

Utredning av transportstandarden for kysten Bergen - Kirkenes

Jon Inge Lian, Olav Eidhammer, Arne Rideng, Sverre Strand

Denne publikasjonen er vernet etter åndsverklovens bestemmelser og Transportøkonomisk institutt (TØI) har eksklusiv rett til å råde over artikkelen/ rapporten, både i dens helhet og i form av kortere eller lengre utdrag.

Den enkelte leser eller forsker kan bruke artikkelen/rapporten til eget bruk med følgende begrensninger:

Innholdet i artikkelen/rapporten kan leses og brukes som kildemateriale.

Sitater fra artikkelen/rapporten forutsetter at sitatet begrenses til det som er saklig nødvendig for å belyse eget utsagn, samtidig som sitatet må være så langt at det beholder sitt opprinnelige meningsinnhold i forhold til den sammenheng det er tatt ut av. Det bør vises varsomhet med å forkorte tabeller og lignende. Er man i tvil om sitatet er rettmessig, bør TØI kontaktes. Det skal klart fremgå hvor sitatet er hentet fra og at TØI har opphavsretten til artikkelen/rapporten. Både TØI og eventuelt øvrige rettighetshavere og bidragsyttere skal navngis.

Artikkelen/rapporten må ikke kopieres, gjengis, eller spres utenfor det private område, verken i trykket utgave eller elektronisk utgave. Artikkelen/rapporten kan ikke gjøres tilgjengelig på eller via Internett, verken ved å legge den ut på Nettet, intra-nettet, eller ved å opprette linker til andre nettstedene enn TØIs nettsider. Dersom det er ønskelig med bruk som nevnt i dette avsnittet, må bruken avtales på forhånd med TØI. Utnyttelse av materialet i strid med åndsverkloven kan medføre erstatningsansvar og inndragning, og kan straffes med bøter eller fengsel.

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Formål og bakgrunn	1
1.1 Formål.....	1
1.2 Bakgrunn – aktuelle problemstillinger	1
2 Transporttilbudet langs kysten Bergen - Kirkenes	6
2.1 Innledning	6
2.2 Transportstandard og minste transportstandard.....	7
2.3 Karakteristikk av anløpsstedene	8
2.4 Nærmere om delstrekninger.....	9
3 Hurtigrutens transportfunksjoner og etterspørsel	12
3.1 Reiseomfang og reisemønster	12
3.2 Reisevaneundersøkelsen ombord.....	15
3.3 Hovedresultater fra reisevaneundersøkelsen	16
3.4 Hvor representativ er vår reisevaneundersøkelse for årstrafikken?.....	18
3.5 Hurtigrutens transportfunksjon.....	20
4 Hurtigrutens rolle i transportmønsteret langs kysten Bergen - Kirkenes	25
4.1 Innledning	25
4.2 Kirkenes - Hammerfest	26
4.3 Hammerfest – Tromsø	29
4.4 Tromsø – Bodø	30
4.5 Bodø – Trondheim	34
4.6 Trondheim - Bergen.....	35
4.7 Oppsummering.....	37

5	Godstransporter på kysten Tromsø-Kirkenes	40
5.1	Bakgrunn og problemstilling	40
5.2	Varestrømmer til, fra og innen Finnmark	40
5.3	Hurtigrutens godstransporter	41
5.4	Organisering av godstransporttilbudet til, fra og innen Finnmark	44
5.5	Virkninger for godstransportene av at Hurtigrutetilbudet faller bort	47
5.6	Oppsummering og konklusjoner	50
6	Kommersiell Hurtigrute og nødvendig transportkjøp	52
6.1	Innledning	52
6.2	Kommersiell Hurtigrute	52
6.3	Alternativt transporttilbud	54
6.4	Beregning av tilskuddsbehov ved alternativt transporttilbud	56
6.5	Avslutning	58
	Litteratur	59
	Vedlegg:	61
	Vedlegg 1: Reisevaneundersøkelsen – Metodisk opplegg og gjennomføring	
	Vedlegg 2: Spørreskjema	
	Vedlegg 3: Transporttilbudet i hurtigrutestedene	
	Vedlegg 4: Varestrømmer til/fra og innen Finnmark	
	Vedlegg 5: Mandat for utredning av transportstandarden for kysten Bergen - Kirkenes	

Forord

Denne rapporten analyserer transportstandarden for kysten Bergen – Kirkenes, inklusive transporttilbud- og etterspørsel, med særlig vekt på Hurtigrutens transportfunksjon. Videre analyseres udekket transportbehov dersom Hurtigruten skal drives kommersielt og hvordan dette behovet kan dekkes og til hvilken pris.

Flere har bidratt til rapporten. Sverre Strand har bidratt til kapittel 2. Arne Rideng har skrevet kapittel 3 og deler av kapittel 4. Olav Eidhammer har skrevet kapittel 5. Prosjektleder Jon Inge Lian har skrevet kapittel 1, deler av kapittel 2 og 4, kapittel 6 og sammendraget og har stått for bearbeiding av rapporten. Randi Hjorthol har kvalitetssikret arbeidet. Tove Ekstrøm gjort det avsluttende arbeidet med layout.

Analysearbeidet ble avsluttet i desember 2002, og tekniske opprettinger av rapporten ble gjort i januar 2003.

Oslo, februar 2003
Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe
instituttssjef

Randi Hjorthol
forskningsleder

Sammendrag:

Utredning av transportstandarden for kysten Bergen - Kirkenes

Denne rapporten analyserer transportstandarden for kysten Bergen – Kirkenes, inklusive transporttilbud- og etterspørsel, med særlig vekt på Hurtigrutens transportfunksjon. Videre analyseres udekket transportbehov dersom Hurtigruten skal drives kommersielt og hvordan dette behovet kan dekkes og til hvilken pris.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet inngikk desember 2001 en avtale med Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskap og Troms Fylkes Dampskipsselskap om kjøp av tjenester på ruten Bergen – Kirkenes for perioden 1. januar 2002 tom 31. desember 2004. Hurtigruten skal opprettholde daglige seilinger i henhold til ruteplanen. Partene er enige om at det er kommersielt grunnlag for hurtigrutedrift i perioden mai tom september. Underskuddet som opparbeides i vintersesongen er vesentlig større enn det statlige tjenestekjøp. Vesentlige deler av resultatet fra den kommersielle driften skal gå med til å dekke opp den ikke kommersielle driften.

Avtalen innebærer et statlig tjenestekjøp på 170 mill kr (1999-kroner) med en klausul om indeksjustering. Rederiene forplikter seg til å føre separate regnskap for hurtigrutedriften. Rederiene har dessuten en konsesjon for rutedrift på kysten Bergen – Kirkenes med mellomsteder; en konsesjon per skip. Konsesjonen løper ut 2009. Dersom tilskuddet skulle falle bort etter 2004, blir et sentralt spørsmål hvor fritt rederiene står til å utforme sitt driftsopplegg på kommersiell basis innenfor gjeldende rutekonsesjon.

EFTA Surveillance Authority (ESA) har etter diskusjon godtatt at Hurtigruten i denne runde kan betraktes som ett system med et kontinuerlig transporttilbud og dermed underlegges ett offentlig kjøp. ESA hadde i sitt notat av desember 2001 flere innvendinger / bekymringer:

- Systembetraktningen skal begrunnes i transportfunksjonen og/eller i at ett offentlig kjøp er billigere enn en oppstyking i delstrekninger. Dette må godtgjøres via en analyse.
- Turistproduktet skal ikke subsidieres (konkurransesvridning)
- Avtaleperioden ble redusert til tre år.
- Andre rederier skal kunne komme i betraktning som operatører (åpen, ikke diskriminerende prosess, helst anbud, må gjennomføre neste gang)

ESA godtok derimot at rutetilbudet gjelder perifere områder og var nødvendig for områdenes økonomiske utvikling og at et markedsbasert tilbud ville gi et for svakt transporttilbud. Også poenget om krysssubsidiering mellom sesonger ble godtatt.

Nasjonale myndigheter bestemmer selv hvilken transportstandard en ønsker langs kysten. Fra et nasjonalt synspunkt vil ressursbruken knyttet til dette stå sentralt. Da saken om tilskudd til Hurtigruten ble lagt fram for Stortinget for 12 år siden (St.meld nr 39, 1989-90), ble det utviklet en alternativ tilskuddsmodell basert på kostnader ved daglig hurtigbåtforbindelse. Tilskudsbehovet ble da anslått til 63.5 mill kr (1990-kr) som tilsvarte omtrent en tredel av tilskuddsnivået til Hurtigruten den gang.

Stortinget satte forslaget til side, blant annet med henvisninger til Hurtigrutens betydning for godstrafikken og som reiselivsprodukt. Behandlingen endte med en avtale for perioden 1991-2001, som garanterte Hurtigruten et gjennomsnittlig årlig beløp på 170 mill kr (1990-kr) for å kunne gjennomføre nødvendig flåtefornyelse. Målsettingen var den gang at dette ikke skulle bevilges ytterligere tilskudd etter år 2001, men det ble og sagt at eventuelle behov for fortsatt begrenset støtte vurderes i lys av de resultater flåtefornyelse gir. Hurtigruten vil i 2002 ha om lag 90 000 rundreisepassasjerer og 440 000 distanse-passasjerer. Tilskuddet per distansepassasjer er redusert fra ca 1000 kr i toppåret 1988 til drøyt 430 kr i dag (løpende kroner).

Hurtigrutens transportfunksjon

Hurtigruten har om lag 90 000 rundreisepassasjerer. Rundreise er et pakkeprodukt på lengre reiser som inneholder lugar og alle måltider om bord. Disse står for hoveddelen av inntektene til Hurtigruten. Det er om lag 440 000 øvrige passasjerer, kalt distansepassasjerer.

I månedskiftet september – oktober ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse om bord blant norsktalende distansepassasjerer. Blant de over 2500 respondentene var det 75 prosent stedsbestemte reiser, 10 prosent kurs- konferansereiser og 15 prosent opplevelsesreiser. Opplevelsesreiser ble definert som ferie- og fritidsreiser hvor reiseopplevelsen var eneste motiv for å ta Hurtigruten.

Andelen som valgt Hurtigruten på grunn av reiseopplevelsen var særlig høy for lange reiser. Nord for Tromsø var opplevelsesinnslaget lavt, mens tungvinte alternative reisemåter var en viktig grunn for å ta Hurtigruten. Mellom Bodø og Tromsø, særlig over Vestfjorden, valgte mange Hurtigruten på grunn av prisen.

Prisen og tungvinte alternativ var mindre viktig som motiv for å velge Hurtigruten jo lenger sør på ruten man kom. Dette illustrerer at Hurtigrutens transportfunksjon er mest viktig nord i landet, og særlig nord for Tromsø.

Med utgangspunkt i fire delstrekninger med byene Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Kirkenes som endepunkter, kan distansetrafikken klassifiseres som følger:

Trafikk fra mellomstedene til nærmeste store by	50 prosent
Trafikk mellom mellomstedene på en strekning	26 prosent
Trafikk mellom store nabobyer	7 prosent
Trafikk forbi de store byene	17 prosent

De fleste anløpsstedene har god tilgjengelighet til flyplass. Flyet brukes imidlertid i liten grad til lokale og regionale reiser og konkurrerer derfor bare delvis med Hurtigruten. En del strekninger har parallelle hurtigbåtruter. Dette gjelder for eksempel Bergen - Florø - Måløy, Kristiansund - Trondheim, Helgelandskysten

og i Troms fylke. Hurtigrutens markedsandel på disse strekningene varierer mellom 10 og 50 prosent avhengig av rutetabellene. Ulike avgangstider gjør at Hurtigrutens tilbud passer godt med reisebehovet enkelte steder, til tross for at det også fins et hurtigbåttilbud.

Selv langs kysten er vegtransport viktigste transportmåte. I de områder som Hurtigruten betjener er en markedsandel på 70 prosent biltrafikk vanlig. På lange strekninger eller om vinteren er det mange som ikke ønsker å kjøre bil. Det er også mulig å ta med seg bilen på Hurtigruten. Denne muligheten benyttes av mange da Hurtigrutens seilingsplan ikke alltid passer begge veier. Som regel er dagstrekninger på nordgående, nattstrekninger på sørgående og omvendt.

Konklusjonen er at Hurtigruten utgjør et eget selvstendig transporttilbud fra Tromsø og nordover og over Vestfjorden. Dersom Hurtigrutens tilbud skulle falle bort på disse strekningene, vil offentlig kjøp av transporttjenester bli aktuelt. I tillegg har Hurtigruten en viktig supplerende transportfunksjon på enkelte delstrekninger som Tromsø – Harstad og Rørvik – Sandnessjøen. Utover dette har Hurtigruten mye trafikk på en del strekninger hvor opplevelsesaspektet er viktig som for eksempel Harstad – Svolvær og Ålesund – Bergen.

Hurtigruten har en viktig funksjon for godstransporten, særlig på Finnmarks-kysten. Den betjener relativt små steder med en daglig frekvens. Alternativet ville eller vært leveranser to ganger i uka. Hurtigruten frakter mye stykk gods og matvarer nordover og fiskeprodukter sørover.

Fra Hammerfest og østover er det relativt ofte vinterstengte veier. Hurtigruten utgjør da en viktig beredskap for varetransporten, selv om også Hurtigruten i blant må seile forbi steder på Finnmarkskysten ved uvær.

Kommersiell Hurtigrute og alternativt transporttilbud

Det knytter seg usikkerhet til hva Hurtigruterederiene vil gjøre dersom de skulle miste sitt statstilskudd. Belegget er lavest om vinteren og nord for Tromsø. Hurtigruten kan da for eksempel snu i Tromsø og/eller redusere kapasiteten om vinteren.

Alternativer til Hurtigruten er mange steder hurtigbåt eller fly. Tilskudd per passasjer med fly og hurtigbåt på de aktuelle strekninger ligger gjerne i intervallet 300-650 kr. Hurtigrutens tilskudd utgjør 430-440 kr per distansepassasjer på helårsbasis.

I beregninger over behov for tilskudd ved alternativ hurtigbåtdrift har vi valgt ut strekninger hvor Hurtigruten har en særlig viktig transportfunksjon, og gjort antakelser om hvilket tilbud en kommersiell Hurtigrute ville gi. Tilskuddsbehovet anslås til mellom 35 og 88 mill 2001-kr. Dersom Hurtigruten snur i Tromsø vil kostnadene beløpe seg til 88 mill kr.

Hurtigruten har sin styrke som et helhetlig transportsystem som dekker et reisebehov som er svært sammensatt med hensyn til reisemål og reisemål. Det er et politisk spørsmål hvor stor grad av valgfrihet med hensyn til reisemåte som skal tilbys også i perifere strøk selv om trafikkgrunnlaget er lite.

Tilskuddsberegningene tar ikke hensyn til den funksjon Hurtigruten har for godstransporten og dens betydning for opprettholdt bosetting langs kysten.

Summary:

Analysis of transport services along the coast of Norway from Bergen to Kirkenes

The Coastal Express supplies a continuous daily shipping service along the coast of Norway from Bergen to Kirkenes, with more than ½ million travellers annually. It receives a yearly subsidy of 180 million NOK. EFTA Surveillance Authority (ESA) had no objections against the subsidy agreement for the period 2002-2004, except that the transport needs should be documented before a new agreement is established. Furthermore, an open transparent process is required next time.

On behalf of the Norwegian Ministry of Transport and Communication, the Institute of Transport Economics has carried out an evaluation of transport supply and demand along the coast from Bergen to Kirkenes, and the need for Public Service Obligation (PSO) if the Coastal Express should operate under commercial terms.

In September - October 2002 a travel survey among Norwegian passengers was performed. 75 percent of the trips had a specific place of visit, 15 percent travelled for the experience of the voyage (leisure trips with “experience of the voyage” as the only motivation for choosing The Coastal Express). Longer trips were especially motivated by the experience of the voyage. 10 percent of the passengers participated in on-board conferences.

The sheer transport function of the Coastal Express is most important north of Tromsø and between Bodø and Lofoten. Many passengers chose The Coastal Express because it was cheap or because the alternatives were bothersome. Further south, the element of “experience travel” was higher.

Considering four legs with Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø and Kirkenes as end-points, the traffic may be classified as follows:

Traffic between intermediate ports and nearest end-point city	50 percent
Traffic between intermediate ports on a leg	26 percent
Traffic between the neighbouring end-point cities	7 percent
Traffic beyond nearest end-point city	17 percent

Most ports along the route have good access to airports. However, air travel is seldom used for local and regional travel. The competition between the Coastal Express and air travel is therefore limited. Some legs have parallel high-speed ferry services; Bergen - Florø, Kristiansund - Trondheim, the coast of Helgeland and Troms. The Coastal Express has a market share of 10-50 percent on these legs

The report can be ordered from:

Institute of Transport Economics, PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway

Telephone: +47 22 57 38 00 Telefax: +47 22 57 02 90

depending on the timetable. Compared to the high-speed ferries, the Coastal Express has nevertheless a distinct transport function in several ports due to different departure times.

To sum up; the Coastal Express has an important and distinct transport function north of Tromsø and between Bodø and Lofoten. In addition Tromsø – Harstad and Rørvik – Sandnessjøen are legs were PSO would be required. Furthermore, legs like Bergen – Ålesund and Harstad – Svolvær have significant traffic, but the share of “experience travel” was high.

The Coastal Express has an import function in transporting goods to small ports in Finnmark. Road closures during winter make these small settlements dependent on sea transport. Other services offer at the maximum only two frequencies a week.

Alternative modes of travel are subsidised by 350-650 NOK per passengers, while the Coastal Express receives 430-440 NOK per passenger (round trips excluded). Calculations show that the legs mentioned above would require PSO of about 120 million NOK (2001) if the Coastal Express were closed down. If a Coastal Express run on commercial terms, turned in Tromsø, not serving ports further north, PSO of 88 million NOK would be required. These calculations do not take into account the need for goods transport and the regional effects of the Coastal Express.

1 Formål og bakgrunn

1.1 Formål

Samferdselsdepartementet inngikk desember 2001 en avtale med Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskap ASA (OVDS) og Troms Fylkes Dampskipsselskap ASA (TFDS) om fortsatt drift av Hurtigruten. Avtalen gjelder kjøp av tjenester på den kombinerte passasjer- og godsskipsrute Bergen – Kirkenes for perioden 1. januar 2002 tom 31. desember 2004.

EFTA Surveillance Authority (ESA) har i brev pr 20. desember 2001, for ikke å sette transporttilbudet langs kysten i fare, bestemt seg for ikke å reise innvendinger mot den nye hurtigruteavtalen for perioden 2002-2004. ESA la i brevet til grunn at det i avtaleperioden skulle gjennomføres en transportanalyse som dokumenterte transportbehovene.

Denne rapporten er ledd i en slik analyse. Departementets mandat for utredningen av transportstandarden for kysten Bergen - Kirkenes etterspør en kartlegging av transporttilbud- og etterspørsel langs kysten med særlig vekt på *Hurtigrutens transportfunksjon*. Videre ønskes en kartlegging av udekket transportbehov dersom Hurtigruten skal drives kommersielt med en analyse av hvordan dette behovet kan dekkes og til hvilken pris. Mandatet er gjengitt i vedlegg 5.

TØI har i forståelse med departementet lagt hovedvekten på å dokumentere transportfunksjonen best mulig, mens analyser av alternative mulig transportopplegg vies relativt liten plass i denne omgang.

Analysen inneholder følgende elementer:

- Kartlegging av transporttilbudet langs kysten (kapittel 2)
- Hurtigrutens transportfunksjon og etterspørsel (kapittel 3)
- Vurdering av Hurtigrutens rolle på delstrekninger i forhold til alternativene (tilbud, etterspørsel og markedsandeler, kapittel 4)
- Kartlegging av Hurtigrutens rolle for godstransporten nord for Tromsø (kapittel 5)
- Vurdering av alternativt kjøp av transporttjenester (kapittel 6)

Analysen behandler ikke Hurtigrutens betydning for næringsliv og bosetting, blant annet knyttet til reiselivs- og godstrafikken med Hurtigruten.

1.2 Bakgrunn – aktuelle problemstillinger

Avtalen mellom Hurtigruterederiene (OVDS/TFDS) og Samferdselsdepartementet

Avtalene gjelder kjøp av tjenester på ruten Bergen – Kirkenes for perioden 1. januar 2002 tom 31. desember 2004 og avløser avtale for perioden 1991-2000.

Hurtigruten skal opprettholde daglige seilinger i henhold til ruteplanen. Rederiene kan sløyfe inntil 80 driftsdøgn i perioden oktober – april for reparasjon og vedlikehold.

Partene er enige om at det er kommersielt grunnlag for hurtigrutedrift i perioden mai tom september (fem måneder). Underskuddet som opparbeides i vintersesongen er vesentlig større enn det statlige tjenestekjøp. Vesentlige deler av resultatet fra den kommersielle driften skal gå med til å dekke opp den ikke kommersielle driften.

Rederiet har full takstfrihet nedover, men oppover begrenset til 10 prosent av normalregulativ. Rederiene forplikter seg til ikke å selge sine hurtigruteskip til fortsatt hurtigrutedrift på en slik måte at statens utgifter til dette blir større enn om salg ikke hadde funnet sted.

Avtalen innebærer et statlig tjenestekjøp på 170 mill kr (1999-kroner) med en klausul om indeksjustering. For 2001 var omfanget ca 194 mill kr. Rammen for tjenestekjøpet er satt ut år 2005, dvs under forutsetning av et ønske om 1 års forlengelse av avtalen. Rederiene forplikter seg til å føre separate regnskap for hurtigrutedriften og ellers gi nødvendige opplysninger når Samferdselsdepartementet eller ESA krever det.

Rederiene har videre konsesjon for rutedrift på kysten Bergen – Kirkenes med mellomsteder; en konsesjon per skip. Konsesjonen løper ut 2009 og utgjør en trygghet for investeringer av det omfang som båtene representerer.

Dersom tilskuddet skulle falle bort etter 2004, blir et sentralt spørsmål hvor fritt rederiene står til å utforme sitt driftsopplegg på kommersiell basis innenfor gjeldende rutekonsesjon. Kan departementet for eksempel stille krav til hvor mye driften kan tillates å variere i løpet av året uten motkrav fra rederiene i form av krav om kompensasjon?

Dersom rederiene står helt fritt i sin kommersielle drift, kan dette innebære både ordinær rutedrift, eventuelt med færre anløpsteder, men også en omlegging til mer rendyrket cruisekonsept. Dette kan medføre færre nattanløp, lengre dagstopp og flere turistmotiverte avvik fra seilingsmønsteret. Videre vil rederiene kunne innstille driften helt eller delvis i vintersesongen.

ESA's brev og notat av desember 2001

ESA har, som nevnt i brev pr 20. desember 2001, bestemt seg for ikke å reise innvendinger mot den nye hurtigruteavtalen for perioden 2002-2004. ESA la i brevet til grunn at det i avtaleperioden skulle gjennomføres en transportanalyse som dokumenterte transportbehovene. Videre godtar ESA at Hurtigruten kan betraktes som ett system med et kontinuerlig transporttilbud og dermed underlegges ett offentlig kjøp - under forutsetning av at dette lot seg godtgjøre gjennom en transportanalyse. Dette innebærer ikke at analysene nødvendigvis må dokumentere at det er behov for sammenhengende reiser, selv om dette ville være en fordel, men at det er hensiktsmessig å slå sammen til ett tilskuddsområde fordi det statlige støttebehovet da blir mindre (s. 14 i ESAs notat). Samtidig viser ESA til transportanalysen som Norge har lovet å gjennomføre.

I henhold til Maritim Cabotage Regulation kan det gjøres avtaler om offentlig kjøp av transporttjenester (Public Service Obligation, PSO) med en varighet av inntil fem år hvis:

- rutetilbudet gjelder perifere områder og
- rutetilbudet er nødvendig for områdets økonomiske utvikling og
- et markedsbasert tilbud ville gi et for svakt transporttilbud

ESA betviler ikke at disse forutsetningen er oppfylt i dette tilfellet. Det knyttes blant annet kommentarer til hurtigbåtene som ikke gir et kontinuerlig transporttilbud langs hele kysten og som dessuten ikke har samme regularitet ved uvær. Videre kommenteres at støttebehovet kunne bli større dersom tilskuddene ble stykket opp på ulønnsomme delstrekninger og intern krysssubsidiering ikke fant sted. Et sentralt poeng fra norsk side er krysssubsidiering mellom sesonger. Overskuddet om sommeren reduserer støttebehovet om vinteren, hvor Hurtigrutens tilbud og regularitet er særlig viktig.

ESA viser også til en regnskapsanalyse av Arthur Andersen, som viser at overkompensasjon ikke finner sted. Ved statlige tjenestekjøp på 170 mill kr gir driften en avkastning som betegnes som normal eller noe lav avkastning. Denne analysen viser samtidig på basis av regnskapet for 1998, at de nyeste båtene går nesten i balanse. På grunn av større kapasitet evner de nye båtene i større grad enn de eldre, mindre båtene å tjene penger om sommeren. Underskuddet per båt i vintersesong er tilnærmet det samme for alle båttypene.

ESA påpeker at det fra 1998 er åpnet for maritim kabotasje i EØS-området. Videre påpekes det at støtten også berører rederier som opererer i turistmarkedet slik at konkurranse- og handelsregler mellom land blir berørt. ESA forutsetter derfor at man neste gang gjennomfører en åpen transparent prosedyre hvor også andre rederier kan komme i betraktning. Dette innebærer ikke nødvendigvis anbud, men at flere rederier kan melde seg for å komme i forhandlingsposisjon med departementet. ESA noterte seg imidlertid at Norge lovte å undersøke om Hurtigruten kunne forsvares som ett transportsystem med ett statlig kjøp eller om flere strekninger kunne deles opp i separate anbud.

Opprinnelig avtaleperiode var 5 år. Denne ble forkortet til 3 år, men ESA godtar imidlertid at det denne gangen ble for kort tid til å gjennomføre en normal anbuds/varslingsprosedyre. ESA godtar også at det kan være nødvendig å forlenge avtalen med de nåværende rederiene med inntil ett år hvis nye operatører skal inn. Det kan ta tid for disse å anskaffe nødvendig materiell. En eventuell forlengelse må imidlertid tas opp med ESA på forhånd.

St.meld nr 39 (1989-90) Om transportstandarden langs kysten fra Bergen til Kirkenes

Som bakgrunn for Hurtigrute-avtalen for 1991-2000 ble det fremmet en melding for Stortinget. Departementet foreslo at formålet med tilskudd skulle være støtte til persontransport, mens godstransport og turisme skulle falle utenfor. Meldingen har en detaljert gjennomgang av transporttilbudet på anløpsstedene. På disse forutsetningene ble det utviklet en alternativ tilskuddsmodell basert på kostnader ved daglig hurtigbåtforbindelse som ble betraktet som det eneste reelle

alternativet. Selv om svært mange delstrekninger inngikk i et alternativt kjøp, ble samlet tilskudd beregnet til 63.5 mill kr i 1990 (1990-kr), sammenliknet med en bevilgning på 208 mill kr (1990-kr) for samme år. Beregningen baserte seg på et støttebehov på 87 kr per nautisk mil for skip av vannjettypen. Departementet foreslo at denne tilskuddsmodellen ble gjennomført etter en overgangperiode på fire år.

Meldingen viste ellers at Hurtigruten hadde 153 millioner kr i passasjerinntekter (derav 60 prosent fra rundreisepassasjerer) og 86 millioner kr i godsinntekter i 1988. Godstrafikken gir store ringvirkninger. Hurtigruta betalte i 1989 29 millioner i havneavgifter, 62 millioner til ekspeditører og 9 millioner kr til transportarbeidere, i alt 100 millioner kr. Departementet mente at Hurtigrutens betydning for havneøkonomien ikke kunne begrunne statlig tilskudd.

Stortinget pekte i sin drøfting av saken nettopp på Hurtigrutens bredere betydning for næringsliv og bosetting og avviste departementets forslag. Stortingets behandling førte til en avtale som gav rederiene et gjennomsnittlig årlig tilskudd på om lag 170 millioner kr (1990-kr) for perioden 1991-2001. Dette satte rederiene i stand til å modernisere flåten. Når det nye skipet Midnatsol kommer våren 2003, vil flåten bestå av ni store moderne skip bygget fra 1993 og utover og to skip fra midten av 80-årene (senere modernisert).

Hurtigruten har sin styrke som et helhetlig transportsystem. Gjennom dette systemet dekkes mange ulike reisebehov, kystbefolkningen forsynes med en regelmessig godstransport og systemet utgjør et unikt turistprodukt.

Avslutning

ESA's innvendinger har i hovedsak berørt tre forhold:

- Turistproduktet skal ikke subsidieres (konkurransesvridning)
- Andre rederier skal kunne komme i betraktning som operatører (åpen prosess)
- Systembetraktningen skal begrunnes i transportfunksjonen og/eller i at ett offentlig kjøp er billigere enn en oppstyking i delstrekninger.

Nasjonale myndigheter bestemmer selv hvilken transportstandard en ønsker langs kysten. Fra et nasjonalt synspunkt vil *ressursbruken* knyttet til dette stå sentralt. Dette gjelder både spørsmålet om hvor høy standard som skal tilbys områder med et lavt trafikkgrunnlag, men også spørsmålet om hva slags transporttjeneste som kan dekke transportbehovet mest mulig effektivt. Gitt at ESA's krav er tilfredsstillt, blir dette hovedspørsmålet.

I et bredere samfunnsperspektiv kan det også være relevant å trekke inn Hurtigrutens gods- og reiselivstrafikk og dens betydning for bosettingen, jevnfør Stortingets behandling av St.meld nr 39 (1989-90), se Inst. S. nr. 207 og nr. 264.

Mandatet for dette arbeidet setter imidlertid fokus på transportmessige forhold. Ressursbruken per passasjer har gått ned de siste 10-15 år. Fra 1988 til 2002 har antall distansepassasjerer økt fra 230 000 til anslagsvis 440 000. Støtten per distansepassasjer, målt i løpende kroner, er redusert fra ca 1000 kr i 1988, som var et toppår med hensyn til tilskudd, til drøyt 430 kr i dag på helårsbasis (løpende kroner).

Selv om tilskuddet går ned, må en fortsatt støtte til Hurtigruten være motivert av at den faktisk har en transportfunksjon og at tilbudet med alternative transportmåter er så svake at tiltak er ”nødvendige” om Hurtigruten ikke fantes. Flere kommentarer kan knyttes til dette:

- Dette innebærer at det ikke er nok at alternative transporttilbud er dårlige på en delstrekning. Det må også være en visst trafikkgrunnlag med Hurtigruten på strekningen, som berøres på en negativ måte dersom tilbudet reduseres.
- Det er vanskelig å definere et kommersielt tilbud da det er usikkerhet knyttet til hvor stor frihet Hurtigruten har og selskapene har foreløpig vært lite villig til å gi relevant informasjon som grunnlag for en slik vurdering.
- Definisjonen av en fullverdig ”tilsvarende tjeneste” er vanskelig. Dette innebærer at en er nødt til å ta stilling til en nødvendig transportstandard på disse strekningene (transportform, ruteopplegg og frekvens).
- Transportfunksjonen kan vurderes ulikt av ulike brukergrupper. Mange kvier seg for å benytte fly eller bil om vinteren. Hurtigrutens transportfunksjon kan være viktig for det mindretall som benytter seg av den.
- I prinsippet bør det skilles mellom rene transportfunksjoner og reiser med et sterkt opplevelsesinnslag, men hvis mange reiser er av kombinasjonstypen er dette vanskelig. Samtidig er det et politisk spørsmål hvor stor grad av valgfrihet som skal tilbys selv om trafikkgrunlaget er lite i perifere strøk.

2 Transporttilbudet langs kysten Bergen - Kirkenes

2.1 Innledning

Hurtigruten har sin styrke som et helhetlig transportsystem. Gjennom dette systemet dekkes mange ulike reisebehov, kystbefolkningen forsynes med en regelmessig godstransport og systemet utgjør et unikt turistprodukt.

Samtidig er også seilingsplanen Hurtigrutens svakhet. Den innebærer et stivt system med ett anløp per døgn i hver retning, og dagstrekninger én veg er gjerne nattstrekninger den andre vegen. Dette gjør Hurtigruten bedre egnet som et supplement enn som eneste transportmiddel på en strekning. Også i perifere strøk vil slik valgfrihet være av stor verdi fordi reisebehovet er svært sammensatt (ulike reisemål og mange reisemål).

Hensikten med tilbudskartleggingen er å beskrive helhetstilbudet for hvert hurtigrutested og Hurtigrutens posisjon i dette bildet. Dette er grunnlaget for å kunne sammenholde tilbud og etterspørsel, som i sin tur skal anvendes til å beskrive konsekvensene av en nedleggelse/reduksjon av dagens hurtigrutetilbud.

Transporttilbudet omfatter en rekke kvantitative og kvalitative indikatorer på egenskaper ved det enkelte transportmiddel. Tilbudselementene vil situasjonsbetinget kunne bli helt forskjellig vektlagt, bli avhengig av reisemål, preferanser og økonomisk ressursstyrke hos den enkelte reisende.

I denne kartleggingen har vi fokusert på tid og penger og til dels frekvens, men også andre forhold er av betydning avhengig av situasjonen (tidspunkter, rabatter, komfort). Når vi har vurdert konkurransen mot fly, har vi gjennom å ta utgangspunkt i normalpris på fly åpnet for en situasjonsbetinget konkurransemulighet der tidsbruken og prisdifferensen er spesielt stor i henholdsvis flyets og Hurtigrutens favør. Dersom de største rabattene på fly er tilgjengelige, vil dette sterkt kunne påvirke konkurransemuligheten i negativ retning for Hurtigruten.

Det samme gjelder forholdet til bil. Her vil de faktiske kostnadene være sterkt påvirket av hvor mange som reiser sammen, og av en rekke subjektive oppfatninger av de faktiske kostnadene knyttet til eie og bruk av bil. I likhet med rabatt på flyreiser er dette forhold som oftere veier i Hurtigrutens disfavør enn omvendt.

I vedlegg 3 er alternative transporttilbud for de ulike stedene listet opp. Ellers vises det til Strand (2002) som gir en detaljert gjennomgang av transporttilbudet på anløpsstedene. I dette kapitlet vil vi gi en sammenfatning av analysene. I kapittel 4 kommer vi også inn på tilbudsforholdene i forbindelse med en strekningsvis gjennomgang av tilbud og etterspørsel.

2.2 Transportstandard og minste transportstandard

Vi har valgt å definere transporttilbud som synonymt med transportstandard og knytter ikke kartleggingen av transporttilbudet til begrepet 'minstestandard'. Tilbudet kan være vanskelig nok å definere selv uten å trekke inn normative aspekter, men det er allikevel generell enighet om at det bør inneholde elementer som blant annet (samlet) reisetid og reisekostnad, frekvens, reisetidspunkt, regularitet, kapasitet og komfort.

Den normative dimensjonen knyttet til minstestandard ble definert som en sentral oppgave i Norsk Samferdselsplan (NOU 1977: 30A). Der het det at "det som i første rekke har opptatt Samferdselsplanutvalget er spørsmålet om man kan definere en minstestandard, dvs en standard som kan sies å skulle representere det minste transporttilbud som alle innbyggere bør ha krav på. Dette reiser spørsmål både om å definere et rent fysisk transporttilbud og å definere hvilke transportpriser som er akseptable sett fra dem som skal gjøre bruk av transporttilbudet."

Det ble lagt mye arbeid i dette, men konklusjonen var at "det har vist seg å by på så mange vanskeligheter å definere en minstestandard, at Utvalget har måttet oppgi dette forsøket". Det ble grundig dokumentert hvorfor, uten at vi skal gå inn på forklaringene her. På tross av dette gikk man i oppsummeringen likevel ganske langt i retning av nettopp å definere slike standarder ved formuleringen:

"som en rimelig tilnærming vil si at minstekravet til et områdes transportstandard bør være:

1. at området har vegsamband, eller veg- og ferjesamband med landets øvrige vegnett,
2. at området har en rutebetjening for persontransport som dekker de daglige behov for skole-, arbeids- og innkjøpsreiser og behovet for reiser til det kommunale og/eller regionale sentrum,
3. at området har en rutebetjening for godstransport som dekker behovene for stykkgodstransporter og postforsendelser enten i kombinasjon med persontransporten eller med egne godsruiter,
4. at rutebetjeningen som er nevnt i punktene 2 og 3 skjer etter takster som for tilsvarende transport i landet for øvrig."

I St meld 39 (1989-90): *Om transportstandard langs kysten fra Bergen til Kirkenes* begrenser man seg i denne sammenheng til å si at "en rimelig eller tilstrekkelig transportstandard er en politisk målsetting." Men også her går man et godt stykke i normativ retning, f eks gjennom å definere 'akseptabel flyrute-dekning' og å karakterisere alternative transportmuligheter til Hurtigruten for et bestemt anløpssted som 'tilfredsstillende'.

I Nasjonal Transportplan 2002-2011 kan vi verken i utfordringsdokumentet eller i St meld 46 (1999-2000) finne begrepet eksplisitt omtalt. Men selvsagt ligger det i mange av utfordringene implisitt – satsingsområdene for planperioden 2002-11 er blant annet å "tilrettelegge for effektive og forutsigbare transport for næringslivet" og at "transportpolitikken legger forholdene til rette for bosetting og næringsliv i distriktene."

Like fullt kan det synes som om de faglige ambisjonene knyttet til begrepet 'minste transportstandard' blomstret og langt på veg døde med Norsk Samferdselsplan for 25 år siden.

2.3 Karakteristikk av anløpsstedene

På basis av den stedvise beskrivelsen har vi videre gruppert hurtigrutestedene etter visse kriterier. Disse er skjønsmessige og enkle, i det vi først og fremst har valgt å la dem gjenspeile flyplasstilgjengelighet. Vi kunne definert kriterier med flere dimensjoner, men selv denne grove grupperingen illustrerer at vi har for oss et relativt tydelig hierarki av steder.

1: Steder som i kraft av å være region- eller landsdelsentrum også i transportsammenheng er i en særstilling mht alternative tilbud:

- Bergen, Ålesund, Molde, Kristiansund, Trondheim, Bodø, Tromsø

2: Steder som har flyplass, og som i det har en spesiell konkurrent til Hurtigruten:

- Florø, Rørvik, Brønnøysund, Sandnessjøen, Svolvær, Stokmarknes, Hammerfest, Honningsvåg, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Vadsø, Kirkenes

3: Steder som har god tilgjengelighet til nærmeste flyplass, dvs mindre enn én times reiseavstand langs veg:

- Stamsund, Sortland, Risøyhamn, Harstad, Finnsnes, Skjervøy, Kjøllefjord

4: Steder som har middels god tilgjengelighet til flyplass, dvs mellom én og to timers reiseavstand langs veg, eller mindre hurtigbåtavstand:

- Måløy, Torvik, Nesna, Ørnes, Øksfjord, Havøysund

Gruppe 1 gjenspeiler at Hurtigruten også anløper en rekke region- og landsdelsentra. Dette er store byer i norsk sammenheng: Tromsø, Bodø, Trondheim, Kristiansund, Molde, Ålesund og Bergen. I tillegg til å ha stamflyplass og til dels å være jernbaneknutepunkter, er de fokus for lokale og nasjonale buss- og hurtigbåtruter og nesten alle direkte endepunkt for Europaveger. Alle er m a o steder der transporttilbudet er så kvalitativt og kvantitativt omfattende som vi i det hele tatt finner det i Norge med unntak av Oslo.

Vi kan derfor, uten detaljbeskrivelser, slå fast at dette er steder som i forhold til de øvrige anløpsstedene vil bli relativt lite berørt av endringer i Hurtigrutetilbudet sett i forhold til befolkningens samlede transporttilbud. For de mindre stedene er situasjonen i utgangspunkt en annen.

Gruppe 2 er samtidig kortbaneflysteder. Dette er steder som i sin tid, spesielt i perioden 1968-74, sto fram som en meget sterk konkurrent til Hurtigruten og som førte til at den på konkurranserelasjoner nærmest over natten mistet 50 prosent av sin trafikk. Dette ble jo i sin tur en sterk pådriver for utviklingen av den 'nye' Hurtigruten slik vi kjenner den i dag.

Gruppe 3 er dels steder som var med i den lokale kampen om å få kortbaneflyplass (Kjøllefjord), dels nabosteder i kort avstand fra et flyplassted (Stamsund, Sortland, Risøyhamn, Finnsnes og Skjervøy) og dels steder med regionale funksjoner (Harstad).

Gruppe 4 er steder som er avhengig av ferger eller hurtigbåt for å tilfredsstillere kravet til to timers flyplassavstand. Om dette skal karakteriseres som god eller dårlig tilgjengelighet i normativ forstand kan diskuteres. Vi kan bare slå fast at vi her finner tettsteder i Norge som er blant dem som har lengst avstand til flyplass, for eksempel Ørnes og Havøysund.

Denne grupperingen viser at 21 av de 34 anløpsstedene også hadde flyplass, at ytterligere syv hadde flyplass innenfor én times reiseavstand på veg. Dette betyr at bare seks av Hurtigrutens anløpssteder har mindre enn ”meget god tilgjengelighet til flyplass”. Blant disse ligger selv Havøysund mindre enn to timer unna Honningsvåg med raskeste tilbringeralternativ.

2.4 Nærmere om delstrekninger

Grupperingen ovenfor viser, sammen med oversikten i vedlegg 1, at alternativtilbudet gjennomgående er så godt at Hurtigruten på tilbudsindikatorer som tid, priser og til dels frekvens, bare kan konkurrere på et begrenset antall relasjoner. Dette vil som regel være de korteste Hurtigruterelasjonene og hvor geografien er slik at vegalternativet blir spesielt langt eller brutt opp av ferger:

Vadsø - Kirkenes (nordgående)
Kirkenes - Vardø (sørgående)
Vardø - Båtsfjord
Båtsfjord - Berlevåg
Kjøllefjord/ Mehamn - Honningsvåg/Berlevåg/Båtsfjord
Havøysund - Honningsvåg
Honningsvåg /Havøysund - Hammerfest
Hammerfest – Øksfjord (sørgående)
Skjervøy - Øksfjord
Skjervøy- Tromsø
Risøyhamn - Harstad
Svolvær / Stamsund - Bodø
Nesna - Sandnessjøen
Brønnøysund - Sandnessjøen
Torvik - Ålesund
Måløy - Ålesund.

Som vi ser er flertallet av relasjonene fra Tromsø og nordover. I Nordland er hurtigbåtrutene en sterk konkurrent. Disse er lagt opp slik at reisende både nordfra og sørfra ankommer Bodø før lunsj med retur i fire-fem tiden. På visse lokalstrekninger er Hurtigruten likevel viktig, som for eksempel over Vestfjorden.

Disse karakteristikkene er langt på veg de samme som dem vi finner i St meld 39 (1989-90). Det har skjedd lite etter 1990 utover løpende vegstandardforbedringer, – de store vegutløsningene var allerede gjennomført. Ser vi ti år framover i tid, er

bildet trolig det samme. I de aller fleste hurtigrutestedenes nærområder og trafikale kraftfelt vil det i den perioden ikke skje mye utover løpende forbedringer av vegstandarden. De viktigste unntakene her er Rv 653 Eikesundsambandet som vil knytte Hareid, Ulstein, Herøy og Sande til fastlands-Norge, E6 Korgfjell-tunnelen, Lofast og utbedring av Rv 889 Havøysundvegen.

I tillegg til lokalstrekningene ovenfor har Hurtigruten et godt tilbud på noe *lengre strekninger*. Om lag en av tre distansepassasjerer reiser kun til nabostedet, mens ytterligere en tredel passerer 1-3 anløp (reiser 2-4 delstrekninger). Den siste tredelen passerer mer enn tre anløp. Hurtigruten har i gjennomsnitt seks anløp i døgnet.

Mange steder gir seilingsplanen anledning til å sove seg fram til reisemålet, og om noe ekstra tid går med på dagtid, kan det ligge et opplevelseselement i denne. For mange besøks- og feriereiser med et bestemt reisemål, er reiseopplevelsen et viktig moment for å velge Hurtigruten. Da man i tillegg kan ta med seg bilen for en billig penge (av og til er dette gratis), styrker dette Hurtigrutens konkurranse-situasjon ytterligere ved at man oppnår en mer fleksibel retur.

Samtidig blir Hurtigruten relativt dyr på lengre strekninger da takstene kun er svakt avstandsdegressive. Da Hurtigruten taper reisetid og iblant på pris på lange strekninger, må derfor andre forhold også spille en rolle i valget av transportmåte. Hvis reisen tar mer enn et døgn eller den innebærer to netter om bord, vil man i de fleste tilfelle kunne si at opplevelsesaspektet veier tyngre enn den rene transportfunksjonen. Dette kan gjelde strekninger som fra Bergen til Trondheim eller fra Trondheim til Lofoten og nordover eller fra Bodø til Hammerfest og nordenfor.

En oversikt over hvilke steder som passerer på natten kan gi en pekepinn om hvor lengre reiser kan være utbredt, men også hvor lokalreiser er mindre aktuelt.

Tabell 2.1: Nattavganger* med Hurtigruten

Natt	Nordgående	Natt	Sørgående
1	Florø	1	Mehamn
1	Måløy	1	Kjøllefjord
2	Kristiansund	2	Tromsø
3	Brønnøysund	2	Finnsnes
3	Sandnessjøen	3	Bodø
4	Stokmarknes	5	Ålesund
4	Sortland	5	Torvik
4	Risøyhamn		
5	Øksfjord		
6	Båtsfjord		

TØI rapport 609/2002

*Avgangstid mellom kl 00 og 05.

Også på de noe lengre strekningene gjelder det at Hurtigruten har en viss konkurransekraft der hvor geografien er slik at vegalternativet blir spesielt langt eller brutt opp av ferger, eller der hvor man kan sove seg i posisjon. Eksempler på noe lengre strekninger hvor Hurtigruten har et brukbart tilbud, men hvor det også ofte finnes et alternativ (først og fremst fly) er:

Bergen – Ålesund
 Ålesund/Molde- Trondheim

Bodø- Harstad/Tromsø

Tromsø – Hammerfest

Honningsvåg/ Kjøllefjord/ Mehamn– Vardø/ Vadsø/ Kirkenes

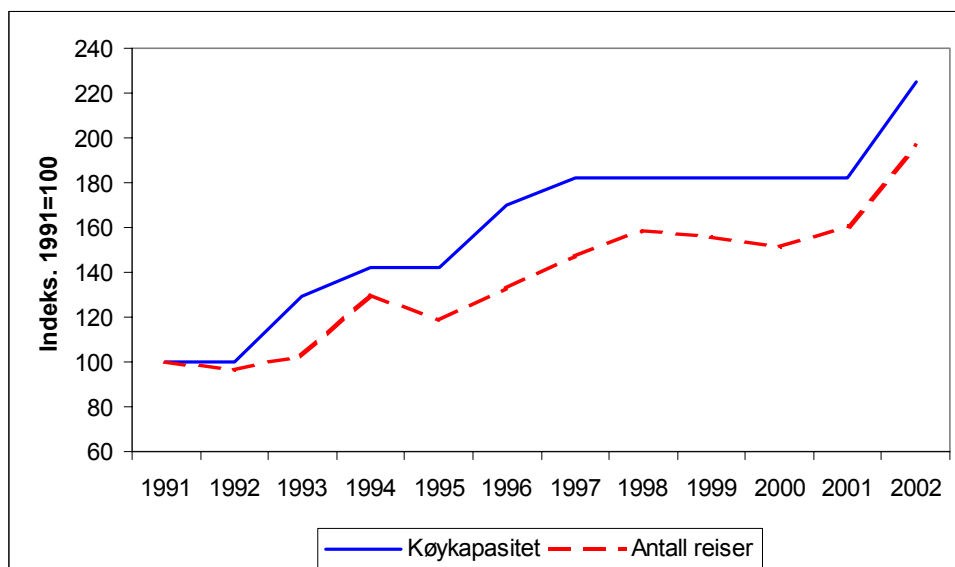
Tromsø- Harstad

Rørvik - Trondheim

3 Hurtigrutens transportfunksjoner og etterspørsel

3.1 Reiseomfang og reisemønster

De siste 10 årene har Hurtigruten hatt en betydelig vekst i kapasitet og trafikkutvikling på passasjersiden (figur 3.1). Nye og større båter har gitt en betydelig utvidet køykapasitet i denne perioden, faktisk har kapasiteten blitt mer enn fordoblet i forhold til nivået på begynnelsen av 1990-tallet. Antall reiser har også økt kraftig og har i grove trekk fulgt utviklingen i køykapasitet. Trafikken har prosentvis vokst noe mindre enn køykapasiteten. Det er normalt i transportsektoren at det tar tid å innarbeide vekst i tilbudet.



TØI rapport 609/2002

Figur 3.1: Utvikling i køykapasitet og antall reiser med Hurtigruten 1991-2002. Indeks = 100 i 1991. Kapasiteten gjelder ved utgangen av året. Antall reiser i 2002 er estimert ut fra utviklingen i årets ni første måneder.

Hurtigruteselskapene har svært god statistikk på passasjersiden. Noe av dette presenteres som offentlig statistikk av Statistisk sentralbyrå (SSB), noe brukes bare internt i selskapet. De siste årene har SSB presentert antall reiser fordelt på nordgående og sørgående for hver måned, samt antall påstigende og avstigende passasjerer i havnene på årsbasis. I statistikksammenheng vil en "reise" med Hurtigruten aldri kunne gå forbi de to endepunktene Bergen og Kirkenes. En rundreise Bergen – Kirkenes – Bergen vil altså i statistikken telle som to reiser, en nordgående reise Bergen – Kirkenes og en sørgående Kirkenes – Bergen.

Selskapene skiller selv mellom distansepassasjerer og rundreisepassasjerer. En rundreise kjøpes som et pakkeprodukt på en lengre strekning, der pakken inneholder lugar og alle måltider om bord. Alle andre reiser defineres som

distansereiser, uten hensyn til formålet med reisen. Ved begynnelsen av 1990-tallet var totalt antall reiser med Hurtigruten om lag 280 000. For året 2002 vil tallet trolig bli på om lag 540 000, forutsatt en fortsatt vekst i årets tre siste måneder. Fordi denne rapporten skrives før tallene for de tre siste månedene i 2002 er klare, vil vi bruke perioden oktober 2001 – september 2002 som referanseperiode for den mest oppdaterte årstrafikken. I denne perioden ble det foretatt 436 549 distansereiser og 90 414 rundturer, til sammen 526 963 reiser.

Fra selskapene har vi mottatt fullstendig fra/til matrise for alle distansereiser med Hurtigruten i vår 12-måneders referanseperiode. Dette materialet gir oss en fullstendig oversikt over reisevolumet og reisemønsteret. Sammen med resultatene fra reisevaneundersøkelsen som er gjennomført, vil dette gi oss mulighet til å kunne svare på hvilke transportfunksjoner Hurtigruten har.

Skipene anløper 34 havner, pluss Geiranger på nordgående om sommeren. Oversikten over reisemønsteret viser at passasjerenes reiser fordeler seg over et svært bredt spekter av enkeltrelasjoner. Også når det gjelder reisenes lengde, finner vi stor variasjon. Et relativt enkelt mål på reiselengden er hvor mange anløp som passerer under reisen. 0 anløp betyr da at passasjerer har forlatt skipet i første anløp etter påstigning, 1 anløp betyr at passasjerer har passert ett anløp og gått av i neste havn osv. Tabell 1 viser antall reiser fordelt etter antall anløp passert. Hurtigruten har i gjennomsnitt seks anløp per døgn.

Tabell 3.1: Distansereiser med Hurtigruten oktober 2001-september 2002 etter antall passerte anløp. Antall reiser og andel i prosent.

Antall anløp passert	Antall reiser	Andel i prosent
Alle reiser	436 449	100
0 anløp	142 419	33
1-3 anløp	145 706	33
4-6 anløp	61 896	14
7-10 anløp	43 836	10
Mer enn 10 anløp	42 592	10

TØI rapport 609/2002

Som vi ser er det en tredel som bare reiser til første havn og en tredel som passerer en, to eller tre havner. Den siste tredelen passerer minst fire havner under reisen, noe som indikerer at dette er en mellomlang eller lang reise. Vi skal likevel være oppmerksom på at avstanden mellom havnene varierer en god del langs kysten. For eksempel vil en reise fra Rørvik til Molde innebære at en passerer to havner, og reisen tar ett døgn. En reise fra Skjervøy til Stamsund tar også om lag ett døgn, men innebærer passering av sju havner.

Hurtigruten dekker altså etterspørsel etter både lokale, mellomlange og lange reiser langs hele kysten. En 34*34 matrise kan lett bli litt uoversiktlig når en vil danne seg et bilde av reisemønsteret. Vi har derfor laget en komprimert utgave som inneholder reisene innen og mellom delstrekninger ved å ta utgangspunkt i de større byene langs ruta (Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Kirkenes).

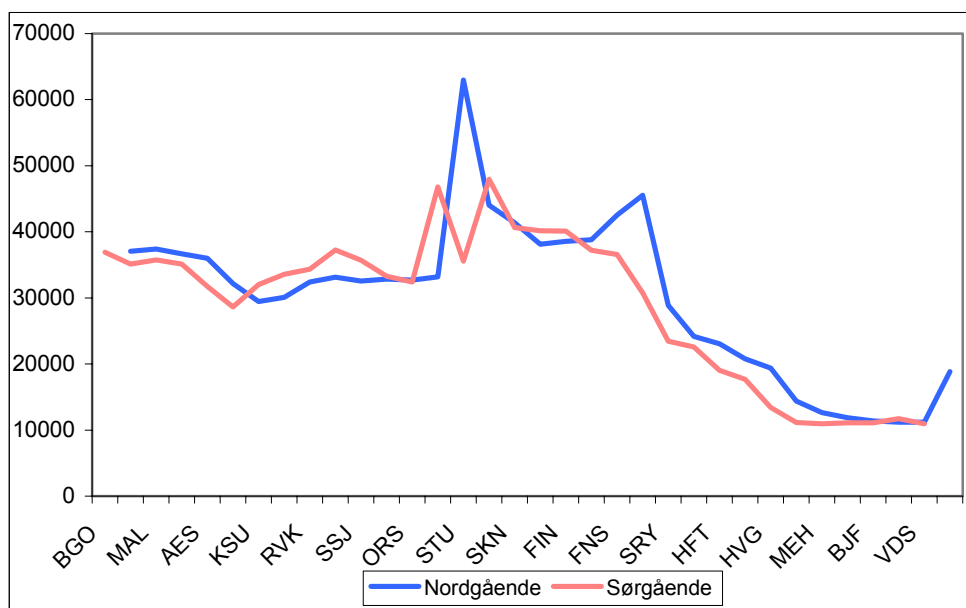
Tabell 3.2: Distansereiser med Hurtigruten oktober 2001-september 2002 fordelt på delstrekninger. Antall reiser. 1000.

Til \ Fra	Bergen	Mellom	Tr.heim	Mellom	Bodø	Mellom	Tromsø	Mellom	Kirkenes	Totalt
Bergen	0	18	10	1	1	3	2	1	1	37
Mellom	17	26	10	1	0	1	0	0	0	56
Trondheim	10	6	0	10	1	5	3	1	1	38
Mellom	1	1	7	19	3	7	1	1	0	40
Bodø	2	0	3	5	0	18	1	0	0	29
Mellom	3	1	5	4	34	37	16	6	1	107
Tromsø	3	0	2	1	4	24	0	17	1	51
Mellom	1	0	1	0	1	4	15	31	6	60
Kirkenes	1	0	1	0	1	1	1	13	0	19
Totalt	37	54	39	42	44	100	40	69	11	436

TØI rapport 609/2002

50 prosent av reisene er til/fra mellomstedene og nærmeste større by. 26 prosent av reisene foregår innenfor det enkelte segment av mellomsteder. 7 prosent er reiser mellom de store byene og nærmeste store by (i tabell 3.2). Den resterende sjetteparten er reiser som går lenger enn dette. Hele 39 prosent av trafikken har endepunkt i stedene mellom Bodø og Tromsø.

En annen måte å vise hvordan distansepassasjerene fordeler seg over hele reisestrekningen, er å vise hvor mange distansepassasjerer det er om bord når skipet kommer til havn. Figur 3.2 viser samlet antall passasjerer for hele perioden oktober 2001 – september 2002, vi har altså ikke delt på antall turer.



TØI rapport 609/2002

Figur 3.2: Antall passasjerer om bord på Hurtigruten ved ankomst til havn. Oktober 2001 – september 2002.

Som en ser, er det klart flest distansepassasjerer om bord på overfarten fra Bodø til Stamsund på nordgående. Det er også mange om bord videre til Svolvær og Stokmarknes. En annen strekning med høyt belegg på nordgående er mellom Harstad og Tromsø. Lavest er belegget øst for Honningsvåg. På sydgående er det jevnere belegg, men også her er strekningen mellom Stokmarknes og Bodø godt belagt.

3.2 Reisevaneundersøkelsen ombord

Selskapenes statistikk gir oss god oversikt over reisemønster og reisevolum for alle turene gjennom året. For å kunne avdekke Hurtigrutens transportfunksjon må vi imidlertid også vite noe om passasjerenes reisemål og motiver for å velge Hurtigruten. For å supplere løpende trafikkstatistikk med strukturdata om passasjerene og deres reiseadferd ble det derfor gjennomført en egen reisevaneundersøkelse om bord. Undersøkelsens opplegg er nærmere beskrevet i vedlegg 2. (RVU 2001 gir ikke et tilstrekkelig grunnlag for å kunne analysere markedstrukturen for Hurtigruten).

Da omfanget og strukturen på trafikken på Hurtigruten varierer ganske mye over året, ville det vært ideelt med en utvalgsplan som dekket alle sesongene. Da dette prosjektet måtte gjennomføres innenfor en stram tidsramme høsten 2002, var det ikke mulig å bruke en slik fremgangsmåte. Vi måtte planlegge og gjennomføre undersøkelsen svært konsentrert i tidsrommet september-oktober 2002. Hvilke følger dette kan ha for representativitet og usikkerhet drøftes i avsnitt 3.5.

Vår *utvalgsplan* omfatter én full rundtur med hver av de skipene som var i drift i denne perioden, i alt 10 rundturer. For å konsentrere undersøkelsesperioden, ble det valgt ut fire nordgående skip fra Tromsø, tre sørgående skip fra Tromsø og tre skip fra Bergen. Dermed oppnådde vi at hele undersøkelsen kunne gjennomføres i løpet av 15 dager.

For å få høy svarprosent ble det utformet et kort og oversiktlig spørreskjema som kunne besvares i løpet av et par minutter (se vedlegg). Spørreskjemaet er trykt på én A-5 side, i en lys blå farge, bokmål på den ene siden og nynorsk på den andre. Det har følgende innhold:

- Havner for ombordstigning og ilandstigning
- Bosted (postnr, sted, by)
- Reisens viktigste formål
- Antall reiser med Hurtigruten siste 12 måneder
- De viktigste grunner til at Hurtigruten ble valgt på denne reisen
- Kjønn og alder

Undersøkelsen ble gjennomført i samarbeide med selskapene. Uten deres villige medvirkning ville undersøkelsen ikke latt seg gjennomføre innenfor den tidsramme som var til rådighet. Selskapene fikk oversendt skjema, kulepenn, orientering om undersøkelsen og postkasser med lås til å oppbevare utfylte skjema. Dette ble distribuert til skipene via kontaktpersoner i rederiene. TØI var selv om bord i tre av skipene.

Passasjerene ble informert om undersøkelsen og tildelt spørreskjema ved innsjekking/ombordstigning. Kun distansepassasjerer (som ikke har fått tildelt lugar på forhånd) fikk skjemaet. Mange fylte ut skjemaet der og da og leverte det tilbake, andre tok det med til salong/lugar og fylte det ut senere.

Selskapenes statistikk viser at i alt 10 080 distansereiser ble gjennomført på de rundturene som var plukket ut. Åtte skip rapporterte hvor mange skjema de hadde delt ut, til sammen 3 603 skjema. Det kan tyde på at det ble delt ut om lag 4 500 skjema på alle skipene til sammen. Dette er vi godt fornøyde med.

Det er flere grunner til at skjemaet ikke ble delt ut til alle. Noen passasjerer var mindre barn, reiste i grupper eller var utenlandske passasjerer som ikke forsto språket. Videre kan travelhet ved innsjekking, mindre årvåkenhet og "glemsomhet" fra personalet og avvisning fra passasjerenes side også være av betydning.

Vi har registrert 2 611 svarskjema. 61 personer var på rundtur og skal ikke være med i populasjonen. Dermed står vi tilbake med 2 550 skjema som representerer populasjonen. Svarprosenten, definert som antall utfylte skjema i prosent av antall skjema som ble tilbudt passasjerene, er beregnet til 62. Dette er høyt for denne typen undersøkelser. Vi har ikke noen indikasjoner på systematiske skjevheter i materialet, verken på kjønn alder eller andre forhold. Materialet er deretter "blåst opp", slik at det i volum skal utgjøre den totale trafikken for de ti rundturene som ble valgt. I gjennomsnitt ble vektingsfaktoren lik 4. Vektene ble beregnet på grunnlag trafikken på delstrekninger.

De enkelte spørsmål er godt besvart. Andelen uoppgitt ligger mellom 2 prosent (postnummer) og 0,5 prosent (reiseformål). Dette er ekstremt lavt og skyldes først og fremst at spørsmålene var entydige og greie, og at skjemaet var raskt å fylle ut. Samtlige utfylte spørreskjema er gjennomgått og kodet manuelt, og deretter er opplysningene dataregistrert. De er deretter overført til en SPSS analysefil.

3.3 Hovedresultater fra reisevaneundersøkelsen

Reiserelasjoner

Undersøkelsen fanget svært mange ulike reiserelasjoner, men enkelte strekninger skiller seg ut når det gjelder trafikkvolum. Tabell 3.3 omfatter trafikk tall for alle relasjoner som hadde mer enn 100 reiser i vår undersøkelsesperiode.

Relasjonene over Vestfjorden har stor trafikk, spesielt gjelder dette nordgående skip mellom Bodø og Stamsund. Men enkelte relasjoner sør for Trondheim er også trafikksterke. Dette gjelder særlig mellom Bergen og Trondheim og mellom Bergen og Ålesund. Også mellom Tromsø og Hammerfest og Vadsø-Kirkenes er det stor trafikk.

Tabell 3.3: Strekninger som hadde flere enn 100 distansereiser med de 10 rundturene som inngår i undersøkelsen.

Strekning	Statistikk 10 rundturer
Bodø-Stamsund	744
Bodø-Svolvær	288
Bergen-Trondheim	287
Stamsund-Bodø	272
Bergen-Ålesund	216
Ålesund-Bergen	204
Vadsø-Kirkenes	182
Tromsø-Hammerfest	181
Trondheim-Kristiansund	129
Svolvær-Tromsø	129
Svolvær-Bodø	125
Molde-Bergen	121
Finnsnes-Tromsø	112
Tromsø-Svolvær	109
Tromsø-Skjervøy	103
Hammerfest-Tromsø	102
Harstad-Tromsø	102

TØI rapport 609/2002

Reiseformål, alders- og kjønnsfordeling

Litt over halvdel av passasjerene oppgir at de er på en ferie/fritidsreise og/eller skal besøke slekt/venner (tabell 3.4). Her er kvinnene i flertall, særlig gjelder dette besøksreisene. Ytterligere 13 prosent oppgir å ha andre private gjøremål for reisen. En tidel er på veg til arbeide eller studier, og denne gruppen er mannsdominert og har lav gjennomsnittlig alder. 10 prosent oppgir at grunnen til reisen er at de skal på kurs/konferanse om bord. 14 prosent er på forretnings/tjenestereise, av disse er bare 28 prosent kvinner. Dette er for øvrig en litt høyere kvinneandel enn forretningsreiser på fly, som er 23 prosent (Rideng og Denstadli, 1999).

Tabell 3.4: Viktigste formål med reisen. Andel i prosent. Andel kvinner i prosent og gjennomsnittsalder etter formål.

Viktigste formål	Andel i prosent	Andel kvinner i prosent	Gjennomsnittsalder
Alle reiser	100	49	45 år
Ferie/fritidsreise	28	54	47 år
Besøke slekt/venner	25	61	46 år
Andre private reiseformål	13	49	45 år
Reise til/fra arbeids- eller studiested	10	35	34 år
Forretnings-/tjenestereise	14	28	45 år
Kurs/møte om bord på Hurtigruten	10	52	44 år

TØI rapport 609/2002

For alle distansereiser under ett er kjønnsfordelingen på Hurtigruten nøyaktig slik den er for den norske befolkningen under 70 år, nemlig en ørliten overvekt av menn (50,7 prosent). Gjennomsnittsalderen er 45 år. Oftest forekommende alder (modus) er 35 år, eldste passasjer som fylte ut skjema var 95 år.

Hvorfor velge Hurtigruten på denne strekningen?

Vi hadde også et spørsmål om hvorfor Hurtigruten ble valgt på den strekningen de nå reiste. Fire mulige årsaker ble nevnt, i tillegg til restgruppen ”annen grunn”. Det var her mulig å krysse av for flere årsaker. Tabell 3.5 viser hvor stor andel som har krysset av for de ulike årsakene.

Tabell 3.5: Grunner til valg av Hurtigruten på reisen.

Årsaker	Andel som har krysset av	Andel som har denne årsak som eneste grunn
Jeg valgte Hurtigruten for å få en fin reiseopplevelse	42	21
Mer tungvint å reise på andre måter	20	9
Prisen	20	4
Komfortabel reisemåte	40	15
Annen grunn	20	18

TØI rapport 609/2002

Som vi ser er det to grunner som skiller seg ut ved at om lag 40 prosent av de reisende sier at dette har hatt betydning når de valgte å reise med Hurtigruten: De forventer å få en fin reiseopplevelse og de synes at Hurtigruten er en komfortabel reisemåte. Men en femdel av de reisende bruker Hurtigruten fordi andre reisemåter er tungvinte, en femdel nevner prisen som et argument og en like stor andel oppgir andre grunner. Det var ikke lagt opp til på skjemaet at de reisende skulle spesifisere slike ”andre grunner”, men noen har likevel gjort dette. Under kodingen merket vi oss særlig to grunner som var nevnt, nemlig ”Da kan jeg ta med bilen” og ”reisen med Hurtigruten er så avslappende”.

Antall reiser med Hurtigruten de siste 12 måneder

Nesten 40 prosent av de spurte har bare reist denne ene turen med Hurtigruten de siste 12 måneder, om lag 18 prosent har reist på én enkeltreise tidligere i samme tidsperiode (tabell 3.6). Antall enkeltreiser ligger i gjennomsnitt på fire.

Tabell 3.6: Antall enkeltreiser med Hurtigruten de siste 12 måneder.

Antall enkeltreiser	Andel i prosent
1	39
2	18
3	11
4-6	18
7-12	9
13-30	4
Mer enn 30	1

TØI rapport 609/2002

3.4 Hvor representativ er vår reisevaneundersøkelse for årstrafikken?

Det er to dimensjoner som er sentrale i vurderingen av dette spørsmålet; geografisk reisemønster og reisens formål. Årstrafikken var 43 ganger større enn

trafikken på våre 10 rundturer. For de 18 største relasjonene under ett fikk vi samme forholdstall (tabell 3.7).

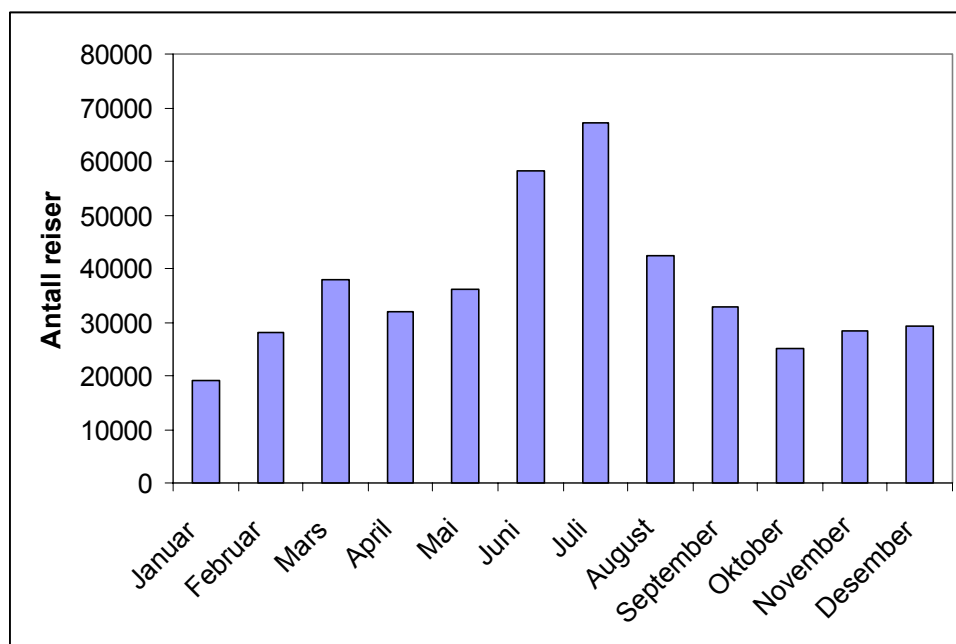
Tabell 3.7: Relasjoner på Hurtigruten med stor trafikk. Trafikken i perioden oktober 2001-september 2002 sett i forhold til trafikken med 10 rundturer i vår intervjuperiode.

Relasjoner	Årstrafikk (A)	Våre rundturer (B)	Faktor (A:B)
Bergen-Trondheim v.v.	20 086	479	42
Bergen-Ålesund v.v.	14 102	420	34
Bergen-Tromsø v.v.	5 121	135	38
Bergen-Molde v.v.	6 650	195	34
Kristiansund-Trondheim v.v.	8 552	174	49
Trondheim-Rørvik v.v.	10 148	112	91
Rørvik-Brønnøysund v.v.	5 515	99	56
Sandnessjøen-Brønnøysund v.v.	4 474	98	46
Bodø-Stamsund v.v.	29 747	1 016	29
Bodø-Svolvær v.v.	15 831	413	38
Svolvær-Stokmarknes v.v.	11 352	117	97
Svolvær-Harstad v.v.	6 185	46	134
Svolvær-Tromsø v.v.	10 373	238	44
Harstad-Tromsø v.v.	11 631	193	60
Finnsnes-Tromsø v.v.	7 212	203	36
Tromsø-Skjervøy v.v.	12 208	195	63
Tromsø-Hammerfest v.v.	8 867	283	31
Hammerfest-Honningsvåg v.v.	7 304	28	261
18 relasjoner i alt	195 074	4 440	44
Øvrige relasjoner	241 375	5 640	43
Distansereiser i alt	436 449	10 080	43

TØI rapport 609/2002

Mange enkeltrelasjoner ligger også i nærheten av denne faktoren, men det er likevel fire klare unntak: Hammerfest og Honningsvåg, Svolvær-Harstad, Svolvær-Stokmarknes og Trondheim-Rørvik. Disse er undervurdert i vårt materiale, trolig på grunn av stor sommertrafikk. De tre nordligste av relasjonene regnes som noe av det mest spektakulære Hurtigruten har å by på. Det er nok å nevne Nordkapp, Raftsundet med Trollfjorden og Lofoten. Når det gjelder relasjonen mellom Trondheim og Rørvik er dette også en populær relasjon for en "rundtur" med Hurtigruta, i form av en tur om dagen fra Trondheim til Rørvik og retur om natten på tilbakereisen (ifølge opplysninger fra selskapene).

Når det gjelder reiseformål, kan vi med rimelig grad av sikkerhet forutsette at vår undersøkelse kan representere ni av årets måneder. Dette bygger vi på den kunnskap vi har fått gjennom Nasjonale reisevaneundersøkelser og landsdekkende undersøkelser for enkelte transportmidler (Rideng og Denstadli, 1999). Slike undersøkelser viser at reisestruktur og reisemønster i perioden september/oktober er representative for hele året under ett, men at sommersesongen for enkelte transportmidler kan være spesiell. Også reisevolumet per måned tyder på at september – oktober er en rimelig gjennomsnittlig periode, med unntak av sommeren (figur 3.3).



TØI rapport 609/2002

Figur 3.3: Antall distansereiser med Hurtigruten 2002 fordelt på måned. Oktober 2001 – september 2002.

Reisevolumet øker betydelig om sommeren, også for distansereisene. Det er derfor grunn til å tro at det er en større andel ferie/fritidsreiser og i noen grad også besøksreiser om sommeren enn ellers i året. Hurtigruten er som produkt i betydelig grad orientert mot de opplevelser en kan få under selve reisen. Innslaget av opplevelsesbaserte reiser i forhold til stedsbestemte kan derfor være større på sommeren enn de vi kan fange opp i denne undersøkelsen. Den beste måten å dokumentere dette ville selvsagt være å gjennomføre en reisevaneundersøkelse om sommeren, men dette ligger utenfor prosjektets tidsramme.

3.5 Hurtigrutens transportfunksjon

Tre typer distansereiser med Hurtigruten

Distansereisene med Hurtigruten kan grovt sett deles i tre grupper. Til den første gruppen hører de reisene som gjennomføres fra ett sted til et annet fordi den reisende har et bestemt formål med reisen ut over selve reiseopplevelsen, vedkommende reiser til eller fra ett eller flere besøkssteder eller *reisemål*. Formålet kan for eksempel være besøk hos venner, deltakelse i et stevne, en forretningsreise, en konferanse osv. De fleste reiser er av denne typen.

For disse reisene vil den reisende normalt vurdere reisetid, pris, frekvens, komfort, eventuelt bytte av transportmidler, bruk av egen bil etc. før vedkommende velger transportmiddel. At mange også vurderer de eventuelle positive reiseopplevelsene en kan få ved å velge ett transportmiddel fremfor et annet, endrer ikke det faktum at det dreier seg om en målrettet reise. I denne rapporten vil vi kalle denne type reiser for *stedsbestemte reiser*.

Den andre gruppen reiser vil vi kalle *opplevelsesreiser*. Dette er den typen reiser der opplevelsene på en tur med Hurtigruten i seg selv er målet med reisen. Det er i

utgangspunktet ingen andre formål med reisen utover dette. I den grad en har spesielle reisemål på opplevelsesreisene, er disse utelukkende knyttet til opplevelsene i forbindelse med Hurtigrutens tilbud, og strekning velges ut fra dette.

Den siste gruppen reiser kaller vi *konferansereiser*. Den omfatter kurs, møter og konferanser som holdes om bord på Hurtigruten. Reiser til og fra møter som holdes på land, klassifiseres som forretningsreiser (evt. andre private formål), og er etter definisjonen en stedsbestemt reise. Det må understrekes at det ikke er skarpe skillelinjer mellom disse tre typene av reiser. Av og til vil en reise kunne være en kombinasjon av flere typer, det vil si at den har flere formål.

Kriterier for inndeling i reisetypene

Inndelingen av reisene skjer i flere trinn. Første trinn er det viktigste formålet passasjerene har oppgitt for reisen. På spørreskjemaet var det mulighet til å krysse av for følgende seks formål:

1. Ferie/fritidsreise
2. Besøke slekt/venner
3. Andre private reisemål
4. Reise til/fra arbeids- eller studiested
5. Forretnings-/tjenestereise
6. Kurs/møte om bord på Hurtigruten

Dersom viktigste formål er kurs/møte om bord, blir reisen definert som en *konferansereise*. Dersom viktigste formål er oppgitt å være en av gruppene 2, 3, 4 eller 5, blir reisen klassifisert som en *stedsbestemt reise*.

Dersom viktigste formål er oppgitt å være en ferie/fritidsreise, undersøkes svaralternativene på spørsmål 6 på skjemaet, "Hvorfor valgte du Hurtigruten på denne strekningen?". Dersom det er krysset av i en av (eller begge) alternativene "Mer tungvint å reise på andre måter" og "Prisen", klassifiseres reisen som en *stedsbestemt reise*. For de resterende ferie/fritidsreiser, sjekkes svaret på første alternativ på spørsmål 6: "Jeg valgte Hurtigruten for å få en fin reiseopplevelse". Dersom det er krysset av her, klassifiseres reisen som en *opplevelsesreise*. Etter disse kriteriene, blir reisene i vår undersøkelsesperiode fordelt som i tabell 3.8.

Tabell 3.8: Reiser med Hurtigruten etter type.
10 rundturer i sept. - okt. 2002

Type reise	Andel i prosent
Stedsbestemt reise	75
Opplevelsesreise	15
Konferansereise	10

TØI rapport 609/2002

Hele tre av fire reiser med Hurtigruten i vår periode er vanlig *stedsbestemt reise*, der Hurtigruten brukes som et transportmiddel i konkurranse med andre transportmidler. Hele 74 prosent av dem som foretar en stedsbestemt reise er bosatt i en av de tre nordligste fylkene. 43 prosent bor i Nordland, 16 prosent i Troms og 15 prosent i Finnmark. Bare seks prosent er bosatt på Østlandet eller i Agder, resten på Vestlandet eller i Trøndelag. Gjennomsnittlig antall enkeltturer

med Hurtigruten siste 12 måneder er 4,7 og 52 prosent av de reisende er menn. Gjennomsnittsalderen er 43 år.

Den klart mest brukte relasjonen av de stedsbestemte reisene er Bodø-Stamsund på nordgående. Mellom Stamsund og Bodø på sørgående er trafikkallet bare det halve, men dette må skyldes rutetidene over døgnet. Også trafikken mellom Bodø og Svolve er stor. Andre viktige relasjoner er mellom Tromsø og Hammerfest og mellom Tromsø og Skjervøy. Også mellom Bergen og Ålesund er det mange stedsbestemte reiser.

For dem som reiser på *opplevelsesreise*, gjelder at 16 prosent er bosatt på Agder/Østlandet, 22 prosent på Vestlandet, 12 prosent i Trøndelag og 50 prosent i Nord-Norge. Naturlig nok er altså Sør-Norge sterkere representert her enn for de stedsbestemte reisene. Gjennomsnittlig antall enkeltturer med Hurtigruten siste 12 måneder er 2,0 og 55 prosent av de reisende er kvinner. Gjennomsnittsalderen er 51 år. Den viktigste relasjonen for denne type reiser er mellom Bergen og Trondheim. For øvrig er svært mange relasjoner representert i denne gruppen.

Konferansereisene i vår undersøkelse er lite egnet for generaliseringer, rett og slett fordi slike reiser er relativt få året sett under ett, og at vi i vår korte periode dermed har fått et svært tilfeldig utvalg. Det ser likevel ut til at fordelingen på kjønn og alder er omtrent som for de øvrige passasjerer om bord.

Reiser over året fordelt på type

Som vi tidligere har nevnt, kan vi ikke uten videre bruke resultatene fra vår undersøkelse som en fasit på hvordan reisene for et helt år fordeler seg på type. Dels skyldes dette at vi har fått et for høyt innslag av konferansereiser, dels skyldes det at fordelingen på reisemål om sommeren er ulik fordelingen resten av året. I de videre beregninger deler vi året inn i tre tertialer, der *vinter* er månedene januar-april, *sommer* er månedene mai-august og *høst* er årets fire siste måneder.

For perioden oktober 2001 – september 2002 ble det registrert 90 463 rundreiser. De resterende 436 500 reiser var såkalte distansereiser. Av disse var en del reiser av typen konferansereiser. I vår undersøkelse ble andelen konferansereiser 10 prosent, men sett over året er dette en altfor høy andel. Etter anslag fra selskapene har vi for enkelthets skyld forutsatt fem prosent konferansereiser vinter og høst og én prosent om sommeren.

Ser vi bort fra konferansereisene, får vi i vår undersøkelse 83 prosent stedsbestemte reiser og 17 prosent opplevelsesreiser. Denne fordelingen antar vi gjelder om vinteren og høsten, men den er trolig for høy om sommeren. Vi har derfor anslått følgende antall stedsbestemte reiser om sommeren: 30 000 reiser i mai og august, 35 000 reiser i juni og 38 000 reiser i juli. Anslagene er gjort ut fra nivået i de andre måneder og med en forutsetning om en viss økning i denne type reiser om sommeren. Opplevelsesreisene finnes da residualt for alle tre tertialer. Resultatet av disse beregningene er gitt i tabell 3.9.

Tabell 3.9: Antall reiser med Hurtigruten i perioden oktober 2001 – september 2002 etter type reise og sesong. Andel i prosent.

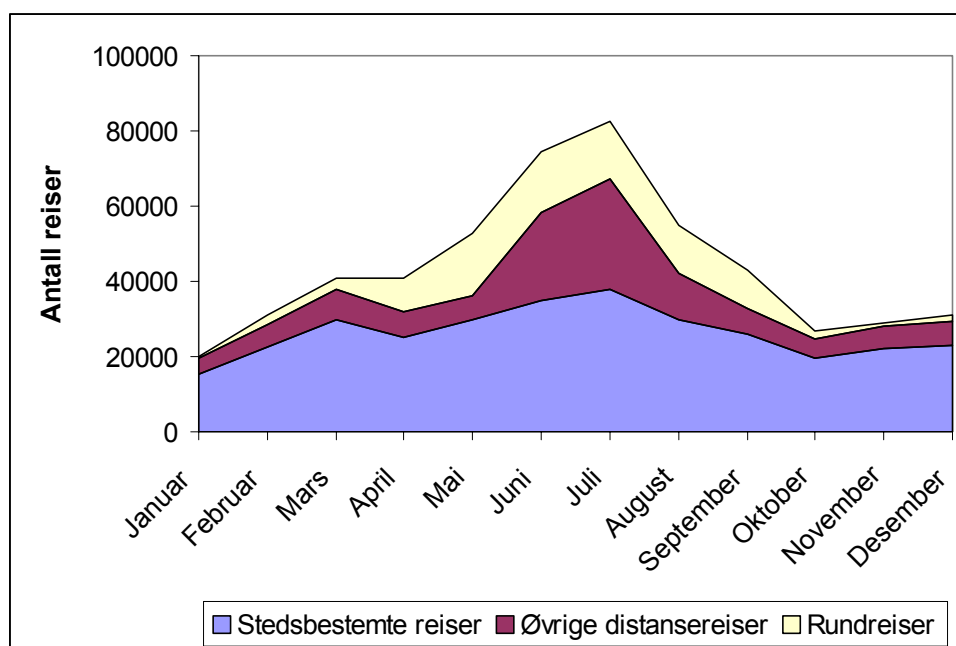
	Hele året	Vinter	Sommer	Høst
Alle reiser	100	100	100	100
Rundreiser	17	12	23	11
Distansereiser	83	88	77	89
– Stedsbestemt reise	60	70	50	70
– Opplevelsesreise	20	14	26	14
– Konferansereise	3	4	1	5

TØI rapport 609/2002

Dette betyr at det i denne perioden var anslagsvis 90 000 rundreiser, 105 000 opplevelsesreiser, 15 000 konferansereiser og 315 000 stedsbestemte reiser.

Vi kan dermed også fordele reisene på måneder slik det er gjort i figur 3.4. Når en vurderer reisenes fordeling på måned, må det presiseres at det er skipets avgangsdato fra Bergen som bestemmer i hvilken måned disse passasjerene skal ”statistikkføres”. For eksempel vil alle reisene på et skip som starter sin rundtur i Bergen 31. mai bli ført til mai måned, selv om dette skipet ikke returnerer til Bergen før 11. juni.

Figuren viser at rundreisene og ”øvrige distansereiser”, som vi med et fellesnavn kunne kalle turismebaserte reiser, er viktigst om sommeren, mens det er flere stedsbestemte reiser ellers i året.



TØI rapport 609/2002

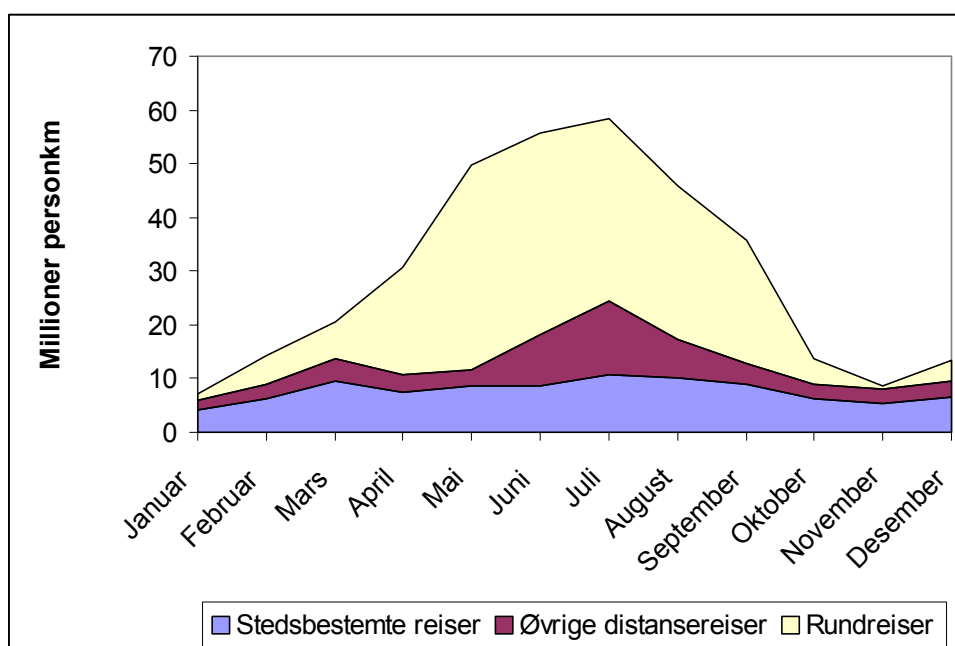
Figur 3.4: Reiser med Hurtigruten oktober 2001 – september 2002 fordelt på måned og reisetyp.

Transportarbeid over året

Reiselengden varierer mye på Hurtigruten, det følger av de ulike transportfunksjoner som dekkes. En reise kan være alt fra en rask tur fra Svolvevør til Stamsund på en drøy time til en reise fra Bergen til Kirkenes med seks over-

nattinger. Dersom vi tar hensyn til reisens lengde, kan vi beregne det transportarbeidet som Hurtigruten utfører. Vi har mottatt materiale fra selskapene som gjør dette mulig.

Tar vi utgangspunkt i vår observasjonsperiode oktober 2001 – september 2002, var gjennomsnittlig reiselengde for en rundreise 2 262 kilometer. Denne varierer lite over året. For en distansereise var gjennomsnittlig reiselengde ”bare” 342 kilometer. De sesongmessige variasjonene er litt større her, fra 280 kilometer i november til om lag 400 kilometer på sensommeren. Vi kan dermed vise en figur som tilsvarende figur 3.4, men denne gang for utført *transportarbeid*. Dette er gjort i figur 3.5, og som vi ser blir fordelingen mellom reisetypene en ganske annen her enn når vi ser på *antall reiser*.



TØI rapport 609/2002

Figur 3.5: Hurtigrutens transportarbeid oktober 2001 – september 2002 fordelt på måned og reisetype.

Figur 3.5 gir et godt inntrykk av de ulike reisetypenes betydning i de forskjellige sesongene. Om sommeren, fra mai til august, utgjør de turismebaserte reisene den største inntekstkilden. Om høsten og vinteren er de stedsbestemte reisene relativt sett viktigere, først og fremst fordi de turistbaserte reisene da er langt færre. Som vi ser utgjør de stedsbestemte reisene en relativt jevn ”base” over hele året, mens de turismebaserte reisene varierer mye mer mellom sesongene.

4 Hurtigrutens rolle i transportmønsteret langs kysten Bergen - Kirkenes

4.1 Innledning

Hurtigruten har sin styrke som et helhetlig transportsystem som dekker ulike reisebehov, kystbefolkningen forsynes med en regelmessig godstransport og systemet utgjør et unikt turistprodukt. Samtidig medfører lav frekvens (en i døgnet) at Hurtigruten er bedre egnet som et supplement enn som eneste transportmiddel på de enkelte strekninger. Alternative kollektive transportmidler har ofte en høyere frekvens og rutetidene er tilpasset de lokale behov. I tillegg kommer bilen som er svært fleksibel med hensyn til reisetidspunkter. Vi kan derfor i utgangspunktet forvente relativt lave markedsandeler for Hurtigruten.

Dette trenger ikke bety at Hurtigruten er overflødig. Selv om flertallet kjører bil på en aktuell strekning, kan likevel Hurtigrutens transportfunksjon være viktig for det mindretall som benytter seg av den. Transporttilbudet vurderes ulikt av ulike brukergrupper. Det er for eksempel noen som ikke disponerer bil, eller kvier seg for å benytte bil om vinteren.

I tillegg skal landet dekkes av et kollektivt transporttilbud. Hvis tilbudet blir for svakt på kommersiell basis, går stat eller fylke inn og kjøper tjenester. Hvor godt dette tilbudet skal være og hvilke valgmuligheter som trengs for å dekke ulike reisebehov, må blant annet sees i sammenheng med hvor stor befolkning som berøres.

I gjennomgangen analyseres både transporttilbud (kapittel 2) og etterspørsel med Hurtigruten (kapittel 3) og etterspørsel med andre transportmidler før vi trekker konklusjoner om Hurtigrutens rolle. Vi ser på følgende delstrekninger langs kysten:

- Kirkenes – Hammerfest
- Hammerfest – Tromsø
- Tromsø – Bodø
- Bodø – Trondheim
- Trondheim - Bergen

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 kan brukes som bakgrunn for å vurdere markedsandeler. Båtreiser er mest utbredt langs kysten i Nord-Norge og

på Vestlandet. I Nord-Norge og på Vestlandet er bil og fly klart viktigst på lange reiser¹.

Tabell 4.1: Reisemåte på lange reiser etter landsdel. Prosent.

Start/endepunkt	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/båt	Annet	Totalt
Oslo-Akershus	69	5	10	15	0,2	1	100
Østlandet ellers	83	6	6	3	0,2	1	100
Agder	80	6	5	8	0,2	1	100
Vestlandet	62	9	4	19	4,6	1	100
Trøndelag	69	7	7	13	3,7	1	100
Nord-Norge	61	6	2	22	7,3	1	100
Totalt	72	6	6	12	2,2	1	100

TØI rapport 609/2002

Hvordan man reiser avhenger også av reiselengde (Lian 2002). Bil avtar og fly øker med reiselengde. Båtreisene varierer mindre med reiselengde (fra 1.6 prosent til 2.6 prosent). På Vestlandet er båtreiser relativt viktig på begge avstandsgrupper under 30 mil (6 prosent markedsandel). I Nord-Norge er båtreisene viktig på de to lengste avstandsgruppene (hhv 12 prosent og 7 prosent markedsandel).

Tabell 4.2: Reisemåte på lange reiser etter reiseavstand. Prosent.

Reiselengde	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/Båt	Annet	Totalt
80-149 km	84	6	7	0	1,6	1	100
150-299 km	82	8	4	2	2,6	1	100
300 km +	43	5	8	42	2,0	1	100
Totalt	72	6	6	13	2,1	1	100

TØI rapport 609/2002

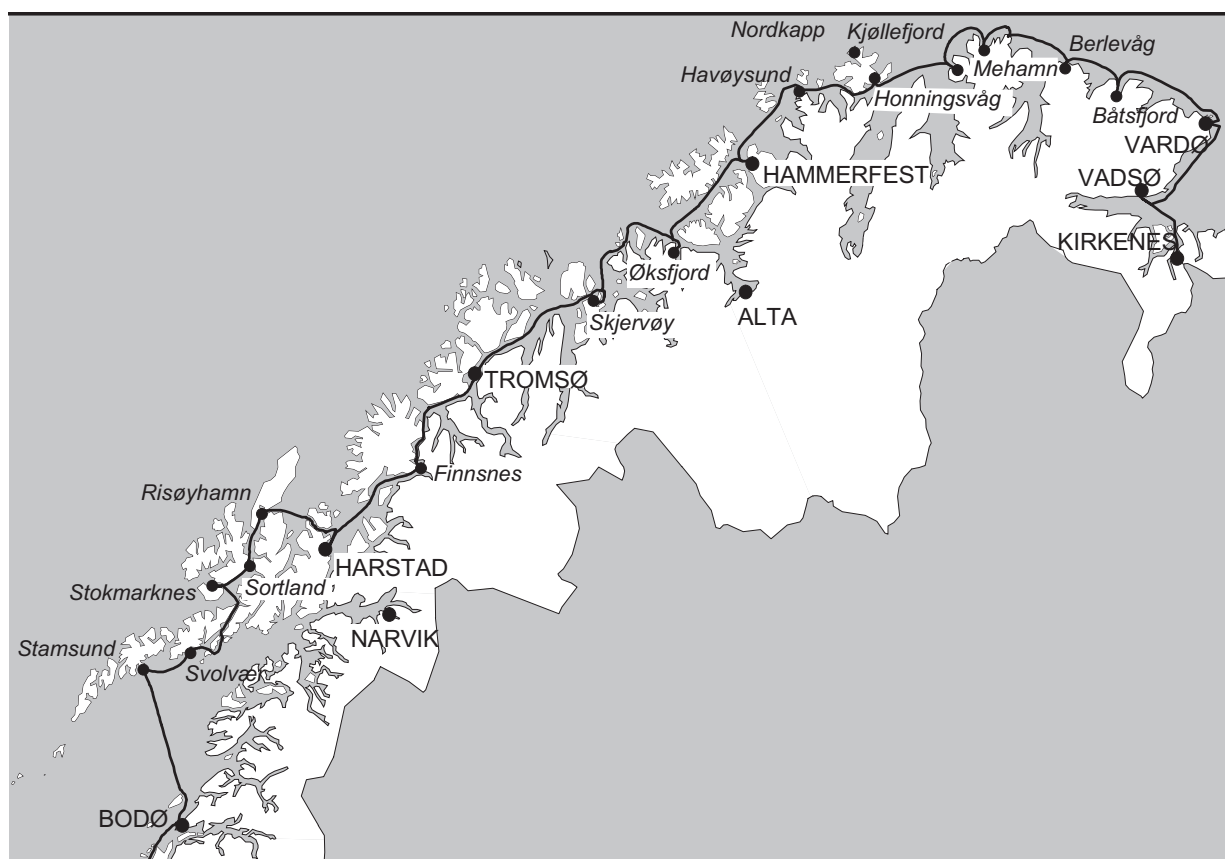
Datagrunnlag

Etterspørselstallene for båttrafikk er hentet fra operatørenes egen statistikk. Det ble gjort en egen bearbeiding for Samferdselsdepartementet med basis i trafikken for år 2000. Luftfartsverket har gitt opplysninger om flytrafikk. Opplysninger om vegtrafikk er hentet fra TØI's Nasjonale persontransportmodell (basismatrise 2001 for lange reiser mellom kommuner, heretter kalt NPTM 2001).

4.2 Kirkenes - Hammerfest

Denne værharde delen av Finmarkskysten preges av store avstander og liten befolkning. Anløpsstedene (tettstedene) har om lag 27 000 innbyggere som også er storparten av befolkningen i de respektive kommuner.

¹ Lange reiser er definert som reiser over 100 km, vurdert av intervjuobjektet. Reiselengder er senere beregnet på basis av opplysninger om til /fra - kommune.



Figur 4.1 Kart over strekningen Bodø – Kirkenes.

I RVU 2001 var 77 prosent av ca 730 rapporterte lange reiser innen Finmark bilreiser. Dette er omtrent på landsgjennomsnittet. Båt og fly hadde begge drøyt 7 prosent av reisene, mens 6 prosent var bussreiser. Hammerfest var et viktig endepunkt for båtreisene og Hammerfest – Måsøy (Havøysund) hadde flest observerte reiser med båt.

NPTM 2001 har noe flere bilreiser, og færre båtreiser enn RVU 2001 (henholdsvis 83 prosent bil og 5 prosent båt). I kommunene Loppa, Hasvik, Måsøy, Gamvik, Berlevåg, Båtsfjord og Vardø er andelen båtreiser beregnet til over 10 prosent. Gjennomsnittet for disse kommunene var ca 14 prosent båtreiser².

Blant de kollektive transportmidler, er det hurtigbåt og fly som er hovedkonkurrenten til Hurtigruten. Busstrafikken er viktigere lenger inn i landet. I Finmark er det hurtigbåtruter hovedsakelig i vest. Det fins en *hurtigbåt* som med utgangspunkt i Havøysund trafikkerer Hammerfest og Honningsvåg med mellomsteder. Hammerfest og Honningsvåg trafikkeres kun fredag og søndag. Av de drøyt 12 000 passasjerer på ruten i 2000, skulle bare 1400 mellom Havøysund og Hammerfest / Honningsvåg. Ca 4000 brukte Hurtigruten mellom Havøysund og Hammerfest / Honningsvåg. Havøysund har dessuten gunstige rutetider med

² Verken RVU 2001 eller NPTM 2001 spesifiserer annet enn rutebåt. Det skilles med andre ord ikke mellom hurtigbåt og Hurtigruten eller andre båtruter.

Hurtigruten (passerer mellom klokken ni og ti på formiddagen begge veger). Hurtigbåt er derfor ingen konkurrent til Hurtigruten øst for Hammerfest.

Kortbanefly er derimot utbredt i Finmark. De fleste anløpsstedene har også flyplass og flytrafikken er anslagsvis dobbelt så stor som med Hurtigruten (tabell 4.3). Det er imidlertid forskjell på hvilke relasjoner som betjenes. To tredeler av flytrafikken går til Tromsø og sørover, mens 70 prosent av distansetrafikken med Hurtigruten foregår innen fylket. Strekningen Vadsø - Kirkenes har mest trafikk, både med fly og Hurtigruten (henholdsvis 9 000 og 28 000 passasjerer).

Tabell 4.3: Antall passasjerer* og innbyggere i anløpssteder i Finmark. 1000..

Sted	Kommune	Hurtigruten**	Fly 2001	Innbyggere
Kirkenes	Sør-Varanger	30	155	3,2
Vadsø	Vadsø	11	67	5,0
Vardø	Vardø	9	13	2,4
Båtsfjord	Båtsfjord	5	15	1,2
Berlevåg	Berlevåg	4	6	2,4
Mehamn	Gamvik	5	13	0,9
Kjøllefjord	Lebesby	9	-	1,0
Honningsvåg	Nordkapp	23	13	2,6
Havøysund	Måsøy	7	-	1,2
Hammerfest	Hammerfest	30	66	6,7
Øksfjord	Loppa	8		0,5
Totalt		133	347	27,0

TØI rapport 609/2002

* Kommet og reist, reisende mellom stedene telles da dobbelt. **Distansepassasjerer okt-01 – sep-02.

Vinterproblemene på Finmarkskysten er kjent. Samtidig er det vanskelig å dokumentere problemene. Dels er det ikke samlet systematiske data, dels varierer forholdene fra år til år og dels kan problemenes lengde variere. Vegen kan f eks være stengt fra en time til flere dager. På vegsiden finnes noe data om stengninger. De fleste anløpsstedene fra Hammerfest og østover til og med Båtsfjord er utsatt for periodisk stengte veger om vinteren (tabell 4.4).

Tabell 4.4: Vegstengninger vinteren 2000. Antall ganger.

Vegstrekning	Berørt sted	Midlertidig stengt	Nattestengt
Rv 888 Bekkarfjord - Hopseidet	Kjøllefjord, Mehamn	60	108
Rv94 Kvaløya	Hammerfest	26	14
Rv 889 Snefjell - Havøysund	Havøysund	21	65
Rv 890 Kongsfjordfjellet / Båtsfjordfjellet	Berlevåg, Båtsfjord	19	101

* Kilde: Næringsdepartementets beredskapsutredning

Samtidig er det naturlig å tro at det er nettopp når vegene er stengt på grunn av uvær at også problemet med forbiseilinger er størst. Fiskerihavner som Mehamn, Kjøllefjord og Berlevåg kan være vanskelig å komme inn i med de store hurtigruteskipene. I følge Næringsdepartementets beredskapsutredning og Eriksen (2000) kan vi anslå antall dager med forbiseilinger på nordgående og sørgående slik:

- Båtsfjord 8 dager (2001)
- Berlevåg 14 dager (2000)
- Mehamn 20 dager (2001)

I tillegg er det opplyst at Honningsvåg mistet ett anløp. Vi vet ikke om denne listen er fullstendig. Kjøllefjord og Havøysund er for eksempel ikke nevnt. Om dette skyldes manglende data eller at man ikke hadde problemer med å legge til kai, vet vi ikke.

Hurtigrutens marked

Det er relativt få distansepassasjerer i dette tynt befolkede området. 31 000 reiser mellom mellomstedene på strekningen Tromsø – Kirkenes. 19 000 reiser mellom mellomstedene og Kirkenes og 32 000 mellom mellomstedene og Tromsø. Av de 84 000 distansepassasjerer med start- og endepunkt på strekningen Tromsø-Kirkenes, er hele 95 prosent stedbestede reiser mot 75 prosent for Hurtigruten under ett.

Det er videre svært få av de reisende som legger vekt på opplevelsesaspektet, mens en av tre peker på at det er tungvint å reise på andre måter som motiv for å velge Hurtigruten.

Konklusjon

På denne delstrekningen har Hurtigruten en klar og selvstendig transportfunksjon, og er ikke bare et supplement til andre tilbud. 70 prosent av distansetrafikken med Hurtigruten foregår innen fylket. Den største konkurrenten, kortbaneflyet, fungerer i mindre grad som lokaltransport og i større grad som tilbringer til stamflyruter til Tromsø og sørover. Hurtigbåt er ikke et alternativ her. Store avstander, dype fjorder og et hardt vinterklima gjør bilkjøring mindre attraktivt i dette området. Likevel står biltrafikken for om lag tre av fire lange reiser i fylket. I tillegg er Hurtigruten viktig for godstransporter nord for Tromsø, særlig i de minste anløpsstedene (se kapittel 5).

4.3 Hammerfest – Tromsø

På denne delstrekningen har vi anløpsstedene Øksfjord og Skjervøy. Hurtigruta tar tre timer fra Hammerfest til Øksfjord, fire timer videre til Skjervøy og fire timer derfra til Tromsø. Avgang Tromsø på nordgående er kl 18.30 og ankomst Tromsø på sørgående er kl 23.45.

Øksfjord har 500 innbyggere og ligger i Loppa kommune som har ca 1400 innbyggere. Øksfjord har ikke flyplass og det er 12 mil langs veg til Alta og nær 27 mil til Hammerfest. Øksfjord har hurtigbåtforbindelse til Hammerfest to ganger per uke og oftere til Hasvik, som også har flyplass. Hurtigbåten betjener mellom-steder enten Hasvik eller i Altafjorden og tar omtrent like lang tid som Hurtig-ruten. I tillegg går det bilferge som tar 1 ½ time til Hasvik tre ganger om dagen. På strekningen Øksfjord – Hammerfest hadde Hurtigruten 62 prosent av en samlet båttrafikk på 5400 passasjerer i år 2000.

Tettstedet *Skjervøy* har ca 2400 innbyggere og ligger i Skjervøy kommune med ca 3000 innbyggere. Skjervøy har fått fast landforbindelse og det er 26 mil langs veg til Tromsø. Skjervøy ligger 45 km fra flyplassen i Sørkjosen, men innbyggerne benytter i større grad flyplassen i Tromsø. Skjervøy har hurtigbåtforbindelse til Tromsø nesten daglig, med reisetid 2 timer og 10 minutter og enkeltbillett kr 250.

På strekningen Skjervøy – Tromsø utgjør vegtrafikken anslagsvis 70 prosent, mens 30 prosent tar båt. I 2000 hadde Hurtigruten ca 10 000 passasjerer, mens hurtigbåten hadde 12 000.

De reisende med hurtigruten på disse delstrekningene er typiske stedsbestemte reiser der relativt mange oppgir at det er tungvint å reise på andre måter som motiv for å velge Hurtigruten.

Konklusjon

Hurtigruten har på denne delstrekningen en selvstendig transportfunksjon, men har en viss grad av konkurranse fra hurtigbåtene. Avstandene langs veg er så store at Hurtigruten kan konkurrere på tid med bil. Flytransport er i liten grad aktuelt på mellomstedene, men har et godt tilbud på strekningen Hammerfest – Tromsø. Bruk av direkte hurtigbåt istedenfor Hurtigruten ville kunne halvere reisetiden mellom stedene. Samtidig er det nettopp hurtigbåtens styrke at den kan ta med seg mellomstedene.

4.4 Tromsø – Bodø

Dette er Hurtigrutens mest trafikksterke strekning. Hele 170 000 distansepassasjerer har sitt endepunkt i steder mellom Bodø og Tromsø (tilsvarende 39 prosent av totalen). Ca 130 000 av disse reiste lokalt, det vil si enten mellom mellomstedene, eller mellom mellomstedene og Bodø/Tromsø. Denne delstrekningen har det høyeste belegget og høyst sannsynlig også den delstrekningen som går best økonomisk.

I dette området er flyplassdekningen god og det fins en del hurtigbåter tilpasset det lokale behov. Vegalternativet er ofte tungvint og er mange steder oppstykket da landskapet består av øyer og dype fjorder. Det er også et relativt folkerikt område. Selv om vi utelater endepunktene Bodø og Tromsø, finner vi nærmere 80 000 innbyggere i anløpskommunene (tabell 4.5).

Tabell 4.5: Antall passasjerer* og innbyggere i utvalgte kommuner på strekningen Bodø-Tromsø. 1000.

Sted	Kommune	Innbyggere	Hurtigruten**	Fly 2001	Flyplass
Tromsø	Tromsø	60	91	946	Tromsø
Finnsnes	Lenvik	11	16	183	Bardufoss
Harstad	Harstad	23	36	412	Evenes
Risøyhamn	Andøy	6	8	38	Andenes
Sortland	Sortland	9	17		***
Stokmarknes	Hadsel	8	23	82	Stokmarknes
Svolvær	Vågan	9	61	64	Svolvær
Stamsund	Vestvågøy	11	47	76	Leknes
Bodø	Bodø	42	73	819	Bodø
Totalt		179	373	2619	

TØI rapport 609/2002

* Kommet og reist. **Distansepassasjerer okt-01 – sep-02.

*** Både Stokmarknes og Evenes er aktuelle.

Når det gjelder fordelingen på transportmåter på reiser i dette området³, gir RVU 2001 og NPTM relativt like resultater (gjennomsnittsanslag):

Bil	55 prosent
Buss	5 prosent
Fly	17 prosent
Båt	23 prosent

Blant de utvalgte kommunene var andelen som reiste med båt særlig høy i Troms (Harstad, Lenvik, Tromsø og Skjervøy). Andelen som brukte fly var høy på relasjonene mot Bodø og Tromsø. Særlig var det høy flyandel mellom Bodø og Vestvågøy, Vågan og Hadsel (35-40 prosent). De samme kommunene hadde også høy andel båttrafikk til/fra Bodø (ca 30 prosent). Det er lite biltrafikk på tvers av Vestfjorden.

Bilferger er regnet som vegtransport, enten bil eller buss, i persontransportmodellen, men er i RVU 2001 båttransport hvis fergestrekningen er lengste del av reisen. Det er to viktige lange bilfergeruter i området; Bodø – Moskenes og Skutvik – Svolvær.

Bilferga Bodø - Moskenes betjener ytre del av Lofoten. Den tar snaue fire timer og drar fra Moskenes om morgenen med retur fra Bodø om kvelden. Ferga fraktet ca 66 000 passasjerer og 34 000 personbilenheter mellom Bodø og Moskenes i 2001.

Bilferga Svolvær – Skutvik går tre ganger om dagen og tar ca to timer. I tillegg er det 18 mil fra Skutvik til Fauske og 6 mil videre til Bodø. Ferga fraktet ca 100 000 passasjerer og 78 000 personbilenheter i 2001.

I tillegg har vi ferga Melbu – Fiskebøl som binder sammen Lofoten og Vesterålen. Ferga tar 25 minutter og går 14 ganger daglig hver veg. Ferga fraktet 376 000 passasjerer og 223 000 personbilenheter i 2001. Det går buss mellom Svolvær og Sortland fire ganger om dagen. Fra Sortland er det forbindelser videre til Evenes, Harstad og Narvik. Buss mellom Sortland og Harstad tar ca to timer.

Lødingen – Bognes går 12 ganger om dagen og tar ca en time. Det er drøyt 16 mil fra Fauske til Bognes og snaut 5 mil fra Lødingen til Sortland. Ferga fraktet 133 000 passasjerer og 176 000 personbilenheter i 2001. Alt i alt må vi kunne si at Lofoten og Vesterålen godt dekket av bilferger og tilhørende bussforbindelser, til tross for kapasitetsproblemer om sommeren.

Det går *hurtigbåt* mellom Bodø og Svolvær og mellom Harstad – Finnsnes – Tromsø. Den første går en gang per dag og den siste går tre ganger daglig. På strekningen Harstad – Finnsnes – Tromsø har Hurtigruten en liten markedsandel. Hurtigbåten dominerer totalt (tabell 4.6). De siste trafikk tallene for Hurtigrutene tyder imidlertid på høyere trafikk enn i tabell 4.6. Det var nær 12 000 distansepassasjerer mellom Harstad og Tromsø og ca 7 000 mellom Finnsnes og Tromsø i perioden oktober 2001 - september 2002. Hovedtyngden av trafikken var nord-

³ Lange reiser mellom kommunene Bodø, Flakstad, Vestvågøy, Vågan Hadsel, Sortland, Andøy, Harstad, Lenvik, Tromsø og Skjervøy.

over, da sydgående passerer Finnsnes på natta. På denne strekningen fins det med andre ord et bedre / fullverdig alternativ til Hurtigruten.

Tabell 4.6: Båtpassasjerer på en del utvalgte relasjoner i området Bodø – Tromsø 2000.

Strekning	Hurtigbåt	Hurtigruten	Hurtigruten, prosentandel
Tromsø – Finnsnes	87 000	7 000	8
Finnsnes – Harstad	27 000	1 500	5
Tromsø – Harstad	67 000	10 000	13
Bodø - Svolvær	18 000	13 000	42

Kilde: Notat fra rederiene til Samferdselsdepartementet.

På Bodø – Stamsund - Svolvær er derimot Hurtigruten langt viktigere, selv om hurtigbåten også her er størst. Hurtigbåten har imidlertid sitt tyngste markedsgrunnlag på stedene mellom Bodø og Svolvær. Av de 60 000 reisende på ruten i 2000 reiste bare 18 000 mellom endepunktene Bodø og Svolvær. Hurtigruten har om lag dobbelt så mange passasjerer på nordgående som på sydgående, da den siste ankommer Bodø kl 0130. Hurtigbåten drar på ettermiddagen fra Bodø over to timer senere enn Hurtigruten og ankommer Svolvær 10 minutter før. Hurtigbåten er med andre ord et godt alternativ her.

Flytransport er som nevnt viktig i dette området. Ca 55 prosent av flypassasjerene fra Leknes, Svolvær og Stokmarknes skal videre sørover på stamflynettet. En tredel av flypassasjerene fra Leknes, Svolvær og Stokmarknes skal til Bodø. 10-15 prosent skal enten til Tromsø eller til flyplasser på Helgelandskysten. På de to siste strekningene er flyet en konkurrent til Hurtigruten. Fra Andøya går flytrafikken både til Bodø og Tromsø slik som Hurtigruten. Fra Evenes går mesteparten av trafikken til Sør-Norge og konkurrerer i liten grad med Hurtigruten. Fra Bardufoss går alle fly til Oslo og ingen lokalt.

Hurtigrutens marked

Ca 130 000 av distansepassasjerene reiste enten mellom mellomstedene, eller mellom mellomstedene og Bodø/Tromsø. Andelen som oppgav opplevelsen eller at alternative reisemåter var tungvint var omtrent som for gjennomsnittet på hele Hurtigruten (henholdsvis ca 40 og 20 prosent). Derimot var det en høyere andel på denne strekningen som oppgav prisen som grunn for å velge Hurtigruten (31 mot 20 prosent totalt).

Strekningen Bodø – Stamsund / Svolvær veier tungt med henholdsvis 30 000 og 16 000 passasjerer. Her var det over 40 prosent som oppgav pris som et motiv for å velge Hurtigruten. Alternativet vil her for mange være det dyrere kortbaneflyet.

På de lengre strekningene var det som regel flere som reiste på grunn av opplevelsen og færre fordi alternativene var tungvinte enn på de kortere strekningene. Følgende strekninger hadde et høyt ”opplevelsesinnslag” Harstad/ Stokmarknes – Svolvær, Sortland – Stokmarknes og Harstad/Finnsnes – Tromsø.

Konklusjon

Hurtigruten har på denne delstrekningen større konkurranse fra andre alternativer. Hurtigbåtene er utbredt på strekningen Harstad – Finnsnes – Tromsø. Hurtigruten har imidlertid senere kveldsavgang fra Tromsø enn hurtigbåten. På strekningen

Sortland – Harstad og Svolvær - Sortland er det raskere og hyppigere bussforbindelser. Det er et betydelig innslag av opplevelsesreiser på de disse strekningene og generelt på lengre strekninger i dette ruteområdet.

Det er først og fremst mellom Bodø og Stamsund/Svolvær at Hurtigruten har en egen transportfunksjon. Her går det også kortbanefly, men dette er betydelig dyrere og tilgangen til rabatterte billetter er begrenset. Det er mange som velger Hurtigruten på grunn av prisen på denne strekningen.



Figur 4.2: Kart over strekningen Bodø - Bergen.

4.5 Bodø – Trondheim

Hurtigruten bruker om lag ett døgn på denne delstrekningen, som forbinder Nordlands "hovedstad" med landets tredje største by, Trondheim. Mellom disse byene anløpes fem mindre steder, Ørnes, Nesna, Sandnessjøen, Brønnøysund og Rørvik. På denne delstrekningen er det relativt få som reiser hele strekningen Bodø – Trondheim. Om lag 3 800 personer (til sammen begge retninger) valgte Hurtigruten på denne strekningen i perioden oktober 2001 – september 2002, mens antall flyreiser var om lag 60 000. For dem som ikke ønsker å reise med fly, er toget et raskere alternativ enn Hurtigruten. Mange kjører også egen bil på strekningen, men flyet dominerer helt klart.

Tabell 4.7: Antall passasjerer* på Hurtigruten og på fly og antall innbyggere i utvalgte kommuner på strekningen Bodø-Trondheim. 1000.

Sted	Kommune	Innbyggere	Hurtigruten**	Fly 2001	Nærmeste flyplass
Bodø	Bodø	42	73	819	Bodø
Ørnes	Meløy	7	9		Bodø
Nesna	Nesna	2	11		Sandnessjøen
Sandnessjøen	Alstahaug	7	17	49	Sandnessjøen
Brønnøysund	Brønnøy	8	20	49	Brønnøysund
Rørvik	Vikna	4	25	16	Rørvik
Trondheim	Trondheim	266	76	2 090	Værnes
Totalt		336	231	3 023	

TØI rapport 609/2002

* Kommet og reist. **Distansepassasjerer okt-01 – sep-02.

Hurtigrutens transportfunksjon på denne delstrekningen er altså i stor grad relatert til å betjene de mindre stedene på Helgeland. Tabell 4.7 viser forholdet mellom antall innbyggere og antall kommet og reist på Hurtigruten. Dette forholdet sier noe om i hvilken grad kommunens innbyggere bruker Hurtigruten. Som vi ser er det de to minste kommunene Nesna og Rørvik som har størst "tilhørighet" til Hurtigruten, mens Sandnessjøen og Brønnøysund kommer i en mellomstilling.

To av tre påstigende passasjerer i Ørnes på nordgående hurtigrute skal til Bodø. Alternative reisemåter på denne relasjonen er hurtigbåt, buss og fergefri vegforbindelse.

Fra Nesna på nordgående er trafikken meget liten. På sørgående er det en viss trafikk på den korte biten ned til Sandnessjøen. Her supplerer Hurtigruten den trafikk som finner sted med hurtigbåt, buss og bruk av egen bil. Ønsket reisetid vil trolig ha mye å si for valg av transportmiddel, da det er liten forskjell på reisetid og pris.

Fra Sandnessjøen og nordover er trafikken meget liten, blant annet på grunn av ugunstig avgangstid kl. 0415. Sørgående hurtigrute har imidlertid stor trafikk til Brønnøysund og noe trafikk til Rørvik og Trondheim. Alternative tilbud mellom Sandnessjøen og Brønnøysund er kortbanefly, buss og egen bil. Flyet én veg koster 700 kr, men det finnes rabattmuligheter på noen avganger. Bussen går tre ganger daglig og bruker litt lengre tid enn Hurtigruten, pris 162 kr mot Hurtigrutens 202 om sommeren og 110 om vinteren. Vegavstanden er 74 kilometer pluss to fergestrekninger. På relasjonen Sandnessjøen – Brønnøysund

har altså Hurtigruten i dag en selvstendig transportfunksjon og praktisk talt alle reiser er stedsbestemte reiser.

Fylkesgrensa mellom Nordland og Nord-Trøndelag går mellom hurtigrute-anløpene Brønnøysund og Rørvik på Vikna. Dette merkes på transporttilbudene mellom disse to stedene, der Hurtigruten i praksis er det eneste tilfresstillende kollektive tilbud. Forbindelse med fly og buss krever lange omveger og tilsvarende høy pris. Med bil er turen 117 km i tillegg til en fergeforbindelse. På denne strekningen har derfor Hurtigruten en betydelig trafikk (om lag 5 500 enkeltreiser) og det er også en del trafikk fra Rørvik til de øvrige stedene på Helgelandskysten. Reisevaneundersøkelsen viser at mer enn 80 prosent av reisene her er steds-bestemte reiser. Hurtigruten har en klar transportfunksjon mellom Brønnøysund og Rørvik.

Rørvik – Trondheim er den siste og ni timer lange relasjonen på denne delstrekningen. Nordgående skip har dagseiling, mens sørgående skip går om natten. Det er ca 5000 reisende hver veg. Alternativet til lands er enten å kjøre egen bil 350 km eller å ta hurtigbåt og bytte til buss i Namsos. Det siste tar 5 timer. Den raskeste transportmåten mellom Rørvik og Trondheim er likevel kortbaneflyet, som har tre daglige avganger i hver retning. Prisen er likevel høyere enn for Hurtigruten, særlig i vinterhalvåret. Hurtigruten har en viss transportfunksjon på denne strekningen, selv om innslaget av opplevelsesreiser er relativt stort.

Konklusjon

Hurtigruten har ingen selvstendig transportfunksjon mellom ytterpunktene Bodø og Trondheim, der trafikken er liten i forhold til totalt reisevolum. For de øvrige anløpsstedene kan vi trekke fram de stedene som bruker Hurtigruten mest, målt som et forholdstall mellom antall personer kommet og reist med Hurtigruten og antall innbyggere i kommunen. Dette gjelder Nesna og Rørvik, i noe mindre grad Sandnessjøen og Brønnøysund. Samtidig er det på strekningen Rørvik – Brønnøysund / Sandnessjøen en god del lokale reiser og et svakt alternativt transporttilbud.

4.6 Trondheim - Bergen

Denne delen av Hurtigruten forbinder de to nest største byene i Norge og anløper dessuten de tre mellomstore byene i Møre og Romsdal. På veg til Bergen anløpes også Torvik, Måløy og Florø. Dette er områder med etter norsk målestokk stor befolkning og et aktivt næringsliv. Tettstedene som anløpes av Hurtigruten har til sammen 440 000 innbyggere. Med bare en daglig frekvens og relativt lang reisetid sier det seg selv at Hurtigruten som transportmiddel vil spille en beskjeden rolle i dette området. Ekspressbuss og hurtigbåter har gjennomgående bedre frekvens, kortere reisetid og sammenlignbare priser, mens fly har høyere priser, men langt lavere reisetid.

Ved siden av de kollektive transportmidler er selvsagt bil en viktig konkurrent. Selv om vegnettet er vesentlig forbedret i de siste årene, finnes det fortsatt strekninger med dårlig vegstandard, fergeforbindelser og fjelloverganger med tidvis stengte veger.

Reisevaneundersøkelsen viser at mange av reisene med Hurtigruten her er besøksreiser eller ferie/fritidsreiser, og at det er relativt få forretningsreiser. Spesielt gjelder dette på hele relasjonen Trondheim – Bergen, der reisen tar 28 timer. Fra Mørebyene og Torvik til Bergen er reisen betydelig kortere, og innslaget av stedsbestemte reiser er større. Relasjoner som har relativt mange reisende er Trondheim - Kristiansund og Florø - Bergen på sørgående. Dessuten er det et mål for selskapene å få flest mulig møter og konferanser på denne delstrekningen, da det i store deler av året finnes ledig kapasitet her.

Anslagene for transportmiddelfordelingen på reisene mellom de tre største byene på denne delstrekningen er usikker, særlig fordi antall bilreiser mellom de tre byene er vanskelig å anslå. Vi vet likevel at fly er klart viktigst på relasjonene Bergen - Ålesund og Bergen – Trondheim, mens bilen brukes mest mellom Ålesund og Trondheim. Når det gjelder forholdet mellom fly og hurtigrute, har vi sikrere tall, se tabell 4.8.

Tabell 4.8: Antall enkeltreiser med fly (1998) og hurtigrute (2001/2002) mellom Bergen, Ålesund og Trondheim.

Transportmiddel-fordeling	Bergen-Ålesund v.v.	Bergen-Trondheim v.v.	Ålesund-Trondheim v.v.
Med fly	80 000	240 000	30 000
Med Hurtigruten	14 000	20 000	3 700

Kilde: Reisevaneundersøkelsen på fly 1998 og statistikk fra OVDS og TFDS.

Som vi ser har flyet langt flere passasjerer enn Hurtigruten, på de to relasjonene til/fra Trondheim ligger andelen som reiser med Hurtigruten på om lag 10 prosent. På relasjonen mellom Bergen og Ålesund er andelen 15 prosent. Det går også ekspressbuss på disse relasjonene, men det er bare en liten del av passasjerene på bussen som reiser hele strekningen og reisetiden er lang (14 timer mellom Bergen og Trondheim og 10 timer mellom Bergen og Ålesund). Mellom Ålesund og Trondheim er det om lag sju timer med bil, og her er det helt opplagt bilreisene som dominerer.

Av dem som velger Hurtigruten på disse relasjonene, er det svært mange som oppgir at de er på feriereise eller på besøk hos slekt og venner, mellom Bergen og Trondheim er det hele 90 prosent. Størst transportfunksjon utenom fritidsreisene har Hurtigruten mellom Bergen og Ålesund. Her brukes Hurtigruten også av noen forretningsreisende som et alternativ til fly og eventuelt hotellopphold, da rutetidene innebærer en overnatting på skipet begge vegger.

Fra Trondheim til Kristiansund fraktet Hurtigruten om lag 6 600 passasjerer i perioden oktober 2001 – september 2002, men bare 1 900 den motsatte veg. Dette har med avgangstidene å gjøre, da nordgående skip seiler fra Kristiansund sent om kvelden, mens reisen med sørgående skip er en seks timers tur midt på dagen. På den strekningen konkurrerer Hurtigruten med bil og ekspressbuss, men ikke minst med hurtigbåten. ”Kystekspresen” med hurtigbåt går tre ganger daglig i hver retning, bruker tre timer og hadde i 2000 om lag 23 000 passasjerer, mot Hurtigrutens 8 500. Det betyr en markedsandel for Hurtigruten på 30 prosent. Om sommeren er hurtigbåten litt billigere enn Hurtigruten (408 kr. mot 527 kr.), men i vinterhalvåret kan Hurtigruten konkurrere på pris (280 kr på blå rabatt).

Mellom Torvik og Ålesund har Hurtigruten et både raskere og billigere tilbud enn alternativene, som er buss og bil. Bare én daglig forbindelse i hver retning på

denne korte strekningen gjør at passasjertallet likevel blir beskjedent (ca. 800 hver veg). Mellom Måløy og Ålesund konkurrerer Hurtigruten med to daglige forbindelse med buss. På denne relasjonen er Hurtigruten raskest og til dels billigst, men passasjertallet er likevel beskjedent. Dette tyder på at trafikkgrunnlaget er lite på denne relasjonen.

Sørgående hurtigrute går fra Florø kl. 0815 og er i Bergen seks timer senere. Her er hurtigbåten viktigste konkurrent, med litt over tre timers reise, to daglige avganger og omtrent samme pris som Hurtigruten. Men også her er Hurtigruten billigere om vinteren (kr. 270 på blå rabatt). Hurtigrutens markedsandel til vanns var i 2000 om lag 17 prosent, men den er trolig noe lavere i dag.

Konklusjon

Mellom Trondheim og Bergen er Hurtigrutens transportfunksjon i stor grad knyttet opp til private reiser der selve opplevelsen med å reise med et stort og moderne skip er en vesentlig del av reisen. Hurtigruten er altså et supplement til andre transportmidler og må nøye seg med beskjedne markedsandeler. For dem som ikke har eller ikke ønsker å bruke egen bil, av ulike grunner velger bort flyet eller synes hurtigbåten blir ukomfortabel, vil Hurtigruten kunne være et prisgunstig alternativ, spesielt om vinteren.

På relasjonene Bergen - Ålesund (begge veger) og Trondheim – Kristiansund og Florø – Bergen på sydgående er det en del tjenestereiser og stedsbestemte reiser.

Måløy og Torvik har ellers det svakeste alternative transporttilbudet. Alternativene er hurtigbåt, buss og ferge. Lave trafikk tall på Hurtigruten tyder likevel på lavt trafikkgrunnlag her.

4.7 Oppsummering

Hurtigruten har en kombinert transportfunksjon. Den er både et vanlig transportmiddel, men opplevelsesaspektet er i mange situasjoner et viktig tilleggsmoment for å velge Hurtigruten. Dette gjelder særlig for de som reiser langt med Hurtigruten.

Lengst nord i landet er imidlertid rene transportargumenter viktig for de reisende. Det er mange som da benytter Hurtigruten på grunn av prisen eller fordi andre reisemåter er tungvint.

Tabell 4.9: Trafikk og motiv for å velge Hurtigruten etter delstrekning. Prosent.

Strekning*	Trafikk, prosent	Avkryssede motiv, prosent ***		
		Opplevelse	Tungvint alternativ	Prisen
Bergen – Trondheim	18	32	16	14
Trondheim – Bodø	10	38	22	13
Bodø – Tromsø	30	39	20	31
Tromsø – Kirkenes	19	34	32	24
Annet**	24	60	16	13
Totalt	101	42	20	20

TØI rapport 609/2002

* Kun mellom mellomsteder eller mellomsteder til/fra by i endepunkt.

** Strekninger mellom byer i endepunktene, eller forbi disse.

*** Det var mulig å krysse av flere motiv. En del har unnlatt å krysse av noe motiv.

Hurtigruten utgjør et selvstendig transporttilbud fra Tromsø og nordover og over Vestfjorden. Dersom Hurtigrutens tilbud skulle falle bort på disse strekningene, vil dette ramme reisende pga svake alternativer. I tillegg er Hurtigruten viktig for godstransporter nord for Tromsø, særlig i de minste anløpsstedene (se kapittel 5).

I tillegg er Hurtigruten viktig på enkelte delstrekninger der ruteplanene passer og/eller opplevelsesaspektet er viktig. De mest trafikksterke relasjonene, med unntak av Tromsø og nordover og over Vestfjorden som er nevnt foran, hvor hurtigruten på bakgrunn av sitt trafikk tall også må sies å ha en transportfunksjon i dag framkommer av tabell 4.10. Vi ser at i de fleste tilfeller er det opplevelsesmotivet som er hovedbakgrunn for trafikken.

Tabell 4.10: Utvalgte Hurtigrutestrekninger med mye trafikk.

Strekning	Trafikk	Hurtigrutemotiv	Alternativ
Tromsø – Harstad	12 000	Pris/opplevelse	Hurtigbåt
Tromsø – Finnsnes	7 000	Opplevelse	Hurtigbåt
Harstad – Svolvær	6 000	Opplevelse	Buss
Svolvær – Tromsø	10 000	Opplevelse	Fly
Svolvær – Stokmarknes	11 000	Opplevelse	Buss, ferge
Sandnessjøen – Brønnøysund	4.500	Tungvint	Buss, hurtigbåt
Brønnøysund – Rørvik	5.500	-	Buss
Rørvik – Trondheim	10 000	Opplevelse	Hurtigbåt + buss
Trondheim – Kristiansund	8.500	(opplevelse)	Buss, hurtigbåt
Bergen – Trondheim	20 000	Opplevelse	Fly
Bergen – Ålesund	14 000	Møte, konferanse	Fly
Bergen – Molde	6 500	Møte, konferanse	Fly
Bergen – Torvik	4 000	Pris	

TØI rapport 609/2002

Motiv for å reise kan variere med reiseretning. En og samme strekning kan derfor fylle flere behov alt avhengig av ruteplanen. For eksempel reiser man på dagtid fra Harstad til Tromsø for opplevelsen, da det her går parallele hurtigbåter. Returen fra Tromsø sen kveld med ankomst Harstad om morgenen, velges pga prisen eller at alternativene er tungvint/dyrt. Det er ikke gitt hvordan en slik strekning skal vurderes dersom Hurtigrutens tilbud skulle falle bort. Hvilke valgmulighet skal de reisende tilbys? Det kunne være aktuelt å anta en ekstra seiling med hurtigbåt (eller at ruteplanen for eksisterende båter endres).

På strekningen Sandnessjøen – Brønnøysund – Rørvik er det ca 10 000 distanse-reisende med Hurtigruten. En hurtigbåt i stedet for Hurtigruten ville her hevet transport-standarden. Alternativet vil her ellers være buss som bruker om lag like lang tid som Hurtigruten. Rørvik har videre forbindelse til Trondheim med hurtigbåt til Namsos og buss videre (total reisetid fem timer). Hurtigruten tar ni timer, men gir en nattforbindelse til Trondheim på sørgående. Rørvik har flyforbindelse til Trondheim tre ganger daglig. Alt i alt er dette områder som er relativt avhengig av Hurtigruten og hvor det derfor kunne være aktuelt å gå inn med offentlig kjøp dersom tilbudet skulle falle bort.

Fra Måløy/Torvik til Ålesund er det liten trafikk, selv om Hurtigruten her kan konkurrere tidsmessig med alternative transportmåter. Buss og ferge er her alternativet og offentlig kjøp av ekstra transporttjenester ved bortfall av Hurtigruten er mindre aktuelt.

5 Godstransporter på kysten Tromsø-Kirkenes

5.1 Bakgrunn og problemstilling

Næringsliv og befolkning i Finnmark er opptatt av å ha en god og robust transportstandard som sikrer både inn- og utgående vareleveranser selv om vegene skulle bli midlertidig stengt. Hurtigruten framheves ofte som eneste alternativ med tilfredsstillende frekvens og tilgjengelighet i slike situasjoner. Det øvrige sjøtransporttilbudet er over tid er bygd ned, noe som spesielt rammer befolkning og næringsliv i Nord - Troms og Finnmark.

Kapittel 5 analyserer tilbud, etterspørsel og konsekvensene av et redusert Hurtigrutetilbud for godstransportene til og fra Finnmark. Hovedvekten er lagt på analyse av Hurtigrutens stykkgodstransporter inkludert transport av fisk og fiskeprodukter. Tabeller for transport til/fra fylket er gjengitt i vedlegg 4.

5.2 Varestrømmer til, fra og innen Finnmark

Innenlands transporter

Viktige produkter for innenlands *vegtransport* til Finnmark er matvarer som vanligvis kommer til Finnmark med bil fra grossistlagre i Tromsø eller Narvik eller som direktetransporter med bil fra Oslo/Akershus. I tillegg transporteres det betydelige mengder diverse stykkgoods, termovarer og fisk på veg til Finnmark.

De viktigste produktene fra Finnmark er fisk, diverse stykkgoods og termovarer. Det er en retningsubalanse på 86 400 tonn ledig kapasitet fra Finnmark. Den ledige transportkapasiteten kan imidlertid bli brukt til eksport av fisk og fiskeprodukter med bil. Transport på veg domineres av korte transportdistanser og hovedtyngden av vegtransporten i fylket foregår internt i Finnmark.

Tallene for innenlands *sjøtransport* til og fra Finnmark baserer seg på Sjøfartstelingen fra 1993 og egne beregninger, og er beheftet med en viss usikkerhet. Til Finnmark transporteres det innenlands 333 tusen tonn på sjø, mens 140 tusen tonn går fra Finnmark. Dessuten transporteres det 140 tusen tonn internt i fylket. I tillegg vet vi at det transporteres om lag 650 tusen tonn fra Elkem Tana, noe som gir en totalt sjøbasert transport på 789 tusen tonn fra Finnmark.

Eksport og import

Det er eksportoverskudd fra Finnmark både målt i tonn og verdi. Målt i volum er eksporten fire ganger så stor som importen og målt i verdi er eksporten vel det dobbelte av importen. Dette innebærer at det er eksporten som i første rekke er

bestemmende for etterspurt transportkapasitet og følgelig transportkostnadene ved eksport og import.

De viktigste eksportprodukter fra Finnmark er mineraler og steinprodukter med 70 prosent av totalt eksportvolum, men kun 12 prosent av eksportverdien. Matvarer inkl. fiskeprodukter, fersk og frossen fisk utgjør 25 prosent av totalt eksportvolum og hele 85 prosent av eksportverdien.

De viktigste importproduktene er fersk fisk med 48 prosent av totalt importvolum og 77 prosent av importverdien. Import av fersk fisk er i stor grad fisk landet fra russiske båter i Båtsfjord, Nordkapp og Vadsø. Mineraler og steinprodukter står for 20 prosent av totalt importvolum, men kun 1 prosent av importverdien. Målt etter importverdi er diverse stykkgoods den viktigste varegruppen med 81 prosent av total importverdi til fylket.

Hele 97 prosent av eksport av fersk fisk transporteres med bil eller bil på ferge ved grensepassering. Bil eller bil på ferge benyttes også i betydelig grad for bearbeidet ikke frossen fisk (27 prosent) og bearbeidet frossen fisk (22 prosent). Der det ikke benyttes bil eller bil på ferge er det nesten utelukkende skip som benyttes ved eksporttransportene. Av de totale mengder fisk og fiskeprodukter fra Finnmark transporteres 56 prosent med bil eller bil på ferge, resten transporteres med skip.

5.3 Hurtigrutens godstransporter

Offentlig statistikk over godsomslaget i mindre havner er mangelfull. For å få etablert en oversikt over godsomslaget i havnene i Nord-Troms og Finnmark, har vi derfor benyttet og satt sammen statistikk og opplysninger fra flere kilder. For enkelte havner og spørsmål er opplysningene basert på anslag. For Skjervøy og Tromsø har det ikke vært mulig å få opplysninger om Hurtigrutens godsomslag. Til tross for de påpekte svakhetene mener vi likevel at våre opplysninger gir et godt bilde av omfang, transportretning og struktur for godstransportene med Hurtigruten til og fra Nord-Troms og Finnmark.

Tabell 5.1: Stykkgodsomslag totalt og med Hurtigruten i havner med Hurtigruteanløp. Finnmark 2001. Tonn.

Havn	Totalt stykkgodsgodsomslag	Godsomslag fra Hurtigruten	Hurtigrutens andel i %
Øksfjord	3 972	3 575	90
Hammerfest	95 000	12 700	13
Havøysund	26 390	10 490	40
Honningsvåg	7 000	2 000	28
Kjøllefjord	7 000	6 500	93
Mehamn	4 187	2 950	71
Berlevåg	4 810	3 694	77
Båtsfjord	38 000	20 176	53
Vardø	22 000	4 218	19
Vadsø	12 000	6 489	54
Kirkenes	61 000	11 396	19
Sum	281 359	84 188	30

TØI rapport 609/2002

Hammerfest, Kirkenes, Båtsfjord og Havøysund er havnene med det største stykk-godsomslaget over offentlige kaier i Finnmark. Samlet for alle havnene håndteres drøyt 280 000 tonn stykk-gods over offentlige kaier og Hurtigrutens andel er 30 prosent.

Størst godsomslag med Hurtigruten er det over havnene i Båtsfjord, Hammerfest, Kirkenes og Havøysund. I tillegg ble det over den offentlige kaien i Tromsø håndtert 137 000 tonn og i Alta 63 000 tonn stykk-gods i 2001 (Norsk Havneforbund, 2001).

Hurtigrutens betydning som godstransportør varierer betydelig fra havn til havn. Den har en høy andel i havner med lite stykk-gods over offentlig kai (Berlevåg, Mehamn, Kjøllefjord og Vadsø).

Stykk-gods skipes ikke bare over offentlige kaier, men også over private kaier. I enkelte havnedistrikter er stykk-godsomslaget over private kaier større enn over offentlige kaier. I Nord-Troms og Finnmark gjelder det for havnene i Tromsø, Havøysund, Alta og Vardø.

I 2001 var totalt *container-omslag* over offentlige kaier Finnmark ca 3200 TEU (Twenty foot Equivalent Unit, 87 TEU gikk over private kaier). 87 prosent gikk over havnen i Alta, og en vesentlig del av dette var containere fraktet med Tollpost Globes M/S Tege. Over den offentlige kaien i Tromsø ble det i 2001 håndtert 3 474 TEU. Det er ikke registrert containere over private kaier i Tromsø i 2001. Det transporteres omtrent ikke containere med Hurtigruten til og fra Finnmark.

Transportstrømmer

Hurtigrutens godstransportmarked kan deles i tre; gods til havnene sørfra, gods mellom havnene lokalt i Nord-Troms og Finnmark og gods ut av regionen. Det er mer gods nordover enn sørover. På Finnmarkskysten vil det således være noe ledig kapasitet sørover på Hurtigruten. Lokalgods mellom havnene er registrert to ganger, en gang i avsenderhavn og en gang i mottakshavn.

Tabell 5.2: Varestrømmer med Hurtigruten fordelt på havn, lastet og losset godsmengde, og transportretning i 2001. Tonn.

Havn	Transportretning						Sum
	Nordover			Sørover			
	Losset	Lastet	Totalt	Losset	Lastet	Totalt	
Øksfjord	2 580		2 580	285	710	995	3 575
Hammerfest	10 000	900	10 900	200	1 600	1 800	12 700
Havøysund	4 400	1 000	5 400	2 000	3 090	5 090	10 490
Honningsvåg							2 000
Kjøllefjord	1 800	400	2 200	300	4 000	4 300	6 500
Mehamn	1 650	15	1 665	57	1 228	1 285	2 950
Berlevåg	1 557	631	2 188	813	693	1 506	3 694
Båtsfjord	5 100	261	5 361	478	14 337	14 815	20 176
Vardø	2 200	32	2 232	86	1 900	1 986	4 218
Vadsø	4 890		4 890		1 600	1 600	6 490
Kirkenes	7 365		7 365		4 031	4 031	11 396
Sum	41 542	3 239	44 781	4 219	33 189	37 408	84 189

TØI rapport 609/2002

For lokalgodset (nordgående lastet og sørgående losset) er det noe mer gods på sørgående enn nordgående. Av det totale godsomslaget med Hurtigruten utgjør lokalgodset mellom 7 og 11 prosent på strekningen Øksfjord– Kirkenes.

Retningsbalansen mellom nordgående og sørgående gods er god både med hensyn til lokalgoods og for godsstrømmer til og fra havner utenom regionen. I tillegg vil godstransporter med Hurtigruten for en stor del være koordinert med kystgodsrutene som opereres av Nor-Cargo slik at en får en best mulig utnyttelse av transportkapasiteten for hele det sjøbaserte Nor-Cargo-sysetet.

For nordgående transporter med Hurtigruten skiller havnene i Hammerfest, Båtsfjord, Vadsø, Kirkenes og Havøysund seg ut med størst godsmengder. Losset gods i disse 5 havnene utgjør 76 prosent av alt nordgående gods med Hurtigruten. Ved sørgående transporter skiller Båtsfjord seg ut med 43 prosent av godsmengden som sendes med Hurtigruten. Andre havner med mye sørgående gods er Kjøllefjord, Kirkenes og Havøysund. Disse 4 havnene sender til sammen 77 prosent av alt sørgående gods med Hurtigruten fra havner på strekningen Kirkenes - Øksfjord.

Havøysund, Kirkenes og Båtsfjord skiller seg ut ved å være viktige havner for både sør - og nordgående godstransporter med Hurtigruten. I tillegg er Hurtigruten spesielt viktig for sørgående gods fra Kjøllefjord og nordgående gods til Hammerfest og Vadsø.

Størst mengder lastet lokalgoods på nordgående anløp med Hurtigruten er det fra Havøysund, Hammerfest og Berlevåg. Størst mengder lokalgoods losset på sørgående anløp er det i Havøysund, Berlevåg og Båtsfjord.

Sammenligner vi innenlands transporterte mengder av matvarer, fisk, termovarer og diverse stykkgoods på veg til Finnmark med nordgående losset gods på Hurtigruten, finner vi at det transporteres nesten fire ganger så mye på veg som med Hurtigruten av disse varene. Tilsvarende finner vi ved en sammenligning av innenlands vegtransporter fra Finnmark og lastet gods med Hurtigruten at det transporteres nesten tre ganger så store mengder på veg som med Hurtigruten av de samme vareslagene.

Transporterte vareslag

Hurtigrutens funksjon som godstransportør er forskjellig for forskjellige havner. Vi kan nevne oppgaver som lokal transportør av fersk eller frossen fisk fra nærliggende havner til produksjonsanlegg, ”feeder”-transport av frossen fisk til knutepunkter hvor fisken samlastes med annen fisk til eksport og transport av matvarer og stykkgoods som krever høy frekvens på leveringene. Oppgavene er ulike og deres betydning varierer mellom havnene (tabell 5.3).

Hurtigrutens godstransporter til og fra Finnmark domineres av stykkgoods og frossen fisk. En vesentlig del av stykkgodset er matvarer. Hurtigruten har mest stykkgoods i havnene i Hammerfest, Kirkenes, Båtsfjord og Havøysund. For frossen fisk har havnene Båtsfjord, Kjøllefjord og Havøysund størst godsomslag.

88 prosent av godset som losses i havnene er stykkgoods og mesteparten av dette kommer sørfra. Mest stykkgoods losses i Hammerfest, Kirkenes, Havøysund og Båtsfjord.

Tabell 5.3: Hurtigrutens godsomslag i Finnmark fordelt på varegrupper og havner i 2001. Tonn.

Havn	Varegruppe			Sum
	Fersk fisk	Frossen fisk	Stykkogods	
Øksfjord		710	2 865	3 575
Hammerfest		600	12 100	12 700
Havøysund	500	2 300	7 690	10 490
Honningsvåg				
Kjøllefjord	1 250	3 150	2 100	6 500
Mehamn	468	827	1 655	2 950
Berlevåg	204	668	2 822	3 694
Båtsfjord		11 620	8 556	20 176
Vardø	280	900	3 038	4 218
Vadsø		773	1 290	4 427
Kirkenes		1 206	10 190	11 396
Sum	2 702	22 754	52 306	4 427
Fordeling i %	3,3	27,7	63,6	5,4

TØI rapport 609/2002

Gods som lastes i havnene fordeler seg med 62 prosent frossen fisk, 31 prosent stykkogods og 5 prosent fersk fisk. Mesteparten av dette skal ut av regionen. Viktigste havn for transport av frossen fisk er Båtsfjord med om lag halvparten av total mengde. Andre havner med betydelige mengder frossen fisk er Kjøllefjord og Havøysund. Havner med mye lastet stykkogods er Båtsfjord, Kirkenes, Havøysund og Hammerfest.

Noen av havnene har gitt opplysninger om viktigste avsender- og mottakerhavn. Tromsø er viktigste utskipningshavn for gods *til* de havnene som har gitt opplysninger. Deretter kommer Trondheim og Bodø. For gods *fra* havnene i Finnmark er bildet mer sammensatt. Ålesund og Tromsø er viktigste mottakshavner og deretter Måløy. Disse stedene har funksjon som knutepunkt for godstransportene til og fra Nord-Troms og Finnmark.

5.4 Organisering av godstransporttilbudet til, fra og innen Finnmark

Godstransport med bil

Biltransporter til og fra Finnmark dekkes av de landsdekkende samlasterne (Nor-Cargo, Linjegods og Tollpost Globe) og Finnmark Fylkesrederi som alle har samlastterminaler i Finnmark. De fire samlasterne har noe forskjellig tilbud og måter å organisere biltransportene på. Dette skyldes blant annet at de i ulik grad tilbyr sjøtransport. Nor-Cargo tilbyr sjøtransport med Hurtigruten og andre båt-ruter, Tollpost Globe tilbyr containertransporter fra Bodø til Tromsø og Alta, mens Linjegods og Finnmark fylkesrederi ikke har sjøtransporttilbud til og fra Finnmark i egen regi.

Linjegods har to egne godsterminaler i Finnmark: En samlastterminal i Alta og en terminal for termovarer i Hammerfest. Linjegods betjener Finnmark med bilruter til og fra Oslo og Trondheim/Tromsø. Ruten til og fra Oslo har tre avganger per uke, mens ruten til og fra Trondheim/Tromsø har to avganger per uke. Fra Oslo transporteres det direkte til steder i Øst-Finnmark og Alta hvor Linjegods i

samarbeid med lokale transportører og Finnmark Fylkesrederi står for lokal-distribusjon til kunder. Samme opplegg benyttes for ruten fra Trondheim/Tromsø som går til Alta.

Nor-Cargo har godsterminaler på alle anløpstedene til Hurtigruten i Finnmark (Øksfjord, Hammerfest, Havøysund, Honningsvåg, Kjøllefjord, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Vadsø og Kirkenes). I tillegg har de samlastterminaler for biltransporter i Alta, Kirkenes, Vadsø og Hammerfest. Samlastterminalene i Finnmark har biltransporter til og fra Oslo og Tromsø to ganger per uke. Lokal-distribusjonene fra samlastterminalene til kunder gjennomføres delvis i egen regi og delvis i samarbeid med Finnmark Fylkesrederi og andre lokale transportører.

Tollpost Globe samlastterminaler i Alta og Tana Bru i Finnmark. Terminalen i Terminalen i Alta fungerer som en "hub" for alle Tollpost Globes transporter til og fra Finnmark enten det er snakk om bil- eller båttransporter. Terminalen har ett anløp av M/S Tege per uke og en bilrute til Oslo med avgang en gang per uke. Distribusjonen fra terminalene til kunder gjennomføres med lokale transportører, hovedsakelig enbilseiere.

Finnmark Fylkesrederi har i Finnmark samlastterminaler i Alta, Båtsfjord, Vardø, Vadsø og Hammerfest. Terminalene i Alta og Hammerfest fungerer som knutepunkter og har to ukentlige ruter til og fra Oslo og Tromsø. Distribusjon til kunder gjennomføres i egen regi.

For vanlig samlastgods som transporteres med bil har både *Nor-Cargo*, *Linjegods*, *Tollpost Globe* og *Finnmark Fylkesrederi* godsterminaler i Alta. Dette utpeker Alta som det store knutepunkt for bilbasert gods til og fra Finnmark (tabell 5.7). Av de andre større stedene i Finnmark er Vadsø og Kirkenes representert av *Finnmark Fylkesrederi* og *Nor-Cargo*. Andre steder er kun representert ved en av de landsdekkende samlasterne (*Nor-Cargo*, *Linjegods* eller *Tollpost Globe*), *Finnmark Fylkesrederi* eller de betjenes med distribusjon fra ett av stedene med egen terminal.

Tabell 5.4: Samlastterminaler for biltransport i Finnmark. 2002.

Samlastterminaler i Finnmark			
Nor-Cargo	Linjegods	Tollpost Globe	Finnmark Fylkesrederi
Alta	Alta	Alta	Alta
Vadsø	Hammerfest (Termo)	Tana Bru	Båtsfjord
Kirkenes			Vardø
Hammerfest			Vadsø
			Kirkenes

TØI rapport 609/2002

Kilde: Egne undersøkelser

Distribusjonstransporter

På samlastterminalene splittes og samlastes godssendinger som enten skal fra eller distribueres innen Finnmark. Gods til Finnmark samlastes med lokalgods på terminalene før det distribueres.

Distribusjonen fra terminalene skjer hovedsakelig med bil. I tillegg til bildistribusjon er det en lokal godsbat som distribuerer fra Hammerfest til Skavnak i Loppastaden. Mindre mengder matvarer distribueres med passasjerførende hurtigbåter.

Vanligvis distribueres det to ganger per uke fra hver av hovedterminalene i Finnmark. Noen få områder har distribusjon tre ganger per uke mens andre områder har distribusjon kun en gang per uke.

Hver av samlasterne har sine egne distribusjonsopplegg, gjerne i samarbeid med lokale transportører eller Finnmark Fylkesrederi slik at alle steder i Finnmark har et bilbasert transporttilbud med minst et besøk per uke. Det opplyses at distribusjonsbilene har god utnyttelse av lastekapasiteten, men at det kun i liten grad benyttes tilhenger ved distribusjonstransporter.

Sjøtransportruter utenom Hurtigruten til og fra Finnmark.

Følgende sjøtransportruter betjener Finnmark i faste ruteopplegg.

Rute A 1

Rute A 1 drives av Nor-Cargo med M/S Nordfjell og M/S Nordskott. Ruten har en avgang hver uke sydgående og nordgående og trafikkerer mellom Hammerfest og Hirtshals.

Rute A 3

Rute A 3 drives av Nor-Cargo med M/S Nordvær, M/S Nordjarl og M/S Nordkyn. Ruten har en avgang hver uke sydgående og nordgående og trafikkerer mellom Iljmuiden og Kirkenes.

Rute B 1

Rute B-1 drives av Nor-Cargo med M/S Nordland og M/S With Junior. Ruten har en avgang per uke sydgående og nordgående og trafikkerer mellom Tromsø og Tananger.

Rute I-3

Rute I-3 drives av Nor-Cargo med M/S Tungenes og går i tre ukers rundtur mellom Alta og Eemshaven.

M/S Tege

Ruten drives av Tollpost Globe med M/S Tege og båten er spesialbygd for transport av containere til og fra Nordlandsbanen i Bodø. Ruten har tre avganger (tirsdag, torsdag og lørdag) per uke. Tirsdag og torsdag går ruten til Tromsø med anløp i Harstad-Finnsnes. Lørdag går ruten til Alta med anløp i Stokmarknes-Harstad-Finnsnes-Tromsø og Alta.

CTG-Line Norwegian Coast

Ruten drives av Coldstore & Transport Group (CTG) med båtene M/S "Sveafjell", M/S "Aldor Ingebrigtsen", M/S "Barøy" og M/S "Porsøy". Ruten anløper hver 14. dag og går mellom Kirkenes og Ålesund.

CTG-Line Murmansk-Grimsbj-Velsen.

Ruten drives av Coldstore & Transport Group (CTG) med båtene M/S "Aldor Ingebrigtsen", M/S "Barøy" og M/S "Porsøy". Ruten anløper hver 14. dag og går mellom Murmansk og Velsen.

Lokal båtrute: Hammerfest-Skavnak

Lokalgodsruten fra Hammerfest til Skavnak i Loppa drives av Finnmark Fylkesrederi. Ruten har to avganger per uke og trafikkerer alle steder i Altafjorden og til Loppastaden.

Mindre mengder lokalt stykkgoods og matvarer transporteres også med hurtigbåtrutene.

5.5 Virkninger for godstransportene dersom Hurtigrutetilbudet faller bort

Tilbud og regularitet for godstransportene

Bortsett fra Kirkenes og Vadsø har alle havnene på strekningen Tromsø - Kirkenes anløp av Hurtigruten to ganger i døgnet, en gang på sørgående og en gang på nordgående rute. I tillegg har alle hurtigrutehavnene og Alta ukentlig anløp av Nor-Cargos rute Kirkenes - Ilmuiden (A-3) enten på nord- eller sydgående tur.

Hammerfest, Alta, Skjervøy og Tromsø har ukentlig anløp fra Nor-Cargos rute Hammerfest - Hirtshals (A-1), enten på nord eller sørgående tur.

Hver 14. dag (både sydgående og nordgående) har Kirkenes, Vardø, Båtsfjord, Hammerfest og Tromsø anløp av CTGs (Coldstore & Transport Group) rute mellom Murmansk og Grimsby. CTGs rute Kirkenes - Ålesund anløper i tillegg Tromsø hver 14. dag både syd- og nordgående. CTGs ruter anløper havnene kun dersom det er innmeldt last. Alta anløpes i tillegg av av Nor-Cargos rute Tromsø - Tananger (B-1), hver tredje uke, og Tollpost Globes M/S Tege en gang hver uke.

Av det sjøbaserte transporttilbudet til og fra Finnmark er det Hurtigruten som har den klart høyeste frekvensen, og som derved har mulighet til å levere og sende gods med daglig frekvens. Samtidig kan det være problemer med regulariteten på grunn av dårlig vær både for Hurtigruten og for vegtransport. Basert på opplysninger fra Næringsdepartementet (2001) og Eriksen (2000) har vi anslått følgende forbipasseringer med Hurtigruten i Finnmark:

- Båtsfjord 16 anløp (8 dager x 2 anløp)
- Berlevåg 28 anløp (14 dager x 2 anløp)
- Mehamn 40 anløp (ca 20 dager x 2 anløp)

Vardø har i tillegg et stort antall forbipasseringer på grunn av dårlig vær.

For å kunne sammenligne Hurtigrutens regularitetsproblemer med den regularitet en har på vegsiden presenterer vi i tabell 5.5 en oversikt over midlertidig vinterstengte Europa- og riksveger til steder med Hurtigruteanløp i Finnmark. Av tabellen ser vi at blant hurtigrutehavnene var spesielt havnene på Porsangerhalvøya (Hammerfest, Havøysund og Honningsvåg), Nordkyn (Kjøllefjord og Mehamn), og Varangerhalvøya (Båtsfjord) utsatt for brudd i infrastrukturen i form av midlertidig stengte veger (MS), kolonnekjøring (KO) eller nattestengninger (NO). Av disse stedene synes igjen Mehamn, Kjøllefjord og Båtsfjord å være mest utsatt for midlertidig stengte veger på vinteren. Mehamn og Båtsfjord er også blant de stedene som rammes hardest av Hurtigrutens forbipasseringer.

Det er verdt å merke seg at forskjellene i antall midlertidig stengte veger varierer betydelig for de to årene vi har data for. Sett under ett synes det likevel som om Hurtigruten har bedre regularitet til stedene på kysten av Vest-Finnmark enn det vegforbindelsene kan gi ved uvær.

Tabell 5.5: Antall dager med midlertidig vinterstengte Europa- og Riksvegertil steder med Hurtigruteanløp i Finnmark. 1998/99- 1999/2000. MS = Midlertidig stengt, KO = Kolonnekjøring, NA = Nattestengt

Vegstrekning	1999/2000			1998/99			Berørt Havn
	MS	KO	NA	MS	KO	NA	
E6 Hatter	9	16	25	0	0	2	Honningsvåg
E6 Sennalandet	14	31	40	1	1	12	Honningsvåg
E75 Kiberg- Vardø	2	2	5	0	0	0	Vardø
Sum Europaveg	25	49	70	1	1	14	
Rv889 Snefj- Havøysund	21	78	65	6	37	51	Havøysund
Rv94 Kvaløya	26	23	14	0	0	1	Hammerfest
Rv888 Bekkarfjord- Hopseidet	60	109	108	18	66	106	Mehamn/ Kjøllefjord
Rv888 Hopseidet- Mehamnelv bru	17	74	84	2	35	58	Mehamn
Rv888 Mehamn- bru- Mehamn	11	75	89	1	37	59	Mehamn
Rv890 Kongsfjordfj/ Båtsfjordfj	19	73	101	5	51	84	Båtsfjord
Rv894 Mehamn- bru- Kifjordkrysset	14	75	85	2	37	58	Kjøllefjord
Rv894 Kjøllefjord- Kifjordkrysset	9	53	37	1	12	34	Kjøllefjord
Sum Riksveger	177	560	583	35	275	451	

Kilde: Næringsdepartementet (2001)

Virksomheter av redusert hurtigrutetilbud

Seks av Hurtigrutehavnene i Nord-Troms og Finnmark har faste skipsanløp kun fra Hurtigruten og Nor-Cargos rute mellom Kirkenes og Ilmuiden. Disse havnene er: Vadsø, Berlevåg, Mehamn, Kjøllefjord, Honningsvåg og Øksfjord.

Ved et bortfall av Hurtigrutens godstransporttilbud vil disse stedene stå igjen med ett ukentlig sjøbasert rutetilbud, som er en kraftig reduksjon i det totale transporttilbudet. Av disse stedene vil Mehamn og Kjøllefjord bli hardest rammet fordi de så langt vi har fått opplysninger mangler et tilbud med godsbilruter. Berlevåg og Båtsfjord har i dag godsbilrute to ganger i uken fra Vadsø, men denne havnen kan også bortfalle ved et redusert hurtigrutetilbud. Honningsvåg og Øksfjord betjenes av godsbilruter to ganger i uken fra henholdsvis Lakselv og Alta. Ingen av disse stedene vil med dagens tilbud ha daglig frekvens i godstransportene.

I dag sees Hurtigruten og de andre sjøtransporttilbudene fra Nor-Cargo i sammenheng når transporttilbudet bestemmes. Anløpsfrekvens og fraktkapasitet tilpasses etterspørselen for å gi et best mulig tilbud til industri og befolkning på Finnmarkskysten. Et bortfall av Hurtigruten gir økt fraktpotensial for de andre kyst-

godsrutene, men neppe nok til at anløpsfrekvensen kan økes til samme frekvens som det Hurtigruten har i dag.

Ved et bortfall av Hurtigruten vil en betydelig del av transporttilbudet falle bort, både med hensyn til kapasitet og frekvens. Da må hele transportmønsteret og godstransporttilbudet vurderes på nytt. I en slik situasjon vil godstransportaktørene (samlasterne og transportørene) vurdere transporttilbud og - behov til berørte steder sammen med transporttilbudet til resten av Finnmark. Hovedproblemet vil være å sikre et tilstrekkelig transporttilbud på hovedstrekningene og integrere det med et utvidet distribusjonstilbud, spesielt med hensyn til frekvens. Aktuelle løsningene i en slik situasjon kan være:

- For gods nordover til Finnmark opprettes det nye bil- eller båtruter direkte til stedene som mister Hurtigrutetilbudet. Lokaldistribusjonen opprettholdes som i dag. Det kan også være aktuelt med mer ”hub”- baserte anløp hvor kun et fåtall av dagens havner anløpes, men med høyere frekvens enn det som er mulig ved å anløpe alle stedene som i dag har et tilbud fra Hurtigruten. Distribusjon til andre steder gjennomføres med bil.
- Steder som mister transporttilbudet fra Hurtigruten får et utvidet tilbud gjennom eksisterende transportnettverk og knutepunkter med distribusjon som i dag. En slik modell kan gi grunnlag for enten økt frekvens på eksisterende godsruiter eller opprettelse av helt nye rutetilbud til og fra eksisterende knutepunkter. Frekvensen på distribusjonsrutene økes.
- Sørgående transporter av frossen fisk fanges opp av Nor-Cargo og CTGs båtruter som suppleres med biltransporter og båttransport i løsfart.

Transportpriser

Det er vanlig å anta at ved overgang fra båt til biltransport vil transportprisene øke. For å undersøke dette nærmere har vi gjennomført en prissammenligning for ulike sendingsstørrelser mellom Tromsø og henholdsvis Hammerfest og Kirkenes. Prissammenligningen baserer seg på Nor-Cargos (2001) transportpriser i henholdsvis sjø- og biltransport samlast og er vist i tabell 5.9. Prisene for sjøtransport samlast vil således gjelde for Hurtigruten. I prisene er det ikke tatt hensyn til eventuelle rabatter.

Tabell 5.6: Transportpriser og prosent- vis prisforskjell for ulike sendingsstørrelser ved bruk av bil eller båt (Hurtigruten) mellom Tromsø og henholdsvis Hammerfest og Kirkenes. Kroner eksklusiv moms i 2001.

Sendings- vekt	Bil		Båt		Dyrere ved bruk av bil enn båt i %	
	Hammerfest	Kirkenes	Hammerfest	Kirkenes	Hammerfest	Kirkenes
400 kg	1 648	2 049	1 658	1 917	- 0,6 %	6,4 %
1 000 kg	2 714	3 357	2 797	3 221	- 3,1 %	4,1 %
2 500 kg	5 925	7 525	3 360	3 868	43,3 %	48,6 %

TØI rapport 609/2002

Forskjellen i transportpris i favør av båt øker med økende transportavstand og sendingsstørrelse. For sendinger opp til 1000 kg er prisforskjellene små, men fra 2 500 kg og oppover er båt betydelig billigere. Ved en overgang fra sjø til bil vil

den relative prisforskjellen i favør båt være større for Kirkenes enn for Hammerfest⁴.

5.6 Oppsummering og konklusjoner

Godsstrømmer

Innenlands godstransport til og fra Finnmark domineres av sjøtransport med hensyn til mengde. Det er Nordland, Troms og Oslofjordfylkene til og med Rogaland som mottar mest sjøbasert gods fra Finnmark. Med tillegg av Hordaland er det de samme fylkene som er de største avsenderne av til Finnmark.

I innenlands vegtransport er det fisk, termovarer og diverse stykkgoods som er de dominerende varegruppene med hensyn til transportert mengde. Viktigste mottaksfylker er Troms, Oslo/Akershus og Nordland. Til Finnmark domineres av varegruppene diverse stykkgoods, matvarer, fisk og termovarer fra Troms, Oslo/Akershus og Nordland.

Eksport fra Finnmark domineres av mineraler og steinprodukter med hensyn til mengde og av fisk og fiskeprodukter med hensyn til verdi. Importen domineres av fisk og fiskeprodukter både med hensyn til mengde og verdi.

Hurtigrutens godstransporter

Hammerfest, Kirkenes, Båtsfjord og Havøysund har størst stykkgoodsomslag over offentlige kai i Finnmark. Samlet for alle havnene håndteres det drøyt 280 000 tonn stykkgoods og Hurtigrutens andel er 30 prosent.

Hurtigrutens godstransporter til og fra Finnmark domineres av stykkgoods (64 prosent) og frossen fisk (28 prosent), med en overvekt av frossen fisk sørover og stykkgoods nordover.

Størst godsomslag fra Hurtigruten er det i havnene Båtsfjord, Hammerfest, Kirkenes og Havøysund. Godsomslaget over disse fire havnene utgjør 65 prosent av Hurtigrutens totale godsomslag i Finnmark.

Hurtigrutens andel av totalt stykkgoodsomslag over offentlig kai varierer betydelig fra havn til havn, men havnene med minst stykkgoods over offentlig kai (Berlevåg, Mehamn, Kjøllefjord og Vadsø), og Båtsfjord har høyest Hurtigruteandel av godsomslaget. Av det totale godsomslaget med Hurtigruten utgjør lokalgodset (gods mellom havner på Finnmarkskysten) mellom 7 og 11 prosent.

Havøysund, Kirkenes og Båtsfjord skiller seg ut ved å være viktige havner for både sør- og nordgående godstransporter med Hurtigruten. For nordgående transporter med Hurtigruten skiller havnene i Hammerfest, Båtsfjord, Vadsø, Kirkenes og Havøysund seg ut med størst godsmengder. Losset gods i disse 5 havnene utgjør 76 prosent av alt nordgående gods med Hurtigruten. Ved

⁴ Sendingsstørrelse, omfanget av rabatter på nordgående og sydgående og andel av godset som går sør for Tromsø er ikke kjent. Transportprisene i eksempelet over kan derfor ikke anvendes direkte på de samlede godsmengder til/fra og internt i Finnmark på Hurtigruten. Dessuten vil gods mellom havner i Finnmark være telt to ganger.

sørgående transporter skiller Båtsfjord seg ut med 43 prosent av godsmengden som sendes med Hurtigruten. Andre havner med mye sørgående gods er Kjøllefjord, Kirkenes og Havøysund. Disse fire havnene sender til sammen 77 prosent av alt sørgående gods fra Finnmark.

For gods til havnene i Finnmark er Tromsø viktigst, deretter kommer Trondheim og Bodø. For gods fra havnene i Finnmark er bildet mer sammensatt med Ålesund og Tromsø som viktigste mottakshavnene og deretter Måløy. Disse havnene fungerer som knutepunkt er for godstransportene til og fra Nord-Troms og Finnmark.

Konsekvenser av redusert Hurtigrutetilbud

Det er spesielt stedene Båtsfjord, Berlevåg og Mehamn som har forbiseilinger av Hurtigruten. De samme stedene med tillegg av Honningsvåg, Hammerfest, Havøysund og Kjøllefjord har også problemer med vinterstengte veier.

Seks av Hurtigrutehavnene (Vadsø, Berlevåg, Mehamn, Kjøllefjord, Honningsvåg og Øksfjord) i Nord-Troms og Finnmark har faste skipsanløp kun fra Hurtigruten og Nor-Cargos rute mellom Kirkenes og Ilmuiden. Ved et bortfall av Hurtigrutens godstransporttilbud vil disse stedene stå igjen med ett ukentlig sjøbasert rutetilbud, som er en kraftig reduksjon i det totale transporttilbudet.

For bilbasert godstransport til og fra Finnmark peker Alta seg ut som det største knutepunktet i Finnmark, med distribusjonstransporter til de fleste steder i fylket, vanligvis 2-3 ganger per uke.

Ved et bortfall av Hurtigruten må hele transportmønsteret og godstransporttilbudet vurderes på nytt og da sammen med transporttilbudet til resten av Finnmark. Aktuelle løsninger i en slik situasjon kan være:

- For gods nordover til Finnmark opprettes det nye bil- eller båtruter direkte til stedene som mister Hurtigrutetilbudet. Lokaldistribusjonen opprettholdes som i dag. Det kan også være aktuelt med et mer ”hub”- baserte anløp hvor kun et fåtall av dagens havner anløpes. Distribusjon til andre steder gjennomføres med bil.
- En annen løsning kan være at steder som mister transporttilbudet fra Hurtigruten får et utvidet tilbud gjennom eksisterende bilbaserte transportnettverk og knutepunkter med distribusjon som i dag. En slik modell kan gi grunnlag for enten økt frekvens på eksisterende godsruiter eller opprettelse av helt nye rutetilbud til og fra eksisterende knutepunkter.
- Sørgående transporter av frossen fisk fanges opp av Nor-Cargo og CTGs båtruter som suppleres med biltransport og båttransport i løsfart.

Transportprisen for bruk av bil er høyere enn ved bruk av båt (Hurtigruten) for sendingsstørrelser fra 2 500 kg og over. Ved en overgang fra sjø til bil vil den relative prisforskjellen i favør båt være større for Kirkenes enn for Hammerfest.

6 Kommersiell Hurtigrute og nødvendig transportkjøp

6.1 Innledning

Dette kapitlet belyser hva som kan skje dersom tilskuddet faller bort og Hurtigruten skal drives kommersielt, hvilke transportbehov som da ikke lenger dekkes, hvordan dette transportbehovet kan dekkes og til hvilken pris. Denne betraktningmåten er gitt av mandatet for oppdraget og fokuserer på transportfunksjonen for passasjertransport.

Dersom en alternativ modell forutsetter oppstyking i enkeltområder og ikke et gjennomgående tilbud, vil dette i praksis sette en stopper for godstransporten da omlasting vil bli urimelig dyrt og arbeidskrevende. I tillegg til å kjøpe persontransporttjenester kan det da også bli aktuelt å kjøpe godstransporttjenester for å opprettholde et ønsket servicenivå.

Også turisttrafikken er avhengig av et gjennomgående tilbud. Dersom Hurtigruten skal operere kommersielt, vil imidlertid tilbudet nettopp rettes mot å dekke turistenes behov. Det vil derfor være mindre relevant å trekke inn negative virkninger for turisttrafikken.

På den annen side kan et levende transporttilbud med et innslag av ”lokal koloritt” som godstrafikken og en del reisende bidrar til, også være viktig for Hurtigruten som turistprodukt framfor et rent cruiseopplegg. Det kan da innvendes at tilskuddet bidrar til å opprettholde et ruteopplegg som gir Hurtigruten konkurransefortrinn i forhold til ren cruisetrafikk. Denne innvendingen faller imidlertid mot hovedargumentet for dagens tilskuddsordning som er at det statlige tilskuddsbehovet ville vært enda større uten kryssubsidiering fra den lønnsomme turistsesongen om sommeren til den ulønnsomme vintersesongen.

To typer av usikkerhet knytter seg til analysen

1. Hvordan vil en kommersiell Hurtigrutedrift se ut?
2. Hvilken transportstandard er det politisk ønskelig å opprettholde?

Disse forhold behandles i avsnitt 6.2 og 6.3. Deretter redegjøres det for de konkrete beregninger av behovet for kjøp av transporttjenester i avsnitt 6.4.

6.2 Kommersiell Hurtigrute

Da Stortinget behandlet Hurtigruteavtalen for perioden 1991-2000 var målsettingen at det ikke skulle bevilges ytterligere tilskudd etter år 2001⁵. En vurdering av hvordan rederiene vil agere dersom tilskuddet faller bort, må ta

⁵ Men det ble og sagt at eventuelle behov for fortsatt begrenset støtte vurderes i lys av de resultater flåtefornyelse gir.

utgangspunkt i en vurdering av lønnsomhet ved driften. I tillegg kan vi bygge på rederienes egen strategiplan fra 1999 ”Veivalg etter 2001”. TØI har på flere måter søkt å få en dialog med rederiene om dette spørsmålet, men har ikke lyktes å få substansiell informasjon. Rederiene henviser til at kommersiell drift vil bli et eventuelt framtidig forhandlingsspørsmål som de ikke vil forskuttere nå.

En økonomisk analyse av driften på basis av regnskapet for 1998 ble foretatt av Arthur Andersen (2000). Analysen viste at overkompensasjon ikke fant sted. Ved statlige tjenestekjøp på 170 mill kr (1999-kr) gir driften en avkastning som betegnes normal eller noe lav. Denne analysen viser samtidig, på basis av regnskapet for 1998, at de nyeste båtene gikk nesten i balanse, mens de eldre båtene har solide driftsunderskudd. På grunn av større kapasitet evner de nye båtene i større grad enn de eldre, mindre båtene å tjene penger om sommeren. Underskuddet per båt i vintersesongen er tilnærmet det samme for alle båttyper.

Et sentralt poeng er kryssubsidiering mellom sesonger. AA fant at underskuddet i månedene januar til april og september til desember var langt større enn statstilskuddet. Videre ble det påpekt flåten utgjorde en undervurdert reserve i balanseoppstillingen.

Vi har ikke materiale for å vurdere lønnsomhet på delstrekninger, men beleggstill kan gi en pekepinn. Det mest kritiske i forhold til eventuell kommersiell drift er belegget i lavsesong. Tall fra rederiene viser at belegget i 1. kvartal 2002 på strekningen Bergen – Tromsø stort sett lå mellom 100 og 150 passasjerer. Til Hammerfest var belegget på 80-90 mens det nord for Hammerfest lå rundt 60 passasjerer. Lønnsomheten må derfor i denne perioden antas å være ekstra svak nord for Tromsø og særlig nord for Hammerfest.

Konklusjonen så langt synes å være at fortsatt drift av Hurtigruten i sin nåværende form avhenger av at tilskuddene fortsetter. Dersom tilskuddene skulle falle bort, blir spørsmålet om hvor fritt rederiene står innenfor gjeldende rutekonsesjon med hensyn til å utforme sitt driftsopplegg på kommersiell basis. Kan rederiene se bort fra konsesjonen og legge om til et rendyrket cruisekonsept? Kan departementet stille krav til hvor mye driften kan tillates å variere i løpet av året? En operatør kan neppe pålegges å drive med tap. Videre viser rederiene til at formulering av for strenge driftskrav eller tilbakekalling av konsesjon kan medføre motkrav fra rederiene i form av krav om kompensasjon.

Rederiene vil kunne innstille driften helt eller delvis i vintersesongen. Båtene kan da enten legges i opplag eller ha alternativ sysselsetting om vinteren. Vi har ingen holdepunkter for å vurdere inntjeningspotensialet knyttet til alternativ sysselsetting for båtene i vinterhalvåret. I rederienes strategiplan fra 1999 ”Veivalg etter 2001” er redusert frekvens eller snuhavn i Hammerfest antydnet som mulige vinteralternativ. Med Hammerfest som snuhavn kan to båter tas ut av driften, samtidig som det er mulig å besøke Nordkapp med buss. Samtidig er snuhavn i Tromsø også et aktuelt alternativ, da det er nord for Tromsø at belegget er lavt. Da kan tre båter tas ut av driften, men samtidig kan det være aktuelt å beholde en båt for en mer rendyrket cruiseforlengelse til Nordkapp.

Strategiplanen konkluderer med at dersom det er behov for å redusere kapasiteten om vinteren, vil det for rundreisetrafikken være best å redusere frekvensen. Dette innebærer at man hopper over noen seilinger og får en noe uregelmessig reiseplan mht ukedager. For distansetrafikken, også for kurs-/konferansereiser med retur, er

det imidlertid uheldig å ikke ha et daglig seilingsmønster. Begge driftsalternativer er mao relevante. I strategiplanen nevnes tre frekvenser ukentlig om vinteren i flere sammenhenger. Dette vil i de fleste tilfeller være for lav frekvens for de fleste lokale / regionale reiser. Det vil da på strekninger hvor hurtigruten har en transportfunksjon være aktuelt å supplere med et annet transporttilbud.

Vi vil vurdere følgende alternativer:

1. Frekvensen redusere til tre ganger per uke om vinteren på hele strekningen
2. Hurtigruten snur i Tromsø hele året (evt. cruiseforlengelse til Nordkapp)
3. Hurtigruten snur i Tromsø om vinteren
4. Hurtigruten snur i Hammerfest hele året

6.3 Alternativt transporttilbud

Utgangspunktet for å gå inn med offentlig kjøp må være motivert av at Hurtigruten faktisk har en transportfunksjon på de delstrekninger som berøres ved omlegging til kommersiell drift og at tilbudet med alternative transportmåter er så svake at tiltak er ”nødvendige”. Flere kommentarer kan knyttes til dette:

- Dette innebærer at det ikke er nok at alternative transporttilbud er dårlige på en delstrekning. Det må også være en visst trafikkgrunnlag med Hurtigruten på strekningen, som berøres på en negativ måte dersom tilbudet reduseres.
- Definisjonen av en fullverdig ”tilsvarende tjeneste” er vanskelig. Dette innebærer at en er nødt til å ta stilling til en nødvendig transportstandard på disse strekningene (transportform, ruteopplegg og frekvens). En mulighet er å definere standarden som en daglig hurtigbåtrute som i St.meld 39 (1989-1990). Nødvendig frekvens kan imidlertid også betraktes som en funksjon av trafikkgrunnlaget. Der hvor det er aktuelt med andre transportmidler, spesielt fly, må også kapasitetsbetraktninger trekkes inn.
- Transportfunksjonen kan vurderes ulikt av ulike brukergrupper. Det er for eksempel mange eldre mennesker som ikke disponerer bil, og mange kvier seg for å benytte bil om vinteren på en del strekninger. Andre kvier seg for å benytte fly. Selv om flertallet bruker andre transportmidler på en aktuell strekning, kan likevel Hurtigrutens transportfunksjon være nødvendig for det mindretall som benytter seg av den.
- I prinsippet bør det skilles mellom rene ”støtteverdige” transportfunksjoner og reiser med et sterkt opplevelsesinnslag. Eksempler på de siste kan være kurs- og konferansereiser, eller ferier hvor opplevelsen eller komforten var hovedgrunn for å velge Hurtigruten.
- Samtidig har kapittel 3 og 4 vist at mange distansereiser er av kombinasjonstypen. De reisende skal for eksempel besøke familie eller venner, men tar med seg en behagelige reiseopplevelse på veien selv om det tar noe lenger tid og ikke nødvendigvis er billigere. Hurtigruten gir dermed et supplement til vanlige reiser på strekninger ikke bare på korte strekninger, men også på noe lengre distanser. Det blir et politisk spørsmål hvor stor grad av valgfrihet med hensyn til reisemåte som skal tilbys også i perifere strøk. Selv om trafikkgrunnlaget er lite, er likevel reisebehovet svært sammensatt med hensyn til

reiseformål og reisemål.

I St.meld nr 39 (1989-90) Om transportstandarden langs kysten fra Bergen til Kirkenes ble en daglig hurtigbåtforbindelse betraktet som det eneste reelle alternativet til Hurtigruten. Samtidig er det klart at hurtigbåter ikke vil være et godt gjennomgående transporttilbud, verken for passasjerer eller gods. Hurtigbåt som alternativ innebærer derfor i praksis at man stykker opp et gjennomgående tilbud og ser på delstrekninger. Bakgrunnen for en slik vurdering var at formålet med tilskudd skulle være støtte til persontransport, mens godstransport og turisme skulle falle utenfor.

På lengre strekninger vil hurtigbåt ikke være et reelt alternativ da det i lengden blir lite komfortabelt. Videre kan det på visse delstrekninger i Øst-Finnmark være såpass værhardt at det vil kunne gå utover regulariteten med hurtigbåten. På den annen side har Finnmark fylkeskommune hurtigbåter på yttersida av Loppa, som kanskje er tilsvarende værhardt, som etter sigende ikke har vesentlig regularitetsproblemer. Regulariteten er først og fremst et spørsmål om hvor ukomfortabelt man vil tillate at passasjerene får det på overfarten og er i mindre grad et spørsmål om sertifisering og sikkerhet. Videre kan større hurtigbåter klare større bølgehøyder enn mindre båter.

Når først delstrekninger skal vurderes, er det langs kysten få andre alternativer enn hurtigbåt eller kortbanefly. Både hurtigbåt og kortbanefly gir i de fleste tilfelle en høy transportstandard fordi de er raske transportmåter. I tillegg kan rutene i større grad tilpasses det lokale transportbehov.

Et sentralt spørsmål er *ressursbehovet* per passasjer eller passasjerkm med de ulike transportmidler. Jørgensen og Solvoll (1995) gir en grundig gjennomgang av kostnadene ved hurtigbåtdrift i Norge. I 1994 var kostnadene per utseilt km 90 kr, men Finnmark hadde hele 140 kr. Tilskuddsandelen i hurtigbåtdriften var 48 prosent. Nordland og Finnmark hadde henholdsvis 71 og 76 prosent tilskudd. I gjennomsnitt ble det i 1994 seilt 6.6 km per anløp. Finnmark og Nordland hadde ca 9 km per anløp.

Tabell 6.1 Kostnader ved drift av hurtigbåt i 1994.

Million kr	Tilskudd prosent	Kostnader per		
		Utseilt km	Passasjer	Setekm
Norge	48	90	135	0,56
Finnmark	76	140	632	1,26
Troms	32	92	165	0,37
Nordland	71	92	315	0,82
Nord-Trøndelag	51	65	149	0,61

TØI rapport 609/2002

For året 2001 har vi fått opplysninger fra fylkeskommunene i Nordland og Finnmark. Kostnadene i begge disse fylkene hadde økt med om lag 25 prosent siden 1994. Tilskuddsandelen var 74 prosent i Nordland og drøyt 90 prosent i Finnmark. Finnmark får høye kostnader per passasjer og høy tilskuddsandel fordi trafikkmengdene er så små. Kostnadene per utseilt km og per passasjer vil variere med båtstørrelse. Dersom værforholdene på Finnmarkskysten gjør at det blir aktuelt å benytte større båter enn dagens, vil kostnadene kunne bli høyere. I

beregningene av tilskuddsbehov tar vi utgangspunkt i observerte gjennomsnittstall for fylkene for 2001.

Kortbanefly er viktig på Finnmarkskysten og mellom Bodø og Lofoten / Vesterålen. Det statlige tilskuddet er delt på anbudsområder. Tilskuddet per passasjer varierer sterkt med trafikkgrunnlaget og ruteområde. I tillegg er det stor forskjell mellom anbudsperiodene. I Finnmark, inklusive Sørkjosen og Hasvik, var for eksempel det årlige tilskuddet 121.6 mill kr per år i perioden 2000-2003, mens anbudet ble 68 mill kr for perioden 2003-2006. I Finnmark reiser en sjettedel av flypassasjerene innen fylket, mens de fleste flypassasjerene inn/ut av fylket. Et anslag på om lag 200 000 enkeltreiser fra kortbanestedene, innebærer et tilskudd på 608 kr per passasjer i perioden 200-2003 og 340 kr for perioden 2003-2006. Hasvik og Sørkjosen hadde i alt om lag 19 000 passasjer. Med uendret trafikkgrunnlag vil årlig tilskudd for perioden 2003-2006 bli drøyt 600 kr per passasjerer.

Strekningen Bodø - Svolvær/Leknes ble drevet uten støtte i perioden 2000-2003, mens støtten for perioden 2003-2006 er 43 mill kr per år. Svolvær/Leknes hadde i alt 130 000 reisende i 2001. Med uendret trafikkgrunnlag vil årlig tilskudd for perioden 2003-2006 bli drøyt 330 kr per passasjerer.

Tilskuddene per passasjer ligger med andre ord i området 300-700 kr per passasjer for hurtigbåter og 330-600 kr for kortbanefly. Hurtigruten hadde til sammenlikning anslagsvis drøyt 400 kr i tilskudd per distansepassasjer. Det er vanskelig å være mer eksakt med hensyn til størrelsen på tilskuddsbeløpet både fordi driftskostnadene vil kunne variere, men særlig fordi inntektssiden ved et alternativt tilbud vil være vanskelig og krevende å beregne.

6.4 Beregning av tilskuddsbehov ved alternativt transporttilbud

I St.meld nr 39 (1989-90) ble en tilskuddsmodell basert på kostnader ved daglig hurtigbåtforbindelse betraktet som det eneste reelle alternativet. Selv om svært mange delstrekninger inngikk i et alternativt kjøp, ble samlet tilskudd beregnet til 63.5 mill kr i 1990, sammenliknet med en bevilgning på 208 mill kr for samme år. Beregningen baserte seg på et støttebehov på 87 kr per nautisk mil for skip av vannjettypen.

I Finnmark er driftskostnadene 174 kr per utseilt km. Med en tilskuddsandel på 90 prosent innebærer dette et tilskudd per utseilt km på 157 kr eller 290 kr per nautisk mil. I Nordland er driftskostnadene 116 kr per utseilt km og tilskuddsandelen 74 prosent. Dette gir et tilskudd på 159 kr per nautisk mil.

Vi vil denne gang benytte samme modell (kostnader ved daglig hurtigbåtdrift), men foreslår å inkludere færre strekninger enn i 1989. Noen strekninger som er foreslått har i dag allerede en hurtigbåtforbindelse. Når vi likevel foreslå disse strekningene er det fordi Hurtigruten på disse strekningene har en egen transportfunksjon og fordi vi mener det dermed er aktuelt å øke frekvensen på hurtigbåttilbudet.

Vanskelige værforhold kan gi økte kostnader fordi båtstørrelsen må økes. Vi har ikke hatt mulighet til å vurdere om selv store hurtigbåter vil kunne holde en rimelig regula-

ritet på Finnmarkskysten. På den annen side vil kortbanefly da kunne være et aktuelt alternativ. Da tilskuddsbeløpet per passasjer er tilnærmet det samme ved hurtigbåt som ved kortbanefly, brukes hurtigbåtkostnader her som en regnemodell selv om fly på enkelte strekninger kanskje er det eneste alternativ. Dersom kjøp av flytjenester er et alternativ, kan det være aktuelt med økt offentlig betaling for å holde billettprisen nede⁶.

Ved forutsetninger om bruk av hurtigbåt og fly vil godstransportfunksjonen i praksis falle bort (muligens med unntak av post og aviser). For eksempel vil en ha vanskelig for å gjennomføre transporten av fiskeprodukter sørover med hurtigbåt. Videre vil sendingsstørrelsen også nordover som regel ikke være tilpasset hurtigbåter. Disse er mer egnet i sluttdistribusjon til svært små steder (en kasse melk og noe ferskvarer). Godstransport med hurtigbåt forutsetter en gjennomgående rute på hele strekningen som dermed vil kunne være svært sårbar hvis hurtigbåtene pga vanskelige værforhold får svak regularitet. Dessuten vil dette innebære nattseilinger med hurtigbåt som de færreste vil oppfatte som særlig attraktivt. Det mest sannsynlige alternativet til godstransporter med Hurtigruten vil være biltransport og eventuelt noe økt frekvens på rutene til sjøs.

Det kan derfor være aktuelt å gi tilskudd også til godstransport hvis markedet ikke gir hyppig nok betjening til anløpsstedene i den nye situasjonen som eventuelt vil oppstå dersom Hurtigruten faller bort. Det knytter seg imidlertid stor usikkerhet både til hva som vil være ønsket servicenivå og hva aktørene i markedet faktisk vil gjøre⁷. Vi begrenser oss derfor her til å regne på persontransport.

Følgende strekninger er tatt med (nautiske mil angitt):

Trondheim	Rørvik*	125
Rørvik	Brønnøysund	46
Brønnøysund	Sandnessjøen	36
Bodø	Stamsund	56
Stamsund	Svolvær	20
Harstad	Finnsnes	44
Finnsnes	Tromsø	37
Tromsø	Skjervøy	53
Skjervøy	Øksfjord	45
Øksfjord	Hammerfest	41
Hammerfest	Havøysund	37
Havøysund	Honningsvåg	28
Honningsvåg	Kjøllefjord	29
Kjøllefjord	Mehamn	26
Mehamn	Berlevåg	35
Berlevåg	Båtsfjord	23
Båtsfjord	Vardø	39
Vardø	Vadsø	42
Vadsø	Kirkenes	24

Beregningene er mekaniske i den forstand at de baseres på gjennomsnittskostnader ganget med distanse og antall seilinger. I alternativ 1 forutsettes at Hurtigruten seiler tre ganger per uke om vinteren og at dette gir behov for ca 100

⁶ Samtidig vil reduserte takster kunne medføre økt trafikk, slik at beregninger av tilskuddsbehovet vil kunne bli relativt kompliserte.

⁷ Dette temaet kan gjøres til gjenstand for en egen utredning, men usikkerheten kan man vanskelig gjøre noe med.

seilinger med Hurtigbåt i løpet av vintersesongen for at daglig betjening fortsatt skal opprettholdes. I alternativ 2 snur Hurtigruten i Tromsø. I alternativ 3 forutsettes at Hurtigruten snur i Tromsø om vinteren. Både alternativ 1 og 3 innebærer at det kun er bruk for hurtigbåter i vinterhalvåret (omfatter 6 måneder). Vår regnemåte forutsetter implisitt at det da er mulig å finne annen sysselsetting for disse om sommeren. Videre forutsetter dessuten alternativ 1 også det er mulig å finne driftsopplegg som sysselsetter båtene gjennom hele uka i vintersesongen. Disse forbeholdene illustrerer dermed at kalkylene må oppfattes som en generell beregningsmodell og ikke konkrete driftskalkyler.

Kostnadene gjelder for 2001. Nord for Tromsø har vi forutsatt kostnader og tilskuddsandel som for Finnmark, mens vi sør for Tromsø har forutsatt kostnader og tilskuddsandel som for Nordland. Når det gjelder Trondheim – Rørvik har vi antatt at alternativet ville være en forsterket hurtigbåt / bussforbindelse via Namsos og anslått 3 mill kr til dette (gjelder kun aktuelle dager i alternativ 1).

Tabell 6.2. Kostnader ved alternativ hurtigbåt drift. Mill kr 2001.

Strekning	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4
Totalt	34,8	88,1	44,1	59,1
Sør for Tromsø	10,3	0,0	0,0	0,0
Tromsø - Hammerfest	8,1	29,0	14,5	0,0
Hammerfest - Kirkenes	16,4	59,1	29,5	59,1

TØI rapport 609/2002

Kostnadene varierer fra 35 til 88 mill kr. Mesteparten av kostnadene knytter seg til å betjene Finnmarkskysten. Dersom Hurtigruten snur i Tromsø (alternativ 3) vil kostnadene beløpe seg til 88 mill kr.

6.5 Avslutning

Hurtigruten har sin styrke som et helhetlig transportsystem. Gjennom dette systemet dekkes et reisebehov som er svært sammensatt med hensyn til reiseformål og reisemål. Tilskuddet per distansepassasjer med Hurtigruten er på nivå med tilskudd til kortbanefly og hurtigbåter.

Dersom en trekker ut strekninger hvor Hurtigruten har en særlig viktig transportfunksjon i forhold til alternativene, og gjør antakelser om hvilket tilbud en kommersiell Hurtigrute ville gi, kan tilskuddsbehovet anslås til mellom 35 og 88 mill 2001-kr. Dersom Hurtigruten snur i Tromsø hele året vil kostnadene beløpe seg til 88 mill kr.

Tilskuddsberegningene tar ikke hensyn til den funksjon Hurtigruten har for gods-transporten og dens betydning for opprettholdt bosetting langs kysten.

Litteratur

Eidhammer O (2002):

Godstransporter med Hurtigruten på kysten Tromsø - Kirkenes. TØI arbeidsdokument TØ/1465. Transportøkonomisk institutt. Oslo.

Hovi I B (2002):

Potensiale for containertransporter til og fra Nord-Norge. En analyse av alternative transportopplegg. TØI rapport 558/2002.

Hovi I B (2002):

Potensiale for containertransporter til og fra Nord-Norge. En analyse av alternative transportopplegg. Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 558/2002. Oslo.

Jørgensen, Finn, Gisle Solvoll (1995):

Hurtigbåtdriften i Norge. Transportytelser og produktivitet. NF-rapport 26/95. Bodø, Nordlandsforskning.

Lian, Jon Inge (2002):

RVU 2001. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Reiseomfang og transportmiddelbruk. TØI rapport 604/2002.

Madslie A, Jule R, Hovi I B og Bøe K (1999):

Nasjonal transportplan 2002-2011. Datagrunnlag om godstransporter. TØI-notat 1127/1999. Transportøkonomisk institutt. Oslo.

Nilssen I (2000):

Utredning om kriterier for nye regionhavner i Finnmark. Finnmarksforskning, Rapport 2000:7. Alta.

Norsk Havneforbund (2002):

Norsk havnestatistikk 2001. Norsk Havneforbund. Oslo

Nærings- og handelsdepartementet og Landbruksdepartementet (2002):

Risiko- og sårbarhetsanalyse av dagligvareforsyningen til Nord-Norge. Prosjektrapport. Publikasjonsnummer K-0653 B. Oslo. Nærings- og handelsdepartementet og Landbruksdepartementet.

OVDS, TFDS (1999):

Veivalg for Hurtigruten etter 2001.

Rideng, Arne, Jon Martin Denstadli (1999):

Reisevaner på rutefly 1992-1998. TØI rapport 441/1999. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

St.meld. nr. 39 (1989-90):

Om transportstandarden langs kysten fra Bergen til Kirkenes.

Strand S (2002):

Transportstandarden langs norskekysten – en oversikt over transporttilbudet i Hurtigrutens anløpssteder høsten 2002. TØI arbeidsdokument TR/1152.

Vedlegg

Vedlegg 1: Reisevaneundersøkelsen – Metodisk opplegg og gjennomføring

Vedlegg 2: Spørreskjema

Vedlegg 3: Transporttilbudet i hurtigrutestedene

Vedlegg 4: Varestrømmer til/fra og innen Finnmark

Vedlegg 5: Samferdselsdepartementets mandat for utredningen

Vedlegg 1

Reisevaneundersøkelsen – Metodisk opplegg og gjennomføring

Populasjon

En undersøkelses populasjon kan generelt defineres som den mengde enheter (for eksempel individer, husholdninger, kjøretøyer etc.) som vi ønsker informasjon om. Populasjonen i denne undersøkelsen defineres som alle *distansereiser* som ble foretatt med Hurtigruten i perioden oktober 2001-september 2002. En distansereise er i denne sammenheng enhver reise med Hurtigruten som av selskapene ikke er definert og solgt som en rundreise. Dersom en distansereise omfatter reise til Bergen eller Kirkenes og direkte viderereise fra en av disse havnene med samme skip, defineres denne reisen som to reiser. Den siste reisen får da utgangspunkt i henholdsvis Bergen eller Kirkenes.

Til enhver reise i populasjonen er knyttet en person, og summen av alle disse personene utgjør en teoretisk "bestand" eller gruppe av personer. Bestanden er teoretisk fordi den bare avspeiler hvem som har foretatt reisene, og fordi hver person teller med en tyngde som er lik det antall reiser vedkommende har foretatt i løpet av undersøkelsesperioden, når det skal relateres til populasjonen av reiser.

Utvalgsplan

Alle undersøkelser av denne typen må ha en utvalgsplan, det vil si en plan for hvilke enheter i populasjonen som skal være med i utvalget. Det er viktig at utvalgsplanen utformes slik at utvalget er mest mulig representativt for populasjonen. Av praktiske grunner er det naturlig å bruke rundturer (med samme skip) som enhet i stedet for reiser når utvalgsplanen lages, fordi det er rasjonelt og økonomisk å intervju alle (eller de fleste) personer ombord på samme skip.

Det vanlige ved slike undersøkelser er å stratifisere utvalget. Å stratifisere vil si å dele inn populasjonen i flere deler eller *strata*, og deretter trekke et utvalg separat for hvert stratum. På denne måten oppnår en også mindre stokastisk usikkerhet gitt samme antall observasjoner enn om en trekker direkte fra hele materialet.

Fordi omfanget og strukturen på trafikken på Hurtigruten varierer ganske mye over året, ville det i denne undersøkelsen vært naturlig å stratifisere på måned eller sesong. Dermed kunne en ha laget en utvalgsplan som dekket alle sesongene, noe som ganske sikkert ville ha vært en fordel. Da dette prosjektet måtte gjennomføres innenfor en stram tidsramme høsten 2002, var det ikke mulig å bruke en slik fremgangsmåte. Vi måtte planlegge og gjennomføre undersøkelsen svært konsentrert i tidsrommet september-oktober 2002. Hvilke følger dette kan ha for representativitet og usikkerhet, vil bli drøftet senere.

Vår *utvalgsplan* omfatter derfor én full rundtur med hver av de skipene som var i drift i denne perioden, i alt 10 rundturer. For å konsentrere undersøkelsesperioden, ble det valgt ut fire nordgående skip fra Tromsø, tre sørgående skip fra Tromsø og tre skip fra Bergen. Dermed oppnådde vi at hele undersøkelsen kunne gjennomføres i løpet av 15 dager. Her er utvalgsplanen:

Nordgående skip fra Tromsø:

MS Nordkapp fra Tromsø mandag 23. september, til Tromsø fredag 4. oktober

MS Vesterålen fra Tromsø tirsdag 24. september, til Tromsø lørdag 5. oktober

MS Midnattsol fra Tromsø onsdag 25. september, til Tromsø søndag 6. oktober

MS Nordlys fra Tromsø torsdag 26. september, til Tromsø mandag 7. oktober

Sørgående skip fra Tromsø:

MS Trollfjord fra Tromsø tirsdag 24. september, til Tromsø lørdag 5. oktober

MS Finnmarken fra Tromsø onsdag 25. september, til Tromsø søndag 6. oktober

MS Kong Harald fra Tromsø torsdag 26. september, til Tromsø mandag 7. oktober

Avganger fra Bergen:

MS Polarlys fra Bergen mandag 23. september, til Bergen fredag 4. oktober

MS Narvik fra Bergen tirsdag 24. september, til Bergen lørdag 5. oktober

MS Rickard With fra Bergen torsdag 26. september, til Bergen mandag 7. oktober

Spørreskjema

Det var viktig for oss å konsentrere spørreskjemaet såpass mye at lengden ikke ble noen barriere mot å svare. Det var derfor bare det vi bedømte som helt nødvendige spørsmål som fikk plass på skjemaet, som fint kan besvares i løpet av et par minutter. Vi la også vekt på at skjemaet skulle være tydelig og trykt med relativt store typer, da vi vet at det er mange eldre om bord og at belysningen ofte kan være dunkel mange steder.

Spørreskjemaet er trykt i vedlegg 1. Det er på én A-5 side, i en lys blå farge, bokmål på den ene siden og nynorsk på den andre. Det har følgende innhold:

- Havner for ombordstigning og ilandstigning
- Bosted (postnr, sted, by)
- Reisens viktigste formål
- Antall reiser med Hurtigruten siste 12 måneder
- De viktigste grunner til at Hurtigruten ble valgt på denne reisen
- Kjønn og alder

Praktisk gjennomføring og svarprosenter

Undersøkelsen ble gjennomført i samarbeide med selskapene. Uten deres velvillige medvirkning ville undersøkelsen ikke latt seg gjennomføre innenfor den tidsramme som var til rådighet. Selskapene fikk oversendt skjema, kulepenn, orientering om undersøkelsen og postkasser med lås til å oppbevare utfylte skjema. Dette ble distribuert til skipene av de tre kontaktpersonene, Agnete Stensland (TFDS Tromsø), Ragnar Norum (OVDS Narvik) og Monika Våge i Bergen. Med unntak av et par uhell, gikk dette stort sett etter planen.

Steinar Sæterdal ved OVDS har bidratt med detaljert passasjerstatistikk både for de 10 rundturene og for årstrafikken i perioden oktober 2001 – september 2002.

Passasjerene ble informert om undersøkelsen og tildelt spørreskjema ved innsjekking/ombordstigning. Mange fylte ut skjemaet der og da og leverte det tilbake, andre tok det med til salong/lugar og fylte det ut senere. Noen ”glemte” å

fylle det ut eller tok det med seg i bagasjen når de forlot skipet, men dette var neppe noe stort antall.

Selskapenes statistikk viser at i alt 10 080 distansereiser ble gjennomført på de rundturene som var plukket ut (ikke medregnet Trollfjord, som vi ikke har mottatt statistikk fra). Noen av disse var mindre barn eller utenlandske passasjerer som ikke forsto språket. Åtte skip rapporterte hvor mange skjema de hadde delt ut, til sammen 3 603 skjema. Det kan tyde på at det ble delt ut om lag 4 500 skjema på alle skipene til sammen. Dette er vi godt fornøyde med.

At mange ikke fikk utdelt skjema hadde flere årsaker, som travelhet ved innsjekking, mindre årvåkenhet og ”glemsomhet” fra personalet og avvisning fra passasjerenes side. Erfaringen viser at det alltid vil være noen som ikke mottar skjema ved slike undersøkelser ”undervegs”. Det viktige i denne sammenheng er at den gruppen som fikk tildelt skjema ikke på noen systematisk måte skiller seg fra utvalgspopulasjonen som helhet. Dersom personalet om bord eksempelvis bare hadde delt ut skjema til kvinner eller bare eldre, eventuelt bare i noen utvalgte havner, bare til passasjerer med tung bagasje etc., ville det vært stor grunn til bekymring. Det er selvsagt ingen grunn til å tro at det lå noen slike føringer bak utdelingen, men at det var tilfeldig hvem som fikk skjema og hvem som ikke fikk.

Vi har registrert 2 611 svarskjema, derav valgte 527 personer (20 prosent) å besvare skjemaet på nynorsk. 61 personer var på rundtur og skal ikke være med i populasjonen. Dermed står vi tilbake med 2 550 skjema som representerer populasjonen. Materialet er deretter ”blåst opp”, slik at det i volum skal utgjøre den totale trafikken for de ti rundturene som ble valgt. Prinsippene for oppblåsingen er følgende:

Det ble definert følgende delstrekninger:

1. Bergen – Trondheim (avstigning)
2. Trondheim (påstigning) – Bodø (avstigning)
3. Bodø (påstigning) – Tromsø (avstigning)
4. Tromsø (påstigning) – Kirkenes (avstigning)
5. Kirkenes (påstigning) – Tromsø (avstigning)
6. Tromsø (påstigning) – Bodø (avstigning)
7. Bodø (påstigning) – Trondheim (avstigning)
8. Trondheim (påstigning) – Bergen

Tilsvarende inndeling ble laget for sørgående reiser.

Følgende ”vektingsområder” ble så definert:

1. Nordgående reiser innenfor delstrekning 1.
2. Reiser fra delstrekning 1 til delstrekning 2.
3. Reiser fra delstrekning 1 til delstrekning 3 og 4.
4. Nordgående reiser innenfor delstrekning 2.
5. Reiser fra delstrekning 2 til delstrekning 3 og 4.
6. Nordgående reiser innenfor delstrekning 3.
7. Reiser fra delstrekning 3 til delstrekning 4.
8. Nordgående reiser innenfor delstrekning 4.
9. Sørgående reiser innenfor delstrekning 5.

10. Reiser fra delstrekning 5 til delstrekning 6, 7 og 8.
11. Sørgående reiser innenfor delstrekning 6.
12. Reiser fra delstrekning 6 til delstrekning 7.
13. Reiser fra delstrekning 6 til delstrekning 8.
14. Sørgående reiser innenfor delstrekning 7.
15. Reiser fra delstrekning 7 til delstrekning 8.
16. Sørgående reiser innenfor delstrekning 8.

I gjennomsnitt ble vektingsfaktoren lik 4. De fleste vektingsfaktorene lå i nærheten av denne verdien, og dette betyr at reisemønsteret for vårt utvalg ligger nær det faktiske reisemønsteret som vi kan lese ut av statistikken. Dette styrker vår antagelse ovenfor om at de passasjerene som har fått skjema, er et tilfeldig utvalg av hele vår utvalgspopulasjon.

Svarprosenten, definert som antall utfylte skjema i prosent av antall skjema som ble tilbudt passasjerene, er beregnet til 62. Estimaten for svarprosenten bygger på oppgaver fra åtte av skipene, idet to skip ikke oppga antall utdelte skjema. Vi regner en svarprosent på 62 som bra, ikke strålende, men heller ikke dårlig. Igjen er det viktig å understreke at svarprosenten i seg selv ikke er det kritiske. Det viktigste er at frafallet ikke er selektivt, d v s at den gruppen som ikke har besvart skjemaet skiller seg fra den gruppen som har besvart, på en systematisk måte som har betydning for resultatene for en eller flere variable. Det er i utgangspunktet lite som tyder på det i denne undersøkelsen.

Ved siden av den generelle svarprosenten, målt som utfylte skjema i prosent av tilbudte skjema, er svarprosenten på de enkelte spørsmål også av stor betydning. Hovedinntrykket ved undersøkelsen er at informantene har fylt ut spørreskjemaet på en seriøs og grundig måte. Andelen uoppgitt ligger mellom 2 prosent (postnummer) og 0,5 prosent (reiseformål). Dette er ekstremt lavt og skyldes først og fremst at spørsmålene var entydige og greie, og at skjemaet var raskt å fylle ut.

Samtlige utfylte spørreskjema er gjennomgått og kodet manuelt, og deretter er opplysningene dataregistrert. De er deretter overført til en SPSS analysefil.

Vedlegg 2



Bokmål

Kjære hurtigrutepassasjer!

Vi håper du kan avse et par minutter til å besvare spørreskjemaet. Selv om du har besvart et tilsvarende skjema tidligere, ber vi deg vennligst om å fylle ut også dette skjemaet.

1. *Hvor gikk du om bord i dette skipet?* _____
2. *Hvor skal du gå av dette skipet?* _____
3. *Vennligst oppgi bosted?*

Postnr.	Sted, by
---------	----------

4. *Hva er det viktigste formålet med denne reisen?*

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ferie/fritidsreise | <input type="checkbox"/> Reise til/fra arbeids- eller studiested |
| <input type="checkbox"/> Besøke slekt/venner | <input type="checkbox"/> Forretnings-/tjenestereise |
| <input type="checkbox"/> Andre private reisemål | <input type="checkbox"/> Kurs/møte ombord på Hurtigruten |

5. *Hvor mange ganger har du reist med Hurtigruten **siste 12 måneder**? Vennligst oppgi antall enkeltreiser inkludert den reisen du nå gjennomfører.*

Jeg har reist _____ ganger med Hurtigruten de siste 12 månedene

6. *Hvorfor valgte du Hurtigruten på denne strekningen?*

- | | | |
|---|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Jeg valgte Hurtigruten for å få en fin reiseopplevelse | | |
| <input type="checkbox"/> Mer tungvint å reise på andre måter | | |
| <input type="checkbox"/> Prisen | <input type="checkbox"/> Komfortabel reisemåte | <input type="checkbox"/> Annen grunn |

7. *Til slutt noen opplysninger om deg selv:*

Kvinne Mann Alder _____ år

God reise videre!

Vedlegg 3

<i>Hurtigrutested</i>	<i>Alternativt transporttilbud</i>
Bergen	Stamflyplass, buss, hurtigbåt, jernbane, E 16/39
Florø	Kortbaneflyplass, buss, hurtigbåt, Rv 5
Måløy	Buss, hurtigbåt, Rv 15
Torvik	Buss, Rv 654
Ålesund	Stamflyplass, buss, hurtigbåt, (jernbane), E 39
Molde	Stamflyplass, buss, hurtigbåt, (jernbane), E 39
Kristiansund	Stamflyplass, buss, hurtigbåt, Rv 70
Trondheim	Stamflyplass, buss, hurtigbåt, jernbane, E6
Rørvik	Kortbaneflyplass, buss, hurtigbåt, (jernbane), Rv 770
Brønnøysund	Kortbaneflyplass, buss, hurtigbåt, (jernbane), Rv 117/76
Sandnessjøen	Kortbaneflyplass, buss, hurtigbåt, (jernbane), Rv 17
Nesna	Buss, hurtigbåt, (jernbane), Rv 17
Ørnes	Buss, hurtigbåt, (jernbane), Rv 17
Bodø	Stamflyplass, buss, hurtigbåt, jernbane, stamveg 80
Stamsund	Buss, Rv 815/17
Svolvær	Kortbaneflyplass, buss, hurtigbåt, E10
Stokmarknes	Kortbaneflyplass, buss, hurtigbåt, E10
Sortland	Buss, E10
Risøyhamn	Buss, Rv 82
Harstad	Buss, hurtigbåt, Rv 83
Finnsnes	Buss, hurtigbåt, Rv 86
Tromsø	Stamflyplass, buss, hurtigbåt, endepunkt for E8
Skjervøy	Buss, hurtigbåt, endepunkt for Rv 866
Øksfjord	Buss, hurtigbåt, endepunkt for Rv 882
Hammerfest	Kortbaneflyplass, hurtigbåt, buss, endepunkt for Rv 94
Havøysund	Buss, hurtigbåt, endepunkt for Rv 889
Honningsvåg	Kortbaneflyplass, buss, hurtigbåt, E69
Kjøllefjord	Buss, endepunkt for Rv 888/894
Mehamn	Kortbaneflyplass, buss, endepunkt for Rv 888
Berlevåg	Kortbaneflyplass, buss, endepunkt for Rv 890
Båtsfjord	Kortbaneflyplass, buss, endepunkt for Rv 890/91
Vardø	Kortbaneflyplass, buss, endepunkt for E75
Vadsø	Kortbaneflyplass, buss, E75
Kirkenes	Stamflyplass, buss, endepunkt for E6

Vedlegg 4

Varestrømmer til/fra og innen Finnmark

Tabell 1: Innenlandske vegtransporter med norske biler fra, til og innen Finnmark fordelt på varegrupper. Gjennomsnitt for perioden 1996-2000. 1000 tonn.

Varegruppe	Fra Finnmark	Til Finnmark	Internt i Finnmark	Sum
Matvarer	5	44	66	115
Fisk	30	21	79	129
Termovarer	27	26	127	180
Transportmidler og maskiner	3	6	74	83
Diverse stykkgoods	29	65	984	1078
Tømmer og trelast	6	3	25	34
Mineraler og steinprodukter	10	7	1493	1510
Kjemiske produkter	1	12	24	37
Malmer og metallavfall		15	64	79
Flytende bulk	5	4	121	130
Sum	116	202	3056	3374

TØI rapport 609/2002

Tabell 2: Eksport fra og import til Finnmark. Tall i 1000 tonn og mill kr. 1999.

Varegruppe	Eksport				Import			
	1000 Tonn	%	Verdi mill kr	%	1000 Tonn	%	Verdi mill kr	%
1 Matvarer inkl fiskeprodukter	13	3	303	13	0	0	0	0
2' Fersk fisk	63	14	637	28	54	48	788	77
2'' Frossen fisk	37	8	1004	44				
3 Termovarer	0	0	0	0	1	1	23	2
4 Transportmidler og maskiner	0	0	7	0	4	4	81	8
5 Diverse stykkgoods	17	4	59	3	12	10	86	8
6 Tømmer og trelast	0	0	0	0	16	14	35	3
7 Mineraler og steinprodukter	322	70	263	12	22	20	7	1
8 Kjemiske produkter og kunstgjødsel	0	0	4	0	1	1	6	1
9 Malmer og metallavfall	5	1	1	0	0	0	0	0
10 Flytende bulk	0	0	0	0	3	3	2	0
Sum	457	100	2278	100	113	100	1028	100

TØI rapport 609/2002

Tabell 3: Transportmiddelfordeling for fisk og fiskeprodukter eksportert fra Finnmark. Transportmiddel ved grensepassering. Tall i prosent og 1000 tonn. 1999.

Finnmark	Skip	Ferge	Jernbane	Lastebil	Fly	1000 tonn
Fersk fisk	2	4	0	93	1	33
Frossen fisk	83	3	0	14	0	8
Bearbeidet fisk ikke frossen	73	8	0	19	0	9
Bearbeidet fisk frossen	78	1	0	21	0	21
Ferske bløtdyr krepsedyr	16	0	0	84	0	0
Frosne bløt- og krepsedyr	99	0	0	1	0	1
Sum	44	4	0	52	0	72

TØI rapport 609/2002

Tallene for innenlands *sjøtransport* til og fra Finnmark baserer seg på Sjøfartstillingen fra 1993 og egne beregninger, og er beheftet med en viss usikkerhet. Til Finnmark transporteres det innenlands 333 tusen tonn på sjø, mens 140 tusen tonn går fra Finnmark. Dessuten transporteres det 140 tusen tonn internt i fylket. I tillegg vet vi at det transporteres om lag 650 tusen tonn fra Elkem Tana, noe som gir en totalt sjøbasert transport på 789 tusen tonn fra Finnmark.

Viktigste mottaksfylker for innenlandsk sjøtransport fra Finnmark er Troms og Nordland med om lag halvparten av transporten fra fylket. Viktige varegrupper er mineraler og steinprodukter, fisk og fiskeprodukter. For innenlands sjøtransporter til Finnmark er Oslofjordfylkene til og med Rogaland, Hordaland, Nordland og Troms viktigste avsenderfylker. Fra Oslofjordfylkene (Slagentangen) og Hordaland (Mogstad) er flytende bulk (bunkers til fiskeflåten) en viktig varegruppe. Havner i Nordland (Bodø) og Troms (Tromsø) fungerer ofte som knutepunkter for sjøtransport til Finnmark.

Vedlegg 5

SD

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Mandat for utredning av transportstandarden for kysten Bergen – Kirkenes

ESA's godkjenning av ny hurtigruteavtale fra 1.1.2002 forutsetter at en eventuell fremtidig "hurtigruteavtale" baseres på en forutgående anbudsprosess.

Før en eventuell anbudsprosess starter må det foretas en gjennomgang av behovet for offentlige kjøp av transporttjenester på hele eller deler av kyststrekningen Bergen – Kirkenes (etter at inneværende avtale utløper ved utgangen av 2004).

I dette arbeidet ser departementet behov for nærmere kartlegging og analyse av transportstandarden langs kysten Bergen-Kirkenes (passasjerer og gods)

Transportstandardkartlegging

Departementet ønsker i perioden august - november 2002 å få utarbeidet en kartlegging av transportstandarden langs kysten, jf. følgende punkter:

1. Kartlegging av dagens transporttilbud og infrastruktur for personer og gods.
2. Kartlegging av dagens "transportetterspørsel". – (Det er ønskelig å få frem mer enn registrert reiseaktivitet). Mulige kilder er tilgjengelige reisevaneundersøkelser (RVU-er), trafikkstatistikk, spørreundersøkelser, gjennomføring og analyse av enkel RVU på Hurtigruta, opplysninger fra lovbestemt plikt til telling og registrering av passasjerer.
3. Kartlegging av avvik mellom tilbud og etterspørsel på ulike strekninger for ulike aktører (grupper av transportbrukere). – Vi ser her for oss en analyse med utgangspunkt i informasjonen fra punkt 1 og 2 ovenfor.
4. Detaljkartlegging av "hvite flekker" som oppstår dersom "hurtigruten" legger om produksjonen – basert på kommersiell drift. En kommersiell drift må antas å få som konsekvens en reduksjon i produksjonen. Konsulentene må her ta utgangspunkt i konkret(e) produksjonsopplegg for hurtigruten som innhentes fra selskapene. Departementet vil be selskapene om å bidra konstruktivt med innspill i denne sammenhengen.
5. Foreløpig analyse av hvordan og i hvilken grad off. kjøp (etter anbud) av ulikt omfang vil bedre transportstandarden (reduere differansen mellom tilbud og etterspørsel).

Kartleggingen og analysene kan ta utgangspunkt i at transportstandardbegrepet (for personer) avhenger av parametre som reisetid, pris, frekvens, regularitet og sikkerhet.

Kartleggingen og analysene kan ta utgangspunkt i ruteområder som inkluderer ca 5 anløp, med vekt på lokale og regionale reiser. Ruteområdene kan for eksempel være:

1. Bergen – Trondheim
2. Trondheim Bodø
3. Bodø – Tromsø
4. Tromsø – Hammerfest
5. Hammerfest – Kirkenes

I enkelte sammenhenger, spesielt når det er snakk om transportfunksjon på passasjersiden, vil inndelingen måtte bli mer detaljert for nærområdene til de enkelte anløpssteder.

Det er aktuelt å gå nærmere inn på de delområdene som viser seg å bli aktuelle.

For godsdelen kan kartleggingen i første omgang begrenses til ”ruteområde 5”.

Tidsramme for prosjektet er utgangen av november 2002.

Departementet har fått utarbeidet drøftingsnotater fra SNF, ECON, Møreforskning, Norlandsforskning og TØI knyttet til oppstart av ovenfornevnte utredningsarbeid. Drøftingsnotatene vil stå til disposisjon for den valgte utreder.

Departementet viser også til følgende publikasjoner

- St.meld. nr. 39 (1989-90) Om transportstandard langs kysten fra Bergen til Kirkenes
- ”Utredning av Hurtigrutens betydning ...” fra Ernst & Young/Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Nord-Trøndelag (12.05.99)
- Veivalg etter 2001 fra OVDS/TFDS (Mai 1999)
- Godkjennelse av inneværende hurtigruteavtale fra ESA (European Surveillance Authority) (19.12.01)