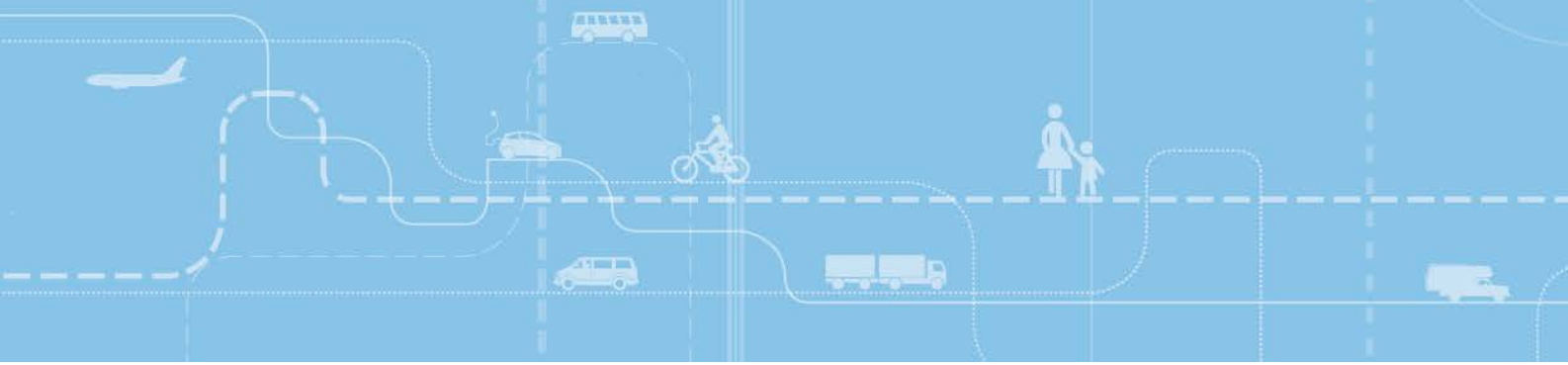


# Reisevaneundersøkelse for riksvegfergesambandene





# Reisevaneundersøkelse for riksvegfergesambandene

Jon Martin Denstadli, Øystein Engebretsen og Petter Dybedal

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1468-3 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1467-6 Elektronisk versjon

Oslo, november 2013

---

**Tittel:** Reisevaneundersøkelse for riksvegfergesambandene

**Forfattere:** Jon Martin Denstadli  
Øystein Engebretsen  
Petter Dybedal

**Dato:** 11.2013

**TØI rapport:** 1282/2013

**Sider** 197

**ISBN Papir:** 978-82-480-1468-3

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1467-6

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Statens vegvesen Vegdirektoratet

**Prosjekt:** 3907 - Riksvegferjer

**Prosjektleder:** Jon Martin Denstadli

**Kvalitetsansvarlig:** Randi Hjorthol

**Emneord:** Reisevaner  
Ferge

**Sammendrag:**

Rapporten presenterer resultater fra en reisevaneundersøkelse på 15 riksvegfergesamband i Norge. Moss-Horten er landets største riksvegfergesamband med en ÅDT på 4 749 kjøretøy. Det minste, Drag-Kjøpsvik, har en ÅDT på 163 kjøretøy. Tilsvarende varierer trafikkstrukturen, det geografiske området som sambandene dekker og sesongvariasjonen i trafikken. For hvert samband gjøres det en egen beregning av omfanget av arbeidspendling basert på spesialkjøringer fra registerbasert sysselsettingsstatistikk.

**Title:** Passenger survey on state highway ferries

**Author(s):** Jon Martin Denstadli  
Øystein Engebretsen  
Petter Dybedal

**Date:** 11.2013

**TØI report:** 1282/2013

**Pages** 197

**ISBN Paper:** 978-82-480-1468-3

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1467-6

**ISSN** 0808-1190

**Financed by:** The Norwegian Public Roads Administration

**Project:** 3907 - Riksvegferjer

**Project manager:** Jon Martin Denstadli

**Quality manager:** Randi Hjorthol

**Key words:** Ferry  
Travel behavior  
Travel survey

**Summary:**

This report presents results from a passenger survey on 15 highway ferry connection in Norway. Moss-Horten is the largest ferry service with an average annual daily traffic (ÅDT) of 4,749 vehicles. The smallest, Drag-Kjøpsvik, has ÅDT of 163 vehicles. Traffic structure, the geographical area covered and seasonal variations also varies significantly across the respective services. The report includes a separate estimation of the amount of commuting traffic on the services based on data from the employment register provided by Statistics Norway.

Language of report: Norwegian

# Forord

På oppdrag fra Statens vegvesen Vegdirektoratet har Transportøkonomisk institutt gjennomført en reisevaneundersøkelse (RVU) på 15 riksvegferjesamband i Norge. Formålet med undersøkelsen har vært å supplere den løpende ferjestatistikken med opplysninger om ferjebrukerne og deres reisevaner. Data fra undersøkelsen vil også benyttes i arbeidet med å utvikle transportmodeller.

Datagrunnlaget er basert på en spørreskjemaundersøkelse på de ulike sambandene. I tillegg har vi benyttet registerdata for å analysere pendlingsstrømmer mellom boligområder og arbeidsplassområder på et mer detaljert geografisk nivå.

Rapporten er utarbeidet ved Transportøkonomisk institutt av Jon Martin Denstadli, Øystein Engebretsen og Petter Dybedal. Førstnevnte har vært prosjektleder. Denstadli og Dybedal har stått for analyser og rapportering av data fra reisevaneundersøkelsen, mens Engebretsen har foretatt beregninger av pendlingsstrømmer. Hos Statens vegvesen Vegdirektoratet har Joachim Rønnevik og Edvard Thonstad Sandvik ledet prosjektet og bidratt med konstruktive innspill i arbeidet og til denne rapporten.

Det rettes en takk til ferjeselskapene Fjord1, Bastø Fosen, Norled og Torghatten Nord, som velvillig har latt vårt personell komme om bord i ferjene for å foreta utdeling og innsamling av spørreskjema. En spesiell takk til Torghatten Nord, som også tok hånd om den praktiske gjennomføringen av datainnsamlingen på sambandet Bodø-Moskenes-Værøy-Røst.

Trude Rømming ved Transportøkonomisk institutt har stått for den avsluttende tekstbehandlingen og redigeringen av rapporten, mens forskningsleder Randi Hjorthol har vært ansvarlig for kvalitetssikring.

Oslo, november 2013

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
direktør

*Randi Hjorthol*  
forskningsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Bakgrunn</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Datagrunnlag og metode</b> .....	<b>2</b>
2.1	Reisevaneundersøkelsen.....	2
2.2	Ferjependling - datagrunnlag og metode.....	6
2.3	Registerbasert pendling versus RVU.....	10
<b>3</b>	<b>Moss-Horten</b> .....	<b>11</b>
	Hovedresultater.....	11
3.1	Trafikkvolum og reiseformål.....	11
3.2	Geografisk fordeling av trafikken.....	13
3.3	Arbeidspendling.....	15
3.4	Reisemåte.....	20
3.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene.....	21
<b>4</b>	<b>Mortavika-Arsvågen</b> .....	<b>25</b>
	Hovedresultater.....	25
4.1	Trafikkvolum og reiseformål.....	25
4.2	Geografisk fordeling av trafikken.....	27
4.3	Arbeidspendling.....	28
4.4	Reisemåte.....	33
4.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene.....	34
<b>5</b>	<b>Hjelmeland-Nesvik-Ombo</b> .....	<b>38</b>
	Hovedresultater.....	38
5.1	Trafikkvolum og reiseformål.....	38
5.2	Geografisk fordeling av trafikken.....	40
5.3	Arbeidspendling.....	41
5.4	Reisemåte.....	44
5.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene.....	44
<b>6</b>	<b>Sandvikvåg-Halhjem</b> .....	<b>49</b>
	Hovedresultater.....	49
6.1	Trafikkvolum og reiseformål.....	49
6.2	Geografisk fordeling av trafikken.....	51
6.3	Arbeidspendling.....	53
6.4	Reisemåte.....	57
6.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene.....	58
<b>7</b>	<b>Oppedal-Lavik</b> .....	<b>62</b>
	Hovedresultater.....	62
7.1	Trafikkvolum og reiseformål.....	62
7.2	Geografisk fordeling av trafikken.....	64
7.3	Arbeidspendling.....	66
7.4	Reisemåte.....	69
7.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene.....	70

<b>8</b>	<b>Hella-Vangsnes/Dragsvik</b> .....	<b>74</b>
	Hovedresultater.....	74
8.1	Trafikkvolum og reiseformål .....	74
8.2	Geografisk fordeling av trafikken .....	76
8.3	Arbeidspendling.....	77
8.4	Reisemåte.....	83
8.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene .....	84
<b>9</b>	<b>Fodnes-Mannheller</b> .....	<b>88</b>
	Hovedresultater.....	88
9.1	Trafikkvolum og reiseformål .....	88
9.2	Geografisk fordeling av trafikken .....	90
9.3	Arbeidspendling.....	91
9.4	Reisemåte.....	95
9.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene .....	96
<b>10</b>	<b>Anda-Lote</b> .....	<b>100</b>
	Hovedresultater.....	100
10.1	Trafikkvolum og reiseformål .....	100
10.2	Geografisk fordeling av trafikken .....	102
10.3	Arbeidspendling.....	103
10.4	Reisemåte.....	106
10.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene .....	107
<b>11</b>	<b>Solavågen-Festøya</b> .....	<b>111</b>
	Hovedresultater.....	111
11.1	Trafikkvolum og reiseformål .....	111
11.2	Geografisk fordeling av trafikken .....	113
11.3	Arbeidspendling.....	114
11.4	Reisemåte.....	118
11.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene .....	119
<b>12</b>	<b>Molde-Vestnes</b> .....	<b>124</b>
	Hovedresultater.....	124
12.1	Trafikkvolum og reiseformål .....	124
12.2	Geografisk fordeling av trafikken .....	126
12.3	Arbeidspendling.....	127
12.4	Reisemåte.....	130
12.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene .....	131
<b>13</b>	<b>Halsa-Kanestraum</b> .....	<b>136</b>
	Hovedresultater.....	136
13.1	Trafikkvolum og reiseformål .....	136
13.2	Geografisk fordeling av trafikken .....	138
13.3	Arbeidspendling.....	139
13.4	Reisemåte.....	143
13.5	Kjennetegn ved reisene og passasjerene .....	144



<b>14</b>	<b>Drag-Kjøpsvik</b> .....	<b>149</b>
	Hovedresultater.....	149
	14.1 Trafikkvolum og reiseformål .....	149
	14.2 Geografisk fordeling av trafikken .....	151
	14.3 Arbeidspendling.....	152
	14.4 Reisemåte.....	155
	14.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene .....	156
<b>15</b>	<b>Bognes-Skarberget</b> .....	<b>160</b>
	Hovedresultater.....	160
	15.1 Trafikkvolum og reiseformål .....	160
	15.2 Geografisk fordeling av trafikken .....	162
	15.3 Arbeidspendling.....	163
	15.4 Reisemåte.....	165
	15.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene .....	166
<b>16</b>	<b>Bognes-Lødingen</b> .....	<b>170</b>
	Hovedresultater.....	170
	16.1 Trafikkvolum og reiseformål .....	170
	16.2 Geografisk fordeling av trafikken .....	172
	16.3 Arbeidspendling.....	173
	16.4 Reisemåte.....	174
	16.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene .....	175
<b>17</b>	<b>Bodø-Moskenes</b> .....	<b>179</b>
	Hovedresultater.....	179
	17.1 Trafikkvolum og reiseformål .....	179
	17.2 Geografisk fordeling av trafikken .....	181
	17.3 Reisemåte.....	182
	17.4 Kjennetegn ved reisene og passasjerene .....	183
	<b>Vedlegg 1: Oversiktsfigurer</b> .....	<b>187</b>
	<b>Vedlegg 2: Spørreskjema</b> .....	<b>194</b>



**Sammendrag:**

# Reisevaneundersøkelse for riksvegferjesambandene

*TOI rapport 1282/2013*

*Forfatter(e): Jon Martin Denstadli, Øystein Engebretsen, Petter Dybedal*

*Oslo 2013 197 sider*

På oppdrag fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har Transportøkonomisk institutt (TOI) gjennomført en reisevaneundersøkelse (RVU) på 15 riksvegferjesamband i Norge (tabell 1). Formålet med årets undersøkelse er å supplere den løpende ferjestatistikken med opplysninger om ferjebrukerne og deres reisevaner. Data fra undersøkelsen vil også benyttes i arbeidet med å utvikle transportmodeller.

Datagrunnlaget er basert på en spørreskjemaundersøkelse på de ulike sambandene. I alt bygger undersøkelsen på svar fra 14 621 reisende på de 15 sambandene. I tillegg har vi benyttet registerdata for å analysere pendlingsstrømmer mellom boligområder og arbeidsplassområder på et mer detaljert geografisk nivå. I denne rapporten presenteres resultater for hvert av de 15 sambandene, med sammenstilling av resultatene mot gjennomsnitt for alle strekningene.

*Tabell 1: Riksvegferjesambandene som er omfattet av undersøkelsen.*

Fylke	Samband	Vegnr	Overfartstid
Østfold	Moss-Horten	Rv19	30 min
Rogaland	Hjelmeland-Nesvik	Rv13	10 min
Rogaland	Mortavika-Arsvågen	E39	25 min
Hordaland	Sandvikvåg-Halhjem	E39	40 min
Sogn og Fjordane	Lavik-Oppedal	E39	20 min
Sogn og Fjordane	Anda-Lote	E39	10 min
Sogn og Fjordane	Fodnes-Mannheller	Rv5	15 min
Sogn og Fjordane	Hella-Dragsvik/Vangsnes	Rv55/13	10-15 min
Møre og Romsdal	Solavågen-Festøya	E39	20 min
Møre og Romsdal	Halsa-Kanestraum	E39	20 min
Møre og Romsdal	Molde-Vestnes	E39	35 min
Nordland	Drag-Kjøpsvik	Rv827	45 min
Nordland	Bognes-Skarberget	E6	25 min
Nordland	Bognes-Lødingen	Rv85	60 min
Nordland	Bodø-Moskenes-Værøy-Røst	Rv80	2-4 timer

## Sammenfattende resultater for de ulike sambandene

### Moss-Horten

- Moss-Horten er sambandet med størst vekst i ÅDT (kjøretøy) i perioden 2008-2012.
- Ca. en tredel av reisene på sambandet er arbeidsrelatert, og to tredeler private reiser. Ferie/fritid er viktigste private reiseformål (29 %).
- Bosatte i ferjekommunene Moss og Horten (med omegn) står for ca. 25 % av trafikken på sambandet.
- Totalt kan det være opptil 1 195 yrkesaktive med heltidsarbeid som bruker sambandet for reise mellom bosted og arbeidssted (siste kvartal 2012). Det anslås at pendlerne i snitt genererer 1 450 reiser med ferjen på hverdager. På årsbasis utgjør dette vel 312 000 reiser.
- Respondentene oppga en gjennomsnittlig ventetid på 11 minutter. Ventetiden i sommersesongen er oppgitt til 14 minutter og ni minutter resten av året. En av fire venter mindre enn fem minutter før ombordkjøring. Om lag en tredel må vente 15 minutter eller lengre.
- Hele 70 % av de som reiser på sambandet betaler enkeltbillett, som er langt over gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene.

### Mortavika-Arsvågen

- ÅDT-veksten på Mortavika-Arsvågen de siste fem årene var litt høyere enn gjennomsnittlig vekst på riksvegferjesambandene.
- Hver tredje reise mellom Mortavika og Arsvågen er arbeidsrelatert, ferie og fritid er vanligste private reiseformål.
- Mer enn 5 500 yrkesaktive med heltidsarbeid kan knyttes til sambandet for reise mellom bosted og arbeidssted. Pendlingen sørover er størst regnet både i antall pendlere og antall arbeidsreiser.
- Bosatte på Haugalandet står for ca. 25 % av totaltrafikken. I større grad enn annen trafikk er disse reisene knyttet til arbeidsrelaterte formål.
- Anslagsvis går drøyt 20 % av trafikken mellom Haugalandet og Stavanger.
- Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til ni minutter. Dette er litt under gjennomsnittet for riksvegferjereiser (11 minutter). Knappt 30 % ventet mindre enn fem minutter på ferjen.

### Hjelmeland-Nesvik

- Gjennomsnittlig ÅDT-vekst for kjøretøy de siste fem årene har vært på drøyt 1 %, mens det har vært en svak nedgang i ÅDT for passasjerer.
- Bare hver femte reise på sambandet Hjelmeland-Nesvik er arbeidsrelatert. Dette er vesentlig lavere enn gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene.
- Store deler av trafikken genereres lokalt. Bosatte i kommunene Hjelmeland, Strand og Suldal står for drøyt 40 % av reisene. Samlet står bosatte i Rogaland for over 80 % av trafikken.

- Sambandet har liten betydning for pendling. Under 150 personer er avhengig av ferjen for reise mellom bosted og arbeidssted. Anslagsvis genereres det 160 ferjereiser på en gjennomsnitts virkedag (medregnet begge retninger), i alt ca. 34 000.
- Reisende på sambandet Hjelmeland-Nesvik har vesentlig lengre ventetid enn passasjerer på de fleste andre samband. Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til 18,5 minutter (gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene er 11 minutter). Knappt 12 % ventet mindre enn fem minutter på ferjen, mens drøyt 20 % ventet en halv time eller lenger.

### **Sandvikvåg-Halhjem**

- ÅDT-veksten på Halhjem-Sandvikvåg de siste fem årene har vært lavere enn den gjennomsnittlige veksten på riksvegferjesambandene.
- Hver tredje reise mellom Halhjem og Sandvikvåg er arbeidsrelatert, mens to av tre reiser skjer i private formål. Besøk er største fritidsrelaterte formål (28 %). Andelen besøkstrafikk på Halhjem-Sandvikvåg er betydelig høyere enn gjennomsnittet for riksvegferjesambandene.
- Om lag 4 300 yrkesaktive kan være avhengige av sambandet Halhjem-Sandvikvåg for reise mellom arbeid og bosted. Pendlere anslås i snitt å generere ca. 1 100 reiser med ferjen på hverdager. På årsbasis utgjør dette i om lag 240 000 reiser. Pendlingen sørover er størst regnet i antall pendlere.
- Sambandet betjener både lokale og regionale reiser: Trafikken går hovedsakelig til/fra Bergen (med omegn) og sørover til Sunnhordland (Fitjar, Stor, Bømlo og Sveio) og Haugalandet (Haugesund, Karmøy og til dels Tysvær). Det er også en del trafikk mellom Bergen og Stavanger.
- Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til 12 minutter, 8 % oppga at de ikke hadde ventetid (snittet for alle reiser på riksvegferjesambandene er 11 minutter). Hver femte passasjer ventet mindre enn fem minutter på ferjen.

### **Oppedal-Lavik**

- Gjennomsnittlig ÅDT-vekst siste fem år på Oppedal-Lavik er litt under gjennomsnittet for riksvegferjesambandene.
- Trafikken på Oppedal-Lavik har en lavere andel arbeidsrelatert trafikk, og særlig reiser til/fra arbeid, sett opp mot de øvrige riksvegferjesambandene. Ferie/fritid og besøksreiser står for om lag 60 % av trafikken.
- Bosatte i Bergen står for om lag hver fjerde reise. Bergenserne har en større andel private reiser enn gjennomsnittspassasjerer på sambandet.
- Bergen er det dominerende start- og endepunktet for trafikken. Anslagsvis går 15 % av reisene mellom Bergen og Ytre Sognefjord (Høyanger, Hyllestad, Gaular, Fjaler, Askvoll og Solund) og 10 % mellom Bergen og Førde.
- Arbeidspendling: Det anslås at det genereres om lag 220 arbeidsreiser på en gjennomsnitts virkedag (medregnet begge retninger), ca. 48 000 på årsbasis.
- Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til 10 minutter. Knappt 30 % ventet mindre enn fem minutter på ferjen.

## Hella-Vangsnes/Dragsvik

- Trafikkutviklingen på de to sambandene har vært ulik. Hella-Vangsnes har hatt en gjennomsnittlig årlig vekst på ca. 2 % de siste fem årene, mens trafikken på Hella-Dragsvik ikke var nevneverdig større i 2012 enn i 2008.
- Trafikken i sommermånedene (juni-august) utgjør 52 og 42 % av års-trafikken for henholdsvis Hella-Vangsnes og Hella-Dragsvik. Dette er vesentlig høyere enn for andre samband – i gjennomsnitt avvikles 34 % av trafikken på riksvegferjenettet om sommeren.
- Det er om lag 300 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Vangsnes- Hella/Dragsvik for reise mellom bosted og arbeidssted. Det anslås at pendlerne i snitt genererer vel 230 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger). På årsbasis utgjør dette vel 50 000 reiser.
- Det er vel 180 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Hella-Dragsvik for reise mellom bosted og arbeidssted. Det anslås at pendlerne i snitt genererer vel 225 reiser med ferjen på hverdager. På årsbasis utgjør dette knapt 49 000 reiser.
- Gjennomsnittlig ventetid på begge sambandene er oppgitt til 15 minutter, noe kortere i sommersesongen (henholdsvis 12 og 14 minutter). Passasjerene på disse sambandene har lengre ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene, som er 11 minutter.
- Mange turister i sommersesongen bidrar til at bosatte i utlandet står for knapt 10 % av trafikken på sambandene.

## Fodnes-Mannheller

- ÅDT-veksten på Fodnes-Mannheller i perioden 2008-2012 var høyere enn gjennomsnittet for trafikken på riksvegferjesambandene.
- Knapt 30 % av reisene er arbeidsrelatert. Halvparten av trafikken er relatert til ferie/fritid og private ærend som innkjøp, legebesøk osv. Dette er betydelig høyere enn for andre samband.
- Bosatte i Sogn & Fjordane står for drøyt halvparten av trafikken. De som bor i Sogndal generer 15 % av reisene.
- Om lag hver tredje reise går mellom ”Indre Sognefjord nord” (kommunene Sogndal, Luster og Leikanger) og ”Indre Sognefjord sør” (kommunene Lærdal, Årdal og Aurland). Anslagsvis er en tredel av denne trafikken er reiser mellom Sogndal og Lærdal.
- Det er om lag 380 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Fodnes-Mannheller for reise mellom bosted og arbeidssted. Det anslås at pendlerne genererer vel 580 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger). På årsbasis utgjør dette 125 000 reiser.
- Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til 7 minutter, 15 % oppga at de ikke hadde ventetid. Passasjerene på Fodnes-Mannheller har vesentlig kortere ventetid enn gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene (11 minutter).

## Anda-Lote

- Trafikkveksten på Anda-Lote siste fem år har vært omtrent som gjennomsnittlig vekst for reiser på riksvegferjesambandene.
- Om lag 37 % av trafikken er arbeidsrelatert. Reiser til/fra arbeid utgjør 14 %, mens 23 % er tjenestereiser eller yrkestransport. Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene skiller trafikken på Lote-Anda seg først og fremst ut gjennom lavere andel ferie/fritidstrafikk og besøkstrafikk, mens yrkestrafikken er noe høyere.
- Det er relativt mye lokal trafikk, reiser foretatt av bosatte i ferjekommunene Gloppen og Eid utgjør 38 %. Bosatte i disse kommunene har også en høyere andel reiser til/fra arbeid enn de bosatte øvrige steder.
- Det er om lag 400 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Anda-Lote for reise mellom bosted og arbeidssted. Vår beregning viser at pendlingen gir omtrent 450 arbeidsreiser på en gjennomsnittlig virkedag (medregnet begge retninger) og knapt 96 000 på årsbasis.
- Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til ca. 10 minutter – 8 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 27 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter.

## Solavågen-Festøya

- Trafikkveksten (passasjerer) på Solavågen-Festøya i perioden 2008-2012 var noe høyere enn gjennomsnittlig ÅDT-vekst for riksvegferjereiser.
- Om lag 33 % av trafikken er arbeidsrelatert. Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene omfatter trafikken på Solavågen-Festøya en lavere andel ferie/fritidstrafikk, høyere andel private ærend og høyere andel yrkes/godstransport.
- Det er en stor andel relativt lokal trafikk. Ca. 70 % av de reisende er bosatte i kommunene syd og vest for ferjeleiet (hovedsakelig i Ørsta og Volda) eller i Ålesundregionen. 57 % av reisene har startsted og endested i disse områdene.
- Det anslås at arbeidspendling gir nesten 940 arbeidsreiser på en gjennomsnittlig virkedag (medregnet begge retninger). På årsbasis utgjør dette over 200 000 reiser.
- Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til drøyt åtte minutter, ca. to minutter mindre enn snittet for alle riksvegferjene. 23 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 39 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter.

## Molde-Vestnes

- ÅDT-vekst for passasjerer de siste fem årene har vært høyere på Molde-Vestnes enn gjennomsnittet for riksvegferjereiser. ÅDT-vekst for kjøretøy har vært tilsvarende.
- Om lag 32 % av trafikken er arbeidsrelatert. Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene omfatter trafikken på Molde-Vestnes litt lavere andel ferie/fritidstrafikk, men ellers er bildet ganske likt.
- Det er relativt mye lokal trafikk, reiser foretatt av bosatte i ferjekommunene Molde og Vestnes utgjør 36 % av trafikken.
- Det anslås at arbeidspendlere genererer knapt 1 200 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger). På årsbasis utgjør dette vel 250 000 reiser.

Pendlingen nordover som er størst regnet både i antall pendlere og antall arbeidsreiser.

- Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til ca. 12 minutter, ca. ett og et halvt minutt mer enn snittet for alle riksvegferjene. 10 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 22 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter.

## Halsa-Kanestraum

- Årlig ÅDT-vekst i perioden 2008-2012 var vesentlig høyere på sambandet Halsa-Kanestraum enn gjennomsnittet for riksvegferjetrafikken.
- Knappt 30 % av trafikken er arbeidsrelatert. Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene skiller trafikken på Halsa-Kanestraum seg først og fremst ut gjennom høy andel ferie/fritidstrafikk (34 %). I perioden juni-august er hele 61 % av trafikken relatert til ferie/fritid.
- Om lag en tredel er lokal trafikk, reiser foretatt av bosatte i de nærmeste kommunene på henholdsvis vestsiden (Kristiansund, Tingvoll) og østsiden (Halsa, Surnadal) av sambandet.
- Det anslås at det genereres ca. 260 arbeidsreiser på en gjennomsnitts virkedag (medregnet begge retninger) og ca. 56 000 reiser på årsbasis. Pendlingen vestover er litt større enn pendlingen østover (retning fra bosted) regnet i antall pendlere, men klart større regnet i antall arbeidsreiser.
- Personbilbelegget for reiser på Halsa-Kanestraum i sommermånedene er klart høyere enn gjennomsnittet for riksvegferjer.
- Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til i underkant av 13 minutter, ca. to minutter mer enn snittet for alle riksvegferjene. 10 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 25 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter.

## Drag-Kjøpsvik

- ÅDT-veksten for kjøretøy i perioden 2008-2012 var vesentlig sterkere på sambandet Drag-Kjøpsvik enn gjennomsnittlig trafikkvekst på riksvegferjestrekningene.
- Drag-Kjøpsvik har en høy andel arbeidsrelatert trafikk (ca. 40 %) sammenlignet med andre samband. Særlig er andelen yrkes-/godstransport høy. Ferie/fritid er det mest vanlige formålet for private reiser.
- Bosatte i Tysfjord genererer anslagsvis 30 % av trafikken. En klar majoritet av disse reisene skjer i forbindelse med private formål.
- Det er kun 120 yrkesaktive som er avhengig av ferjesambandet Drag-Kjøpsvik (R827) for reise mellom bosted og arbeidssted. Det anslås at det på en vanlig virkedag er ca. 100 arbeidsreiser med ferjen. Dette utgjør nær 21 000 reiser per år.
- Om lag 20 % ventet kortere enn fem minutter, mens ca. 30 % oppga å ha ventet 30 minutter eller lengre. Passasjerene på Drag-Kjøpsvik har vesentlig lengre ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene.
- Gjennomsnittsalderen på passasjerene på Drag-Kjøpsvik er høyere enn snittet for snittet for riksvegferjereiser, 49 versus 45 år. Drøyt 40 % av passasjerene (16 år og eldre) på Drag-Kjøpsvik er 55 år eller eldre. Tilsvarende andel for alle riksvegferjereiser er 30 %.



## Bognes-Skarberget

- Mens riksvegferjetrafikken i gjennomsnitt har økt med 3,0 % per år siden 2008, har det trafikkveksten på Bognes-Skarberget vært negativ.
- Sambandet er viktig for turisttrafikken i Nord-Norge – mer enn halvparten av års-trafikken avvikles i perioden juni-august. Anslagsvis er drøyt 60 % av reisene i sommermånedene ferie- og fritidstrafikk.
- Knappt 30 % av trafikken genereres av bosatte lokalt, her definert som kommunene Tysfjord, Ballangen, Hamarøy og Narvik. Nær halvparten av denne trafikken står bosatte i Narvik for.
- På en vanlig virkedag er det ca. 50 arbeidsreiser med ferjen. Dette utgjør vel 11 000 reiser per år. 30 % av arbeidsreisene er under 1,5 time, og mer enn 2/3 er knyttet til østgående pendling.
- Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til 24 minutter. Passasjerene på Bognes-Skarberget har vesentlig lengre ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene, som er 11 minutter. 15 % ventet kortere enn fem minutter, mens hele 40 % oppga å ha ventet 30 minutter eller lengre.

## Bognes-Lødingen

- Det var negativ trafikkutvikling på sambandet Bognes-Lødingen i perioden 2008-2012.
- Sambandet har mye turisttrafikk – halvparten av trafikken avvikles i perioden juni-august. Gjennomsnittet for trafikken på riksvegferjenettet generelt er 34 %.
- Hele 75 % av reisene på sambandet skjer i forbindelse med private formål.
- Om lag halvparten av trafikken går mellom Lofoten/Vesterålen og kommuner i Nordland sør for Ofotfjorden. Anslagsvis halvparten av denne trafikken har start- eller endepunkt i Bodø. Bodø-Vesterålen er den mest trafikkerte strekningen.
- Det er få daglige arbeidsreiser på Bognes-Lødingen. Det anslås at vel 190 yrkesaktive kan være avhengig av ferjen for reise mellom bosted og arbeidssted, men så godt som samtlige har mer enn 1,5 timer reisetid til jobb. Det betyr at de fleste trolig er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag.
- Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til 23 minutter. Knappt 20 % ventet kortere enn fem minutter, mens hele 37 % oppga å ha ventet 30 minutter eller lenger.

## Bodø-Moskenes

- Hele 78 % av trafikken på sambandet avvikles i sommermånedene juni-august. Ingen andre samband har tilsvarende andel sommertrafikk (i gjennomsnitt avvikles 34 % av trafikken på riksvegferjesambandene om sommeren).
- To av tre reiser skjer i forbindelse med ferie og fritid, mens 17 % er besøksreiser. I sommermånedene er fire av fem reiser ferie-/fritidstrafikk.
- Om lag hver tredje reise genereres lokalt, dvs. i Lofoten eller i kommunene Bodø, Fauske, Saltdal.
- Respondentene oppga en gjennomsnittlig ventetid på 47 minutter, som er vesentlig lengre enn gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene (11 minutter). Ventetiden i sommersesongen er oppgitt til 50 minutter, og 37 minutter utenom sommeren.



# 1 Bakgrunn

På oppdrag fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomført en reisevaneundersøkelse (RVU) på 15 riksvegferjesamband i Norge (tabell 1.1). Statens vegvesen har ansvar for disse sambandene, og kjøper i år riksvegferjetjenester for over 500 millioner kroner. Ferjene er en viktig transportåre i Kyst-Norge, men denne typen reiser fanges bare i begrenset grad opp de nasjonale reisevaneundersøkelsene som gjennomføres hvert fjerde år. Innsikt i ferjebrukerne og deres reisevaner krever derfor undersøkelser som er spesielt innrettet mot denne gruppen trafikanter.

Det er snart 20 år siden forrige RVU på riksvegferjenettet ble gjennomført. Selv om det siden har vært gjennomført undersøkelser på enkelte samband, har det ikke vært en felles RVU etter 1994. Formålet med årets undersøkelse er å supplere den løpende ferjestatistikken med opplysninger om ferjebrukerne og deres reisevaner. Data fra undersøkelsen vil også benyttes i arbeidet med å utvikle transportmodeller.

Datagrunnlaget i RVUen er basert på en spørreskjemaundersøkelse på de ulike sambandene. I tillegg har vi benyttet registerdata for å analysere pendlingsstrømmer mellom boligområder og arbeidsplassområder på et mer detaljert geografisk nivå. I denne rapporten presenteres resultater for hvert av de 15 sambandene, med sammenstilling av resultatene mot gjennomsnitt for alle strekningene. Oversikts-tabeller som sammenstiller resultater for alle sambandene finnes i vedlegget. Først gjøres det rede for undersøkelsesopplegget for RVUen, og datagrunnlag og metode for registeranalysene.

Tabell 1.1: Riksvegferjesambandene som er omfattet av undersøkelsen.

Fylke	Samband	Vegnr	Overfartstid
Østfold	Moss-Horten	Rv19	30 min
Rogaland	Hjelmeland-Nesvik	Rv13	10 min
Rogaland	Mortavika-Arsvågen	E39	25 min
Hordaland	Sandvikvåg-Halhjem	E39	40 min
Sogn og Fjordane	Lavik-Oppedal	E39	20 min
Sogn og Fjordane	Anda-Lote	E39	10 min
Sogn og Fjordane	Fodnes-Mannheller	Rv5	15 min
Sogn og Fjordane	Hella-Dragsvik/Vangsnes	Rv55/13	10-15 min
Møre og Romsdal	Solavågen-Festøya	E39	20 min
Møre og Romsdal	Halsa-Kanestraum	E39	20 min
Møre og Romsdal	Molde-Vestnes	E39	35 min
Nordland	Drag-Kjøpsvik	Rv827	45 min
Nordland	Bognes-Skarberget	E6	25 min
Nordland	Bognes-Lødingen	Rv85	60 min
Nordland	Bodø-Moskenes-Værøy-Røst	Rv80	2-4 timer

## 2 Datagrunnlag og metode

### 2.1 Reisevaneundersøkelsen

#### 2.1.1 Datainnsamling

Undersøkelsen ble gjennomført ved at reisende på de respektive sambandene fikk utdelt spørreskjema om bord på ferjene. Datainnsamlingen ble gjennomført i to "hovedruker"; uke 17 (22.-28. april) og uke 27/28(1.-14. juli). For å kompensere for manglende skjemainngang i april, ble det gjennomført supplerende datainnsamling i uke 37 og 38 (9.-22. september) på enkelte strekninger. April og september er trafikk-messig noenlunde like perioder, og er behandlet under ett i vektingen av dataene (se avsnitt 2.1.3).

Personal fra TØI, Norstat og Faktum markedsanalyse delte ut og samlet inn skjema. På sambandet Bodø-Moskenes-Værøy-Røst var det lite hensiktsmessig å ha eget personell på grunn av få avganger, lite trafikk og lang overfartstid. Her ble det inngått avtale med Torghatten Nord om at ferjepersonalet skulle står for utdeling og innsamling. Torghatten Nord bisto også til supplerende intervjuer på Drag-Kjøpsvik i september.

Utdelingen begynte når ferjen hadde lagt fra kai og passasjerene satt seg i salongen. På strekninger med kort overfartstid gikk intervjueren også på dekk for å rekruttere respondenter. Intervjuerne var utstyrt med navneskilt og refleksvester. Alle som ble tilbudt skjema fikk en kort beskrivelse av formålet med undersøkelsen.

Populasjonen for undersøkelsen er alle passasjerer 16 år og eldre, som er gjeldende aldersgrense for voksen. I utgangspunktet skal alle reisende i dette aldersspennet ha blitt tilbudt et skjema, men på korte overfarter med mange passasjerer var det vanskelig å få til. Det var også noe nekt blant passasjerene.

TØI utarbeidet en oversikt over hvilke dager og avganger det skulle intervjues på. Tabell 2.1 viser dager som det ble gjennomført datainnsamlingen på i henholdsvis april/september og juli. I begge periodene ble det på samtlige samband foretatt datainnsamling på fredager og minst en midtuke dag.

Tabell 2.1: Intervjudager på de ulike sambandene.

	April / september (uke 17/37-38)							Juli (uke 27/28)						
	man	tir	ons	tor	fre	lør	søn	man	tir	on	tor	fre	lør	søn
Moss-Horten			X		X					X		X		
Mortavika-Arsvågen			X		X					X		X		
Halhjem-Sandvikvåg		X			X	X			X			X		
Hjelmeland-Nesvik-Skipavik			X	X	X						X	X		
Lavik-Oppedal		X	X		X					X		X		
Hella-Dragsvik			X		X					X		X		
Hella-Vangsnes			X		X					X		X		
Vangsnes-Dragsvik			X		X					X		X		
Mannheller-Fodnes				X	X	X					X	X	X	
Anda-Lote			X		X			X				X		
Solavågen-Festøya		X			X	X			X			X	X	
Molde-Vestnes				X	X		X				X	X	X	
Halsa-Kanestraum	X				X					X		X		
Drag-Kjøpsvik			X		X					X		X		
Bognes-Skarberget				X	X						X	X		
Bognes-Lødingen			X	X	X					X	X	X		

Spørreskjemaet er gjengitt i vedlegget. Skjemaet besto av i alt 16 spørsmål, som det tok om lag fem minutter å fylle ut. Tabell 2.2 viser innholdet i spørreskjemaet. Respondentenes bosted er kodet på postnummer. Alle start- og endepunkter for reisene er kodet på kommune. Skjemaene ble tilrettelagt for optisk lesing, som ble gjennomført av InfoShare Solutions as.

Tabell 2.2: Innhold i spørreskjemaet.

Tema	Svarkategori
Bosted	Postnummer, sted og land (hvis annet enn Norge)
Start- og endepunkt for reisen	Sted, kommune og land (hvis annet enn Norge)
Hovedformål med reisen	Tre arbeidsrelaterte formål og fem private
Hvordan man kom seg til/fra ferjen	Ni alternative transportmåter
Hvor lenge man ventet på ferjen	Antall minutter
Hvor mange som reiste sammen	Antall personer
Hvor mange som var under 16 år	Antall personer
Hvor ofte man reiser på strekningen	Syv kategorier
Hvordan reisen var betalt	Åtte ulike betalingsmåter
Om arbeidsgiver betalte reisen	Ja, helt / Ja, delvis / Nei
Reisens varighet	Antall netter
Fødselsår og kjønn	
Hovedbeskjeftigelse	Yrkesaktiv / skoleelev, student / pensjonist, trygdet
Inntekt	Fem kategorier

### 2.1.2 Svarinngang

Tabell 2.3 viser svarinngangen på de ulike sambandene. I alt bygger undersøkelsen på svar fra 14 621 passasjerer. Antall svar varierer fra drøyt 2 200 på Moss-Horten til 155 på Vangsnes-Dragsvik. På Vangsnes-Dragsvik var det i begge innsamlingsperiodene innstillinger av avganger og ruteomlegging, noe som har bidratt til få svar. Svarinngangen varierer med trafikkvolumet på strekningen og overfartstiden, som var bestemmende for hvor mange avganger personalet kunne samle inn data på. Sett opp mot forventet svarinngang er det få intervjuer på sambandet Halså-Kanestraum i juli, noe som skyldes sykdom. Et annet "hull" er Bodø-Røst-Værøy i juli, hvor koordineringen ut mot mannskapet på ferjene dessverre ikke var god nok. På Bodø-Moskenes har vi imidlertid bedre svarinngang enn forventet.

Tabell 2.3: Antall svar på de ulike sambandene totalt og etter intervjuperiode.

	April/sept.	Juli	I alt
Moss-Horten	896	1 331	2 227
Mortavika-Arsvågen	442	448	890
Halhjem-Sandvikvåg	815	359	1 174
Hjelmeland-Nesvik	437	372	809
Lavik-Oppedal	565	329	894
Fodnes-Mannheller	520	648	1 168
Hella-Vangsnes	190	212	402
Hella-Dragsvik	220	168	388
Vangsnes-Dragsvik	56	99	155
Anda-Lote	522	347	869
Solavågen-Festøya	542	546	1 088
Molde-Vestnes	890	465	1 355
Halsa-Kanestraum	558	194	752
Bognes-Lødingen	310	304	614
Bognes-Skarberget	318	386	704
Drag-Kjøpsvik	153	216	369
Bodø-Moskenes	237	336	573
Bodø-Røst-Værøy	162	28	190
I alt	7 833	6 788	14 621

Vi har ikke grunnlag for å beregne svarprosjenter. En generell tilbakemelding fra personalet var at de fleste var villige til å delta, men at yrkessjåfører var vanskeligere å rekruttere enn andre. Dette ser vi også når vi sammenstiller oppgitt reisemåte (andelen som har vært sjåfør av vare-/lastebil eller vogntog) med billettstatistikken (andel biler over 6 meter). Generelt er det for få i kategorien "sjåfør av vare-/lastebil eller vogntog" i datagrunnlaget. Dette er kommentert for det enkelte samband.

Det er ingen fasit å gå etter når man skal vurdere representativiteten i dataene. På alle samband er det som nevnt foretatt datainnsamling på fredager og minst én midtuke dag i begge periodene. I tillegg fikk vi på noen samband gjennomført intervjuer på lørdag eller søndag. Ved å spre datainnsamlingen over to perioder og (minst) to ukedager, vil man normalt sett fange opp et mer representativt bilde av trafikken enn om intervjuingen hadde vært konsentrert til en periode og/eller en dag.

Statens vegvesen gjennomførte i 2011 en undersøkelse blant passasjerene på åtte samband langs E39<sup>1</sup>. Seks av disse er også undersøkt i riksvegferje-RVUen. Datainnsamlingen for E39-undersøkelsen ble foretatt torsdag 24. og fredag 25. november 2011. Når vi sammenstiller fordelingen av reisemål i de to undersøkelsene, finner vi god overenstemmelse for tre samband (Halhjem-Sandvikvåg, Lavik-Oppedal og Halsa-Kanestraum). For Mortavika-Arsvågen, Solavågen-Festøya og Molde-Vestnes er samsvaret dårligere. Datainnsamlingen i E39-undersøkelsen ble vanskelig gjort av uvær, noe som etter alt å dømme påvirket resultatene (Statens vegvesen, 2012:8).

<sup>1</sup> Statens vegvesen: Resultater fra ferjeundersøkelser på E39 mellom Trondheim og Kristiansand. Foreløpig arbeidsnotat. [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

### 2.1.3 Etterkontroll og vekting av dataene

Etter å ha mottatt datafiler fra InfoShare Solutions, har TØI gått gjennom dataene med tanke på å korrigere åpenbare feil. Store deler av dette arbeidet har vært knyttet til oppretting av feilstavelser, og å få stedfestet reisene til riktig kommune. I det endelige datasettet er 95 % av startpunktene stedfestet til en kommune i Norge, 4 % har oppgitt startsted i utlandet, mens de resterende reisene (1 %) har utilstrekkelig informasjon for stedfesting. Tilsvarende andeler for endepunktene er henholdsvis 93 %, 5 % og 2 %. Med unntak av 14 observasjoner, er alle bosteder i Norge stedfestet på kommune. 6 % har oppgitt bosted i utlandet.

Dataene er vektet i henhold til trafikken over uken og året. Vi har valgt å periodisere vektingen i to sesonger:

1. Data fra juli representerer perioden juni-august 2013, dvs sommertrafikken
2. Data for april og september representerer trafikken i perioden september 2012-mai 2013

I hver periode ble det som nevnt foretatt datainnsamling på fredager og minst en annen hverdag (mandag-torsdag). I vektingen legger vi til grunn at "midtuken(dagen(e))" representerer perioden mandag-torsdag, mens fredager gjelder for perioden fredag-søndag. På enkelte samband har vi også data for en helgedag (jf tabell 2.1). På disse sambandene har vi lagt til grunn at helgedagen representerer trafikken på lørdag og søndag, mens fredagsintervjuer kun representerer fredager. Dataene er vektet i henhold til trafikken på disse dagene. Vektgrunnlaget er trafikkstatistikk ferjedatabanken ([www.fdb.triona.no](http://www.fdb.triona.no)).

## 2.2 Ferjependling - datagrunnlag og metode

Beregningen av pendling med riksvegferjene er basert på en spesialkjøring fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB) som gir tall for pendlingsstrømmer mellom grunnkretser. Pendlingsdataene er i tillegg tilkoblet informasjon fra ELVEG (Statens vegvesen - Nasjonal Vegdatabank, Statens kartverk), grunnkretsregister (SSB), tettstedsregister (SSB), bygningsdata (uttak fra Matrikkelen/GAB - Statens kartverk) og ferjenes rutetabeller.

I Norge brukes begrepet pendler vanligvis om personer som har sitt arbeidssted utenfor bostedskommunen. Det vil si at personen må krysse én eller flere kommunegrenser på vei til jobb. I rapporten brukes pendling om yrkesaktives regelmessig reising mellom bosted og arbeidssted, uavhengig av reiseavstand og uavhengig av om man må krysse en kommunegrense, det vil si tilsvarende det engelske begrepet commuting. Pendling kan skje hver dag eller sjeldnere (for eksempel ukependling). Hver enkeltreise fra bosted til arbeidsplass eller motsatt vei, betegnes arbeidsreise.

For å beregne hvor mange pendlere som er avhengig av riksvegferjene, har ulike definisjoner av begrepet pendling i utgangspunktet liten betydning fordi de fleste ferjestrekningene krysser en kommunegrense. Imidlertid gjør vår definisjon det mulig å ta utgangspunkt i reiseavstand og reisetid, samt nøyaktig bosted og arbeidssted, for hver enkelt pendler. Dette er nødvendig for å kunne foreta mest mulig presise beregninger av omfanget av arbeidsreiser for hvert samband.



I pendlingsstrømsbasen er de yrkesaktive med fast frammøtested normalt oppgitt med bostedsgrunnkrets og arbeidsstedsgrunnkrets<sup>2</sup>. Av de vel 2,5 millioner yrkesaktive som er omfattet av den registerbaserte sysselsettingsstatistikken, er 95 % stedefestet til både bostedsgrunnkrets og oppmøtegrunnkrets. For enkelte småkommuner på Vestlandet er andelen 70-80 %. Våre analyser omfatter yrkesaktive med heltidsarbeid (minst 30 timer per uke) siste kvartal 2012, i tillegg til noen resultater for siste kvartal 2010 og 2001.

ELVEG danner grunnlaget for beregning av reisetider og reiseavstander mellom alle grunnkretser<sup>3</sup>. Reisetid og reiseavstand er beregnet langs raskeste kjørerute med bil på grunnlag av skiltet hastighet (ikke tatt hensyn til forsinkelser som følge av rushtid eller andre forhold). På strekninger der det inngår bilferje, er ferjens seilingstid lagt til grunn.

Den koblede basen gir ikke informasjon om hvilke ferjestrekninger som eventuelt må benyttes. I våre beregninger har vi først skilt ut pendlingsrelasjoner der det er nødvendig å krysse en fjord. For å fordele pendlingen på de ulike sambandene som krysser fjorden har vi for alle sambandene beregnet:

- A. Reisetider med bil fra bosted til ferjekai
- B. Reisetider med bil fra aktuell ferjekai til arbeidssted
- C. Overfartstid + ventetid (1/4 frekvens) fra rutetabellene  
eller seilingstid fra ELVEG.

For C velges alternativet med lavest tid. Normalt brukes data fra ELVEG for korte samband og data for rutetabellene for lengre samband<sup>4</sup>. For alle aktuelle ruter beregnes samlet reisetid fra bosted til arbeidssted som A+B+C. Det beregnes også reisetid for eventuelle veiforbindelser (uten ferje) rundt fjorden. Kortest samlet reisetid peker ut det mest sannsynlige rutevalget og den mest sannsynlige ferjestrekningen.

Beregningen dekker bosteder og arbeidssteder opptil 200 km fra de aktuelle ferjestedene.

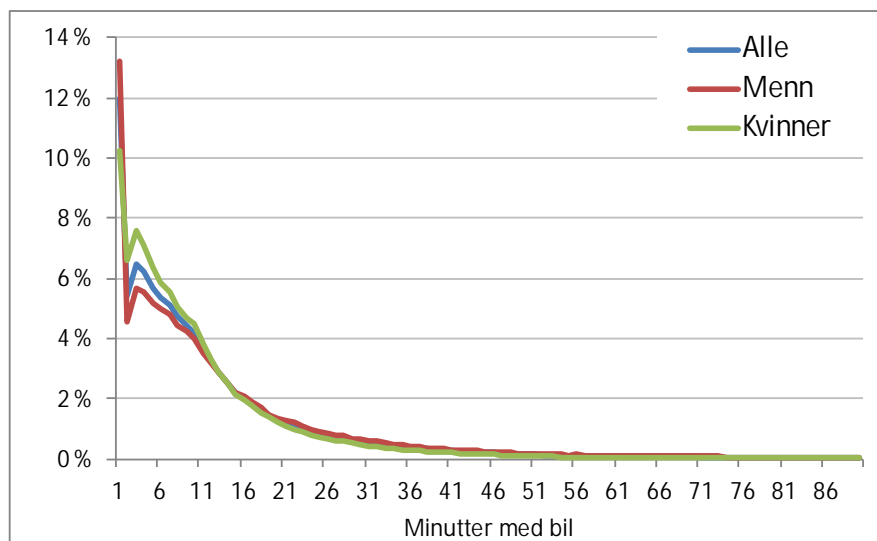
I beregningene må vi ta stilling til hvor stort nedslagsfeltet vil være rundt hvert ferjesamband. Det naturlige er å ta utgangspunkt i lengden av hver pendlingsrelasjon. Generelt er det svært få yrkesaktive som pendler lengre enn en strekning som kan tilbakelegges på 60 minutter med bil, slik det framgår av figur 2.1. Ved å ta hensyn til lokaliseringmønstrene, finner man at sannsynligheten for pendling til en arbeidsmarkedskonsentrasjon avtar raskt med reiseavstanden (Engebretsen og

<sup>2</sup> Yrkesaktive med variabelt frammøtested er knyttet til grunnkretsen med bedriftens hovedkontor. Ansatte i Forsvaret og i sjøfart er bokført med arbeidssted i sin bostedskommune (uten grunnkrets). Ved nylig bytte av bosted eller arbeidssted er kun kommune oppgitt. Det samme gjelder arbeidsplasser på Spitsbergen, Bjørnøya, Hopen, Jan Mayen eller Sokkelen. I enkelte kommuner har vi foretatt en del tilpasninger av stedfestingen.

<sup>3</sup> Beregningene er utført med GIS programmet Network Analyst og er knyttet til det bygningsmessige tyngdepunktet i hver grunnkrets (ikke medregnet garasjer, hytter og en del tekniske bygg – data fra Matrikkelen/GAB).

<sup>4</sup> ELVEG oppgir kun seilingstid basert på seilingshastighet 15 km/t. Ferjene har betydelige høyere hastighet. ELVEG gir derfor altfor lang seilingstid på de lengste sambandene.

Gjerdåker 2012<sup>5</sup>, Engebretsen og Vågane 2008<sup>6</sup>, Denstadli med flere 2008<sup>7</sup>). Ved reisetider over 60 minutter nærmer sannsynligheten seg raskt mot tilnærmet null.



Figur 2.1: Yrkesaktive med heltidsarbeid etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted. Omfatter yrkesaktive med stedfestet arbeidssted innenfor 90 minutter reisetid. Hele landet. Prosent. Tallgrunnlag: Registerbasert sysselsettingsstatistikk 2010 (SSB) og ELVEG. Kilde: Engebretsen og Gjerdåker (2012).

Selv om pendlings sannsynligheten er lav på lange reiseavstander, kan antall pendlere bli relativt høyt mellom områder med mange bosatte og områder med mange arbeidsplasser. For reisetider over 1,5 time dreier dette seg i liten grad om dagpendling. Dette viser resultater fra TØIs reisevaneundersøkelse (IC-undersøkelsen) blant langpendlere innenfor intercitytriangelet rundt Oslo (Engebretsen med flere 2012<sup>8</sup>). Når reisetiden overstiger én time (regnet som reisetid med bil etter skiltet hastighet utenom rushtid) er det økende innslag av ukependlere (har hybel/pendlerbolig nær arbeidsstedet) eller folk som tilbringer mesteparten av arbeidsuken på hjemmekontoret (reiser for eksempel én gang per uke til arbeidsstedet).

IC-undersøkelsen viser at man opp til pendlingsavstander på én time kan regne at pendlerne reiser fram og tilbake hver dag, det vil si to arbeidsreiser per dag. Når reisetiden er om lag to timer, er gjennomsnittlig antall reiser ca 0,7 per dag.

Vi har valgt å inkludere både dagpendlere og ukependlere i beregningene og har tatt med pendling med reisetid opptil fem timer med bil mellom bosted og arbeidssted<sup>9</sup>. **Resultatene fra våre beregninger viser øvre sannsynlige omfang av pendling.** Pendlingsstrømmene er stedfestet til pendlerens bostedskrets og arbeidsstedskrets.

<sup>5</sup> Gjerdåker, A. og Engebretsen, Ø. (2012). *Potensial for regionsforstørring*. TØI-rapport 1208/2012.

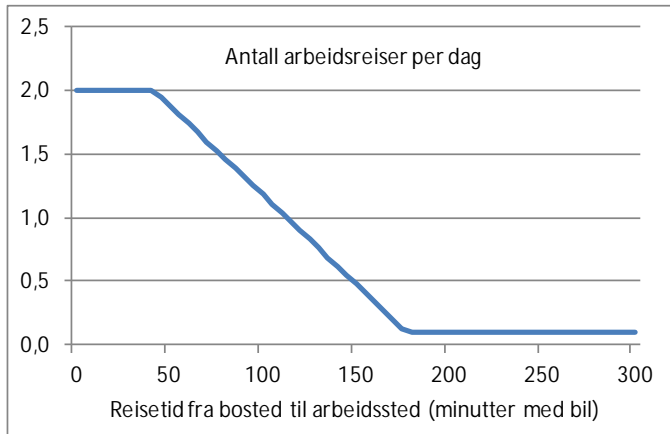
<sup>6</sup> Engebretsen, Ø. og Vågane, L. (2008). *Sentralisering og regionforstørring. Endringer i arbeidsmarkedets og tjenestetilbudets geografi*. TØI-rapport 981/2008.

<sup>7</sup> Denstadli, J.M., Engebretsen, Ø., Gjerdåker, A. og Vågane, L. (2008). *Næringslivets persontransporter*. TØI-rapport 908/2008.

<sup>8</sup> Engebretsen, Ø., Brechan, I., Gjerdåker, A. og Vågane, L. (2012). *Langpendling innenfor intercitytriangelet*. TØI-rapport 1201/2012.

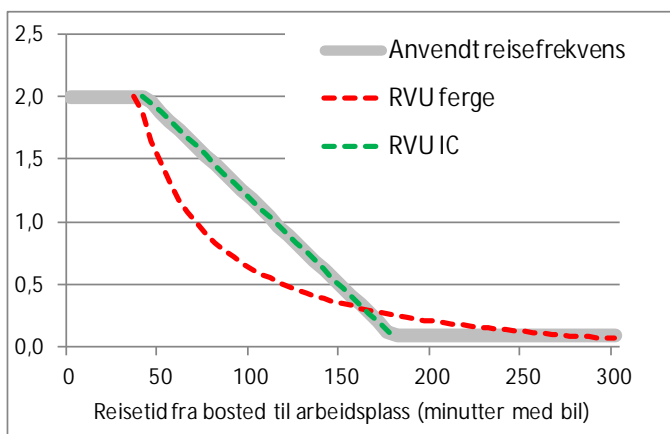
<sup>9</sup> Reisetiden er beregnet langs raskeste kjørerute med bil på grunnlag av skiltet hastighet (ikke tatt hensyn til forsinkelser som følge av rushtid eller andre forhold). På strekninger der det inngår bilferje, er ferjens seilingstid og ventetid lagt til grunn.

Ved beregning av ferjetrafikken denne pendlingen skaper, antar vi en reisefrekvens på to arbeidsreiser per dag for reisetider opp til ca 45 minutter. For lengre pendlingsavstander beregner vi reisefrekvensene ut fra erfaringstall fra IC-undersøkelsen (figur 2.2). Vi setter laveste verdi til 0,1 per dag, det vil si at vi antar at det foretas minst én reise mellom bosted og arbeidssted i løpet av to uker. For årstrafikk legger vi til grunn 230 arbeidsdager per år (kilde: Skattedirektoratet) fratrukket gjennomsnittlig sykefravær på 6,5 % (kilde: SSB).



Figur 2.2: Modell for beregning av antall arbeidsreiser per dag (reisefrekvens) mellom bosted og arbeidssted (begge retninger) etter reisetid med bil inklusive ferje (mellom bosted og arbeidssted).

Resultatene fra reisevaneundersøkelsen på ferjene (RVU ferje) gir lavere reisefrekvens opp til pendlingsavstander på ca tre timer (samsvarer delvis med funn i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009). I figur 2.3 har vi sammenlignet fordelingene av reisefrekvenser basert på de to undersøkelsene<sup>10</sup>. Vi har valgt å bruke reisefrekvensene fra IC-undersøkelsen i våre beregninger fordi den er basert på et vesentlig større pendlerutvalg, har en mer systematisk og presis registrering av antall reisedager og har en mer detaljert beregning av reisetid.



Figur 2.3: Sammenligning av reisefrekvenser (antall arbeidsreiser per dag) etter reisetid mellom bosted og arbeidssted.

<sup>10</sup> Den beregnede arbeidsreisefrekvensen basert på RVU ferje vil variere med kodingen av intervall-inndelte svaralternativer (8 eller flere per uke, 4-7 per uke, 1-3 per uke, 1-3 per måned osv) og hvilke ferjestrekninger som regnes med.

## 2.3 Registerbasert pendling versus RVU

I analysene nedenfor vil det fremkomme avvik mellom sannsynlig omfang av pendling basert på registeranalysene og opplysninger om antall reiser til/fra arbeid fra RVUen. Dette må man kunne forvente fordi estimatene i RVU bygger på intervju-personens egen forståelse av hva som er reisens formål, her, hva som er en reise til/fra arbeid. Det er ikke gitt at denne sammenfaller med definisjonen av pendling som ligger til grunn for de registerbaserte pendlingsanalysene; at man reiser mellom bostedet og stedet hvor arbeidsgiveren er lokalisert. For eksempel kan en håndverker som i en 14-dagers periode kjører til en byggeplass for å utføre en installasjon, vurdere dette som en reise til/fra arbeid. I de registerbaserte analysene vil ikke dette være en pendlerreise.

Det er heller ikke gitt at alle som potensielt kan bruke et samband til/fra arbeid, faktisk reiser. Reisefrekvensen vil også variere. I beregningene har vi som nevnt lagt til grunn en reisefrekvens på to arbeidsreiser per dag for reisetider opp til ca 45 minutter. For lengre pendlingsavstander beregner vi reisefrekvensene ut fra erfaringstall fra IC-undersøkelsen. Andre forutsetninger ville gitt et litt annet utfall. Vi mener likevel at forutsetningene er rimelige ut fra den kunnskapen vi i dag har om pendlingsavstander og reisefrekvens.

På enkelte strekninger er hurtigbåt en alternativ transportmåte. Hvor stor andel av trafikken som eventuelt går med hurtigbåt har vi ikke foretatt beregninger av her.

Pendlingsdataene gir imidlertid et objektivt sammenligningsgrunnlag for å vurdere (det potensielle) omfanget av pendlingsreiser på riksvegferjesambandene. Som nevnt vurderer vi tallene som øvre sannsynlige omfang av pendling på de enkelte sambandene. For hvert samband har vi vurdert pendlingsdataene opp mot estimatene for reiser til/fra arbeid som fremkommer gjennom RVU-dataene.

## 3 Moss-Horten

Operatør:	Bastø Fosen						
Kryssing:	Rv19 Oslofjorden (Moss og Horten kommuner)						
Overfartstid:	30 minutter						
Ferjer:	Bastø I (PBE), Bastø II ( PBE), Bastø III ( PBE), Bastø IV ( PBE), Bastø V (115 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer (ekskl. sjåfør)	3 720	4 012	4 120	4 312	4 479	4,8 %	3,0 %
Kjøretøy	4 046	4 147	4 269	4 491	4 749	4,1 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- Moss-Horten er sambandet med størst vekst i ÅDT (kjøretøy) i perioden 2008-2012.
- Ca. en tredel av reisene på sambandet er arbeidsrelatert, og to tredeler private reiser. Ferie/fritid er viktigste private reiseformål (29 %).
- Bosatte i ferjekommunene Moss og Horten (med omegn) står for ca. 25 % av trafikken på sambandet.
- Totalt kan det være opptil 1 195 yrkesaktive med heltidsarbeid som bruker sambandet for reise mellom bosted og arbeidssted (siste kvartal 2012). Det anslås at pendlerne i snitt genererer 1 450 reiser med ferjen på hverdager. På årsbasis utgjør dette vel 312 000 reiser.
- Respondentene oppga en gjennomsnittlig ventetid på 11 minutter. Ventetiden i sommersesongen er oppgitt til 14 minutter og ni minutter resten av året. En av fire venter mindre enn fem minutter før ombordkjøring. Om lag en tredel må vente 15 minutter eller lengre.
- Hele 70 % av de som reiser på sambandet betaler enkeltbillett, som er langt over gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene.

### 3.1 Trafikkvolum og reiseformål

Moss-Horten er landets største ferjesamband. Trafikken i perioden september 2012 – august 2013 var på 2,85 millioner passasjerer 16 år og eldre, sjåfører inkludert (tabell 3.1). I tillegg kommer knapt 500 000 passasjerer under 16 år (15 % av totaltrafikken).

Årsgøntrafikken i 2012 var 4 749 kjøretøy og 4 479 passasjerer. Trafikkveksten de siste fem årene var henholdsvis 4,1 og 4,8 %, som er godt over gjennomsnittet for alle riksvegferjesambandene. Av riksvegferjesambandene har Moss-Horten hatt størst

ÅDT-vekst (kjøretøy) siste fem år (Molde-Vestnes har hatt høyere ÅDT-vekst for passasjerer).

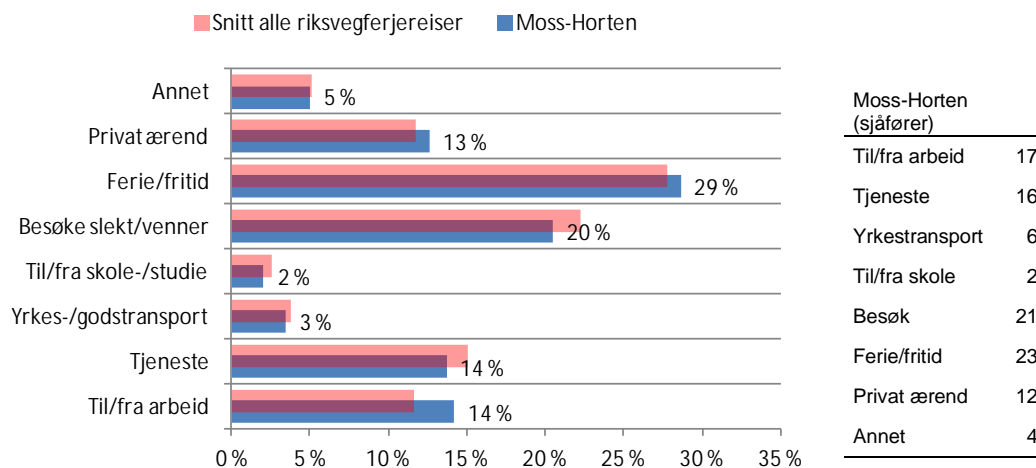
Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 34 % av totaltrafikken (drøyt 1,1 millioner reiser). Dette tilsvarer gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene.

Tabell 3.1: Antall reiser på sambandet Moss-Horten i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

Billettkategori	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	1 429 000	50
Bil >= 6 meter	292 000	10
MC	17 000	1
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfører)*	1 108 000	39
I alt	2 846 000	100

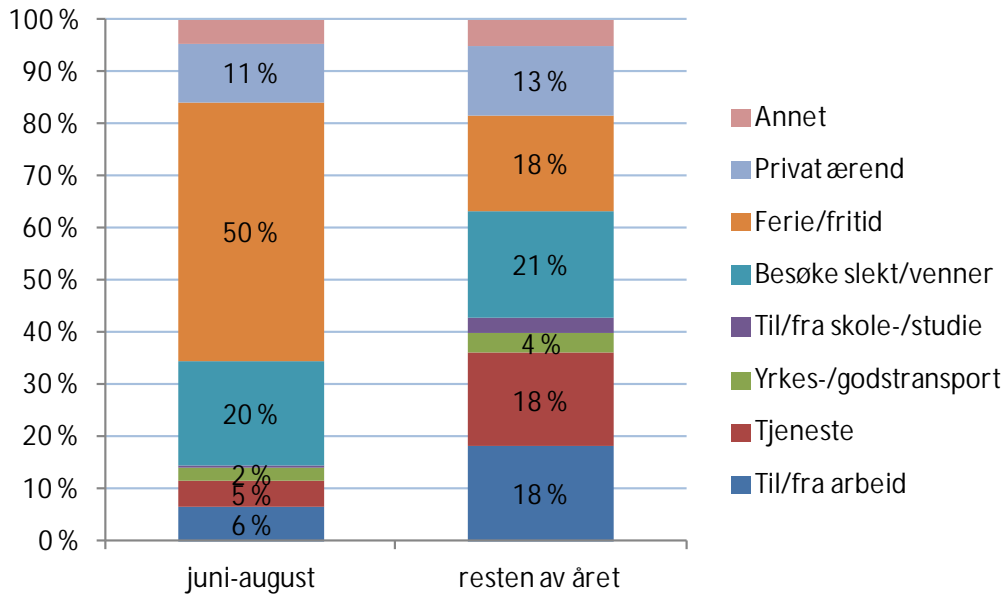
\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Drøyt 30 % av trafikken er arbeidsrelatert (figur 3.1). Tjenestereiser og reiser til/fra arbeid er omtrent like store delmarkeder. Ferie/fritid er største private formål, men det er også betydelig besøkstrafikk. Strukturen i trafikken på Moss-Horten er i stor grad sammenfallende med gjennomsnittet for alle riksvegferjereiser, men med noe større innslag av reiser til/fra arbeid. Tabellen til høyre i figuren viser reiseformål for sjåfører, som har en vesentlig større andel arbeidsrelaterte reiser sammenlignet med andre reisende.



Figur 3.1: Reiseformål for passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåfører) på Moss-Horten.

Halvparten av reisene i sommermånedene er ferie- og fritidstrafikk, mens arbeidsrelaterte reiser utgjør 40 % av trafikken utenom sommersesongen (figur 3.2). Det relative omfanget av besøkstrafikk er stabilt over året.



Figur 3.2: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre på sambandet Moss-Horten etter sesong.

### 3.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 3.2 viser bostedet til de reisende på Moss-Horten. Hovedtrekkene er:

- Bosatte i Moss med omegn står for 13 % av trafikken. Disse reisene skiller seg ut med en høy andel til/fra arbeid.
- Bosatte i Horten (inkl. Holmestrand) står for en tilsvarende andel av reisene som Moss, men strukturen er ulik – mindre arbeidspendling og større innslag av private reiser.
- Bosatte i Tønsberg med nabokommuner (13 % av trafikken) har en høyere andel tjenestereiser enn gjennomsnittet.
- 7 % av trafikken genereres av bosatte i Follo. Høy andel tjeneste-/yrkestransport.
- Knappt hver tiende reise foretas av bosatte "andre steder i Norge". Bosatte i Oslo står bak 24 % av disse reisene. Det er lite trafikk fra Buskerud (Drammen). Denne går ventelig via Oslofjordforbindelsen.
- Nær halvparten av trafikken som genereres i utlandet har et arbeidsrelatert formål.

Tabell 3.2: Reiser på sambandet Moss-Horten etter bosted.

Bosted	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål				I alt	n
		Til/fra arbeid	Tjeneste-/yrkestransport	Privat			
Moss,Rygge,Råde,Våler	13	30	16	54	100	254	
Sarpsborg,Fredrikstad	10	15	16	69	100	234	
Østfold øvrig	6	5	20	75	100	150	
Horten,Holmestrand	12	15	13	72	100	231	
Tønsberg,Nøtterøy,Tjøme,Stokke	13	14	23	63	100	277	
Sandefjord, Larvik	8	14	15	71	100	170	
Indre Vestfold <sup>1)</sup>	3	-	-	-	-	66	
Telemark	7	4	18	78	100	161	
Agder	5	3	15	83	100	132	
Follo	7	7	23	70	100	177	
Annet sted Norge	9	7	12	81	100	254	
Utlandet	5	21	26	54	100	121	
I alt	100	14	17	69	100	2 227	

<sup>1)</sup>Merk at antall observasjoner er få

Tabell 3.3 viser start- og endepunkt for reiser på sambandet. Vi har her fordelt trafikken på 11 soner (merk at det er få observasjoner for enkelte soner). Hovedbildet for trafikken er:

- Moss-Horten (som definert over) er største relasjon med 9 % av trafikken. Halvparten av disse reisene har formål til/fra arbeid.
- Moss-Sandefjord/Larvik er nest største relasjon med 6 %. Syv av ti reiser er av privat karakter.
- 5 % av reisene går mellom Moss og Tønsberg (som definert over). Drøyt halvparten av denne trafikken er arbeidsrelatert (35 % tjeneste).
- I alt går 36 % av trafikken på Moss-Horten som går mellom ferjefylkene Østfold og Vestfold.



Tabell 3.3: Geografisk fordeling av reiser på sambandet Moss-Horten. Prosent.

Endested	Startsted for passasjerer på Moss-Horten										
	Moss <sup>1)</sup>	Nedre Glomma <sup>2)</sup>	Østfold øvrig	Horten <sup>3)</sup>	Tønsberg <sup>4)</sup>	Sandefjord, Larvik	Telemark og Agder	Follo	Annet sted Norge	Utlandet	I alt
Moss <sup>1)</sup>	-	-	-	4	2	4	4	-	1	-	15
Nedre Glomma <sup>2)</sup>	-	-	-	2	2	3	3	-	1	-	10
Østfold øvrig	-	-	-	<1	1	1	2	-	<1	-	5
Horten <sup>3)</sup>	5	1	1	-	-	-	-	1	1	4	13
Tønsberg <sup>4)</sup>	3	2	1	-	-	-	-	1	1	5	14
Sandefjord, Larvik	2	1	1	-	-	-	-	2	<1	2	8
Telemark, Agder	3	3	2	-	-	-	-	1	1	6	15
Follo	-	-	-	1	2	1	2	-	<1	-	7
Annet sted Norge	1	1	-	1	2	<1	1	<1	<1	2	8
Utlandet	-	-	-	1	1	1	1	<1	1	-	5
I alt	13	9	5	9	9	11	14	6	6	19	100
N	240	201	109	202	250	153	309	139	168	100	100

<sup>1)</sup>Inkluderer Rygge, Råde og Våler

<sup>2)</sup>Sarpsborg og Fredrikstad

<sup>3)</sup>Inkluderer Holmestrand

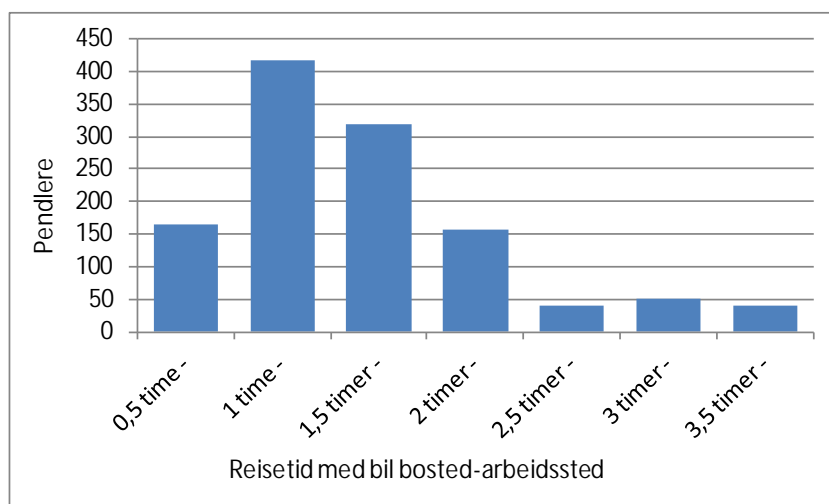
<sup>4)</sup>Inkluderer Nøtterøy, Tjøme og Stokke

### 3.3 Arbeidspendling

Det er hovedsakelig for pendling mellom Østfold/Follo og Vestfold/Telemark at det kan være aktuelt å benytte ferjesambandet Moss-Horten (R19). Lengre nord er det raskest å krysse Oslofjorden via Oslofjordtunnelen eller å reise via Oslo. Sett i forhold til antall yrkesaktive og antall arbeidsplasser i Østfold og Vestfold/Telemark, er det svært få som pendler over Oslofjorden. Total kan det være opptil 1 195 yrkesaktive med heltidsarbeid som bruker ferjesambandet Moss-Horten for reise mellom bosted og arbeidssted (siste kvartal 2012 – basert på tall fra registerbasert sysselsettingsstatistikk, SSB). Vi vet imidlertid ikke hvor mange som faktisk reiser på denne måten. For noen kan det være mer attraktivt å reise via Oslofjordtunnelen selv om våre beregninger viser at det vil være raskere å bruke ferjen.

3/4 av de som pendler via Moss-Horten har under to timer reisetid hjemmefra til jobb, halvparten har under 1,5 time til tross for at ferjedelen alene krever minst 40 minutter (figur 3.3)<sup>11</sup>. Innslaget av pendling over lange avstander ville nok vært noe større dersom målingen hadde omfattet pendling til/fra Sverige (Västra Götaland og Värmland).

<sup>11</sup> Overfartstiden er 30 minutter. I tillegg kommer ventetid.



Figur 3.3: Markedspotensial for sambandet Moss-Horten: Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

På de lengste pendlingsavstandene er det nok mange som er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag. Basert på vår standardiserte formel for beregning av antall arbeidsreiser etter reisetid (se kapittel 2.2), anslår vi at pendlerne i snitt genererer 1 450 reiser med ferjen på hverdager (tabell 3.4). På årsbasis utgjør dette vel 312 000 reiser<sup>12</sup>.

Hvis vi tar utgangspunkt i reiseretningen fra bosted til arbeidssted, er det pendlingen østover som er størst både regnet i antall pendlere og antall reiser (tabell 3.4). To tredeler av reisene skapes av pendlere som har under 1,5 timer i reisetid, 90 % skapes av pendlere med under to timer reisetid (figur 3.4)<sup>13</sup>.

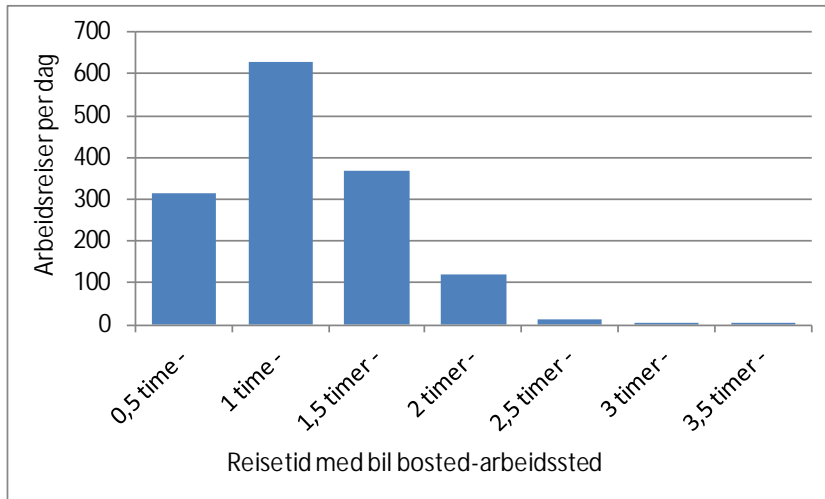
Tabell 3.4: Markedspotensial for ferjesambandet Moss-Horten: Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Vestover	532	679	146 079
Østover	663	773	166 227
I alt	1 195	1 452	312 306

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

<sup>12</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser 30-40 prosent lavere.

<sup>13</sup> Resultatene fra reisevaneundersøkelsen gir omtrent samme fordeling.



Figur 3.4: Markedspotensial for sambandet Moss-Horten: Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

25 % av arbeidsreisene skapes av de yrkesaktive bosatt i ferjekommunene Moss og Horten (tabell 3.5). Ellers er det de yrkesaktive i kommune Fredrikstad og Tønsberg som skaper mest trafikk.

Tabell 3.5: Markedspotensial for sambandet Moss-Horten: Beregnet antall arbeidsreiser (begge retninger) per dag etter pendlingsretning (regnet fra bosted) og pendlernes bostedskommune. Kommuner med minst 50 arbeidsreiser med ferjen per dag. Kommunene sortert etter antall reiser. Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Bostedskommune	Reiser per dag*	Pendlere
Pendlingsretning vestover	Moss	203	120
	Fredrikstad	108	89
	Sarpsborg	72	60
	Rygge	57	36
Pendlingsretning østover	Horten	158	90
	Tønsberg	120	80
	Sandefjord	88	68
	Larvik	88	72
	Nøtterøy	62	43

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

Kartene i figurene 3.5 gir et mer detaljert bilde. Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). De største konsentrasjonene av arbeidsreisetrafikk etter bosted er knyttet til Moss tettsted (18 %), Fredrikstad/-Sarpsborg tettsted (10 %) og Tønsberg tettsted (10 %). Regnet etter arbeidssted er det først og fremst Fredrikstad/Sarpsborg tettsted som peker seg ut med 24 % av arbeidsreisene, deretter kommer Moss tettsted (12 %) og Horten tettsted (11 %).

Fra siste kvartal 2010 til siste kvartal 2012 økte tallet på arbeidsplasser i Østfold og Vestfold med henholdsvis 3,8 og 3,9 %. Yrkesbefolkningen økte vesentlig mer, henholdsvis 4,7 og 4,6 %. Avviket skyldes kraftig økning i pendlingen til Oslo og Akershus; 8,9 % fra Østfold og 10,6 % fra Vestfold. Veksten i den beregnede arbeidsreisetrafikken på ferjesambandet over Oslofjorden var ikke mer enn knapt 5 %. Det var imidlertid forskjell mellom pendlingsretningene. Mens arbeidsreiser for bosatte vest for fjorden økte med knapt 2 %, var veksten nesten 9 % for de bosatte øst for fjorden. Det er først og fremst Horten og Moss som har fått økt innpendling over fjorden<sup>14</sup>. Endringene i arbeidsreiser på tvers av Oslofjorden utgjør uansett så lave tall at det kun gir marginale utslag på fylkesnivå.

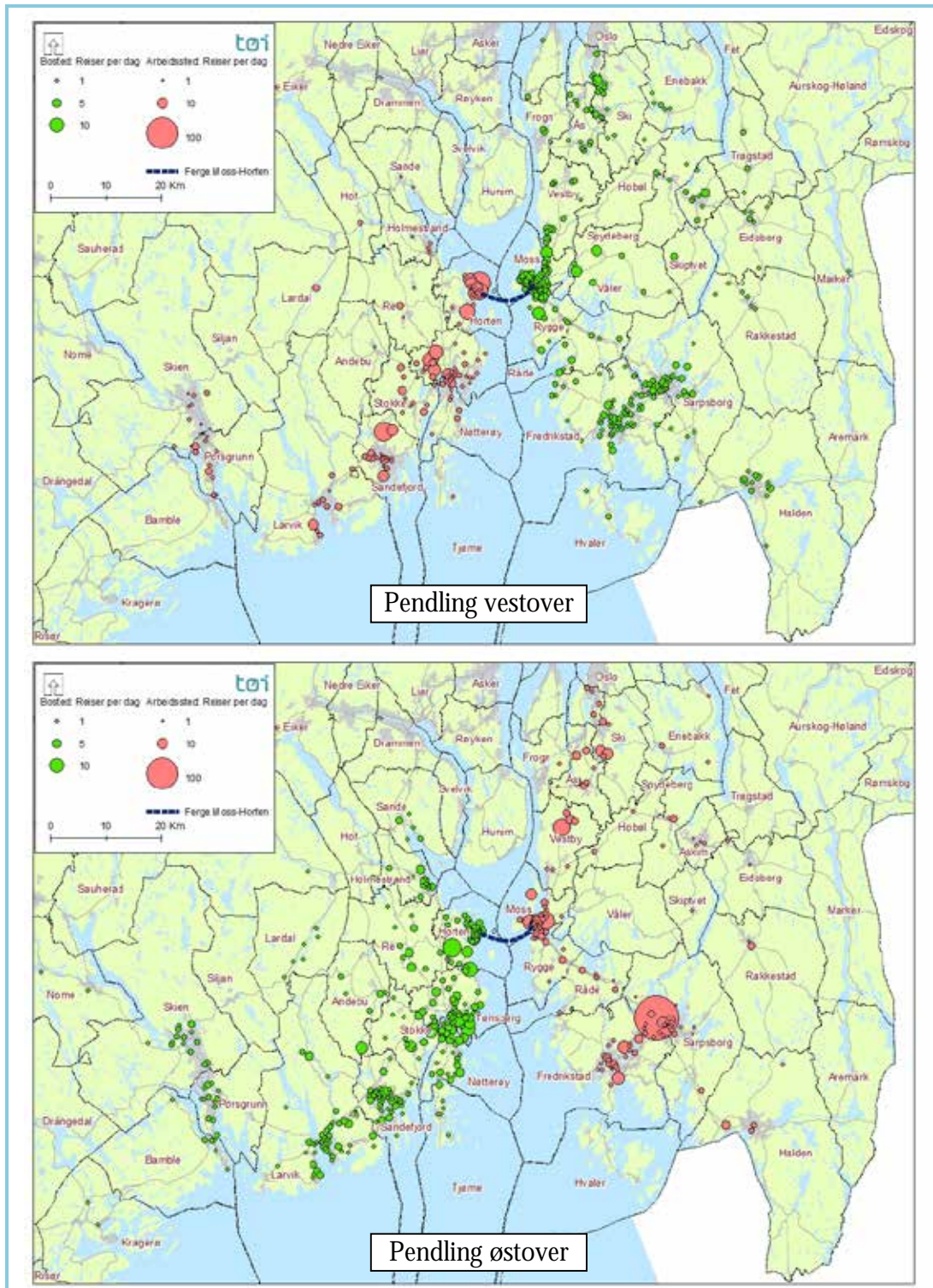
### 3.3.1 Registertall versus RVU

Tabell 3.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på drøyt 310 000 per år på sambandet Moss-Horten. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 14 % av trafikken for reisende 16 år og eldre (figur 3.1). Dette tilsvarer om lag 390 000 reiser per år. I prosjektet "Oslofjordforbindelsen - trafikk og regionale virkninger" oppga 17 % av bilsjåførene på Moss-Horten til/fra arbeid som reiseformål (Lian m fl., 2002)<sup>15</sup>. Dette er sammenfallende med vårt estimat (jf. figur 3.1). Som vi var inne på i avsnitt 2.3, indikerer dette at RVU-respondentenes forståelse av en arbeidsreise ikke sammenfaller med definisjonen som ligger til grunn for de registerbaserte analysene.

---

<sup>14</sup> Veksten i ferjetrafikken er sammensatt av små endringer fordelt på flere pendlingsstrømmer (noen har gått ned, andre har økt).

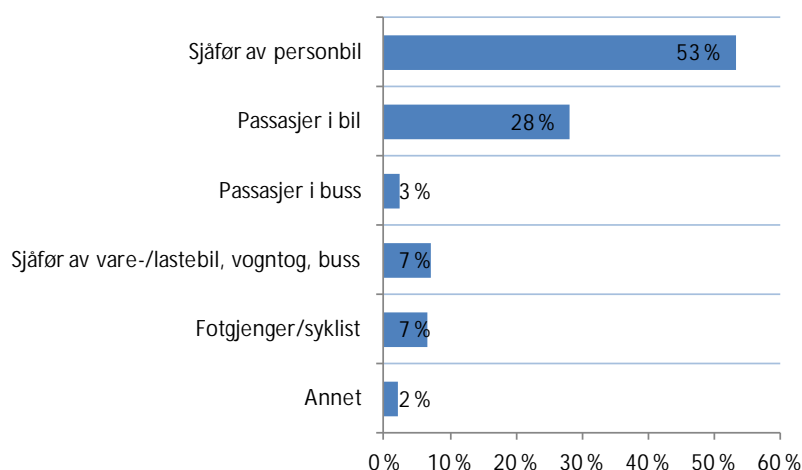
<sup>15</sup> Lian, J.I., Grue, B. og Strand, S. (2002). *Oslofjordforbindelsen - trafikk og regionale virkninger*. TØI-rapport 554/2002.



Figur 3.5: Markedspotensial for ferjesambandet Moss-Horten (R19): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkretsnivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke og med bosted vest for Oslofjorden. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

### 3.4 Reisemåte

Drøyt halvparten av respondentene oppga å være sjåfør av personbil, 7 % sjåfør av varebil, lastebil, vogntog eller buss, mens om lag hver tredje var passasjer i bil eller buss. Ser vi disse tallene opp mot billettstatistikken i tabell 3.1, har vi i RVUen fanget opp for mange sjåførere av personbil og for få yrkessjåførere. I henhold til tabell 3.1 er 50 % av passasjerene førere av bil under seks meter, og 10 % fører av bil som er seks meter eller lengre. Som nevnt innledningsvis var det generelt vanskeligere å rekruttere yrkessjåførere til undersøkelsen enn andre passasjergrupper, noe som gjenspeiler seg i disse tallene. Andelen passasjerer er i henhold til billettstatistikken, dvs. knapt 40 % (passasjerer i bil/buss pluss fotgjengere og syklister).



Figur 3.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet.

Blant respondentene oppga 7 % en annen reisemåte til ferjen enn fra ferjen (gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene er 6 %). Av disse sier hver fjerde at de reiste til ferjen med bil, og vil gå eller sykle videre (eller motsatt). 15 % skifter mellom bilpassasjer og fotgjenger/syklist (eller motsatt), mens 14 % oppgir at de vil bytte fra å være bilpassasjer til bilfører (eller motsatt). Tallene er imidlertid usikre på grunn av få observasjoner (n=144).

Personbilbelegget for reiser på Moss-Horten er noe lavere enn for gjennomsnittet for alle riksvegferjereiser (tabell 3.6). En høy andel reiser til/fra arbeid ligger blant annet bak dette. Personbilbelegget på riksvegferjene generelt ligger godt over belegget på bilreiser i sin alminnelighet.

Tabell 3.6: Personbilbelegg for reiser på sambandet Moss-Horten, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

Belegg	Moss-Horten	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge <sup>1)</sup>
Juni-august	2,24	2,26	1,59
Resten av året	1,74	1,87	1,52
I alt	1,90	2,00	1,54

<sup>1)</sup>Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009



## 3.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

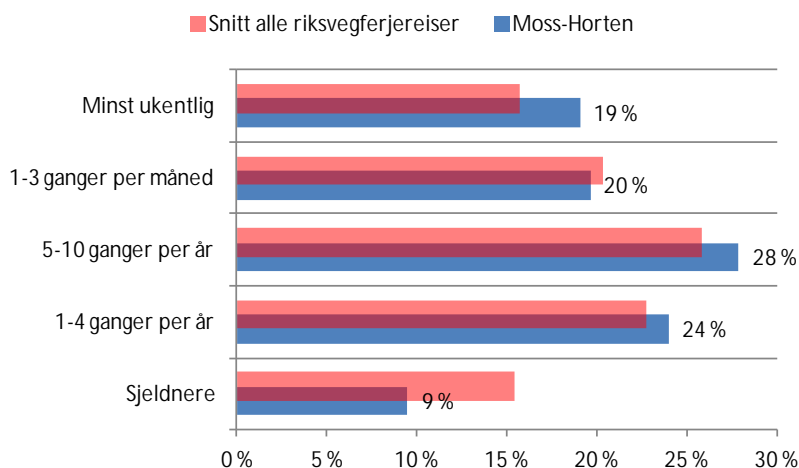
### 3.5.1 Reisefrekvenser

Respondentene ble bedt om å oppgi hvor ofte de reiser på sambandet, i antall enkeltreiser. Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året, sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

Figur 3.7 viser at personer som reiser på sambandet minst ukentlig står for knapt 20 % av trafikken. Hver femte reise foretas av en person som reiser 1-3 ganger per måned, mens bare 9 % av reisene foretas av personer som reiser mindre enn en gang per år.

Hele 75 % av dem som reiser mellom hjem og arbeid oppgir at de reiser på strekningen minst ukentlig. Lavest reisefrekvens har de som oppgir et privat formål for den aktuelle reisen (8 % ukentlig). Det er imidlertid ikke gitt at reiseformålet er det samme for alle reisene.

Det er relativt sett flere som benytter Moss-Horten på ukentlig basis sammenlignet med gjennomsnittet for riksvegferjereisene. Høy andel reiser til/fra arbeid bidrar til dette.



Figur 3.7: Reisefrekvenser på sambandet Moss-Horten.

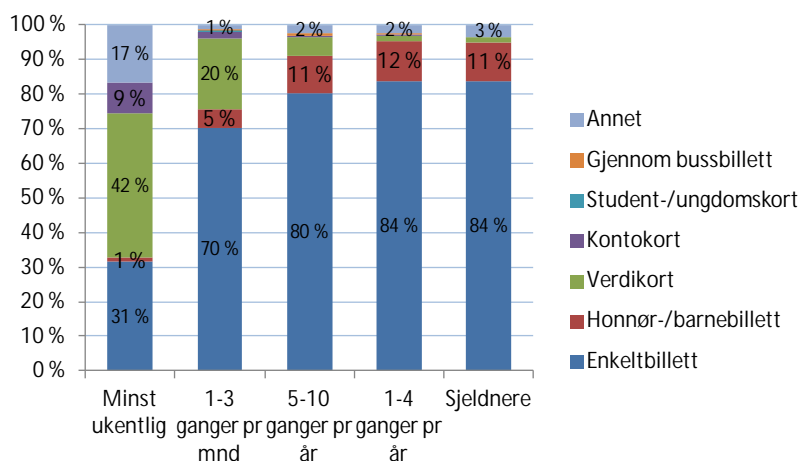
### 3.5.2 Betaling

Hele 70 % av de som reiser på sambandet betaler enkeltbillett (tabell 3.7). Dette er langt over gjennomsnittet for riksvegferjereiser. Drøyt halvparten av sjåfører av varebil, lastebil og vogntog benytter verdikort eller kontokort, men også her er bruken av enkeltbillett stor sett opp mot andre samband.

Tabell 3.7: Reisende på sambandet Moss-Horten etter billettype og reisemåte.

	Alle Riksvegferje- samband	Alle Moss- Horten	Sjåfører		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	70	74	47	74
Honnørbillett	6	8	6	-	13
Verdikort	37	14	16	42	7
Kontokort	3	2	2	9	1
Student-/ungdomskort	2	-	-	-	-
Gjennom bussbillett	3	-	-	-	1
Annet	3	5	2	2	4
I alt	100	100	100	100	100

Hvilken billettype man benytter er også betinget av hvor ofte man reiser på sambandet (figur 3.8). Blant dem som reiser minst en gang per uke har drøyt halvparten verdi- eller kontokort.



Figur 3.8: Reiser på sambandet Moss-Horten etter billettype og reisefrekvens.

For arbeidsrelaterte formål betaler normalt arbeidsgiver for reisen. Blant dem som er på tjenestereise, oppgir 90 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis, mens 37 % av dem som er på reise til/fra arbeid får helt eller delvis dekket reisen av arbeidsgiver (tabell 3.8).

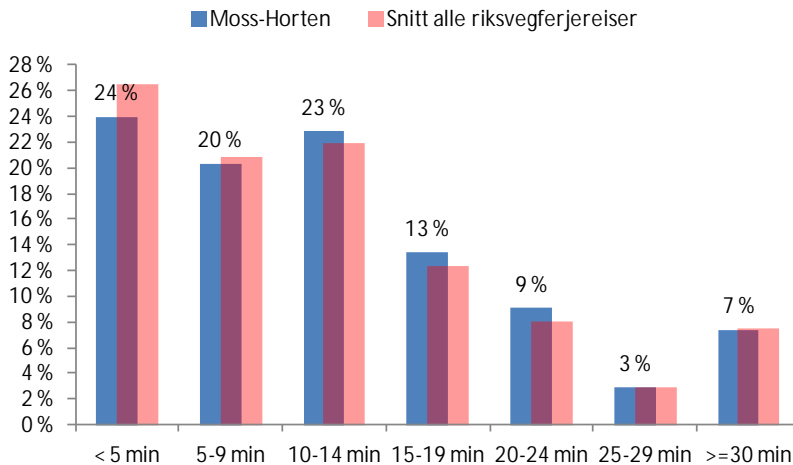
Tabell 3.8: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene.

	Betaler arbeidsgiver?			I alt
	Ja, helt	Ja, delvis	Nei	
Til/fra arbeid	30	7	63	100
Tjeneste-/yrkesreise	83	6	10	100
I alt	59	7	34	100



### 3.5.3 Ventetid

Moss-Horten har fire avganger per time i peak. Respondentene oppga en gjennomsnittlig ventetid på 11 minutter. Dette er som snittet for alle reiser på riksvegferjesambandene. Ventetiden i sommersesongen er oppgitt til 14 minutter, mens respondenter som deltok i undersøkelsen i april oppga ni minutters ventetid. Figur 3.9 viser at en av fire ventet mindre enn fem minutter før ombordkjøring. Om lag en tredel måtte vente 15 minutter eller lengre.



Figur 3.9: Oppgitt ventetid på sambandet Moss-Horten.

De som er på en arbeidsrelatert reise venter i gjennomsnitt åtte minutter, mens privatreisende venter 12 minutter. Som for andre samband tilpasser de som reiser ofte (minst en gang per uke) seg litt bedre til avgangstidene (gjennomsnittlig ventetid ni minutter), dvs. at de har kortere ventetid enn de som reiser sjeldnere.

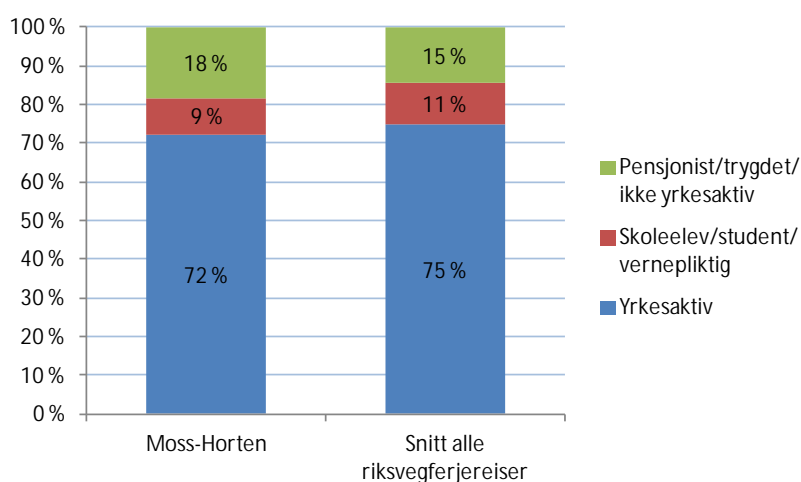
### 3.5.4 Demografi og inntekt

Tabell 3.9 og figurene 3.10 og 3.11 viser kjønns- og alderssammensetningen for passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåførere), hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt. Oppsummert viser tallene at:

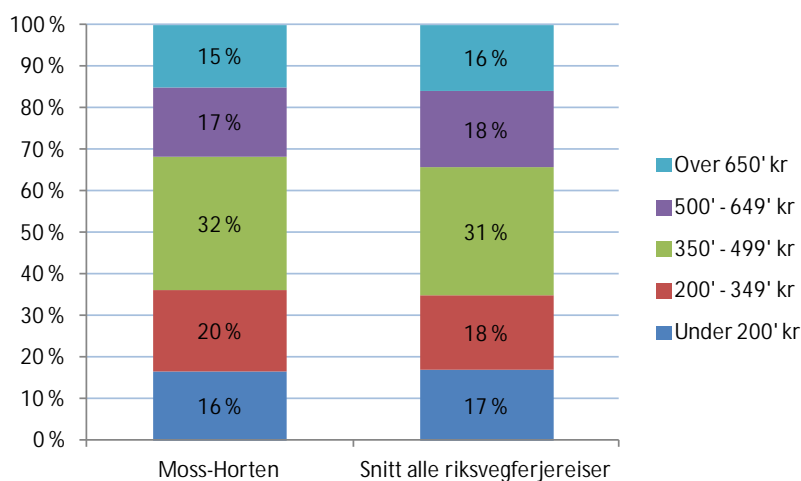
- 56 % av reisene på Moss-Horten foretas av menn og 44 % av kvinner.
- Hver femte passasjer 16 år og eldre er en mann mellom 40 og 54 år. Personer 70 år og eldre utgjør bare 7 % av passasjergrunnet (mot 13 % av befolkningen 16 år og eldre).
- Det store flertallet av passasjerene er yrkesaktive, men 18 % er pensjonister/ikke yrkesaktive. Denne andelen er noe høyere sammenlignet med andre samband.
- Brutto årsinntekt blant passasjerene på Moss-Horten er som for "gjennomsnittspassasjer" på riksvegferjene.

Tabell 3.9: Kjønn- og alderssammensetning for passasjerer på Moss-Horten og for alle reiser med riksvegfjerjer. Prosent.

	Moss-Horten			Alle reiser på riksvegfjerjesambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	6	7	13	7	7	14
25-39 år	9	11	20	11	14	25
40-54 år	16	20	36	14	18	32
55-69 år	10	14	24	10	14	24
70 år og eldre	3	4	7	2	3	5
I alt	44	56	100	44	56	100



Figur 3.10: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Moss-Horten og for alle riksvegfjerjereiser.



Figur 3.11: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Moss-Horten og for alle riksvegfjerjereiser.

## 4 Mortavika-Arsvågen

Operatør:	Fjord1						
Kryssning:	E39 Boknafjorden (Rennesøy og Bokn kommuner)						
Overfartstid:	25 minutter						
Ferjer:	MF Boknafjord (242 PBE), MF Mastrafjord (212 PBE), MF Stavangerfjord (242 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer (ekskl. sjåfør)	3 714	3 833	4 170	4 232	4 299	3,7 %	3,0 %
Kjøretøy	3 276	3 447	3 534	3 605	3 705	3,1 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- ÅDT-veksten på Mortavika-Arsvågen de siste fem årene var litt høyere enn gjennomsnittlig vekst på riksvegferjesambandene.
- Hver tredje reise mellom Mortavika og Arsvågen er arbeidsrelatert, ferie og fritid er vanligste private reisemål.
- Mer enn 5 500 yrkesaktive med heltidsarbeid kan knyttes til sambandet for reise mellom bosted og arbeidssted. Pendlingen sørover som er størst regnet både i antall pendlere og antall arbeidsreiser.
- Bosatte på Haugalandet står for ca. 25 % av totaltrafikken. I større grad enn annen trafikk er disse reisene knyttet til arbeidsrelaterte formål.
- Anslagsvis går drøyt 20 % av trafikken mellom Haugalandet og Stavanger.
- Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til ni minutter. Dette er litt under gjennomsnittet for riksvegferjereiser (11 minutter). Knappt 30 % ventet mindre enn fem minutter på ferjen.

### 4.1 Trafikkvolum og reisemål

Mortavika-Arsvågen er Norges neste største ferjesamband etter Moss-Horten med en ÅDT i 2012 på 3 705 kjøretøy og 4 299 passasjerer. Gjennomsnittlig årlig ÅDT-vekst de siste fem årene har vært 3,1 % for kjøretøy og 3,7 % for passasjerer.

Passasjerveksten har vært noe høyere enn gjennomsnittet for riksvegferjereiser.

I perioden september 2012 – august 2013 var trafikken i vår populasjon (voksne passasjerer, inkl. sjåfører) på 2,45 millioner (tabell 4.1). I tillegg reiste ca. 530 000 på barnebillett.

Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 33 % av årstrafikken, som er tilsvarende med gjennomsnittet for trafikken på riksvegferjesambandene.

Tabell 4.1: Antall reiser på sambandet Mortavika-Arsvågen i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

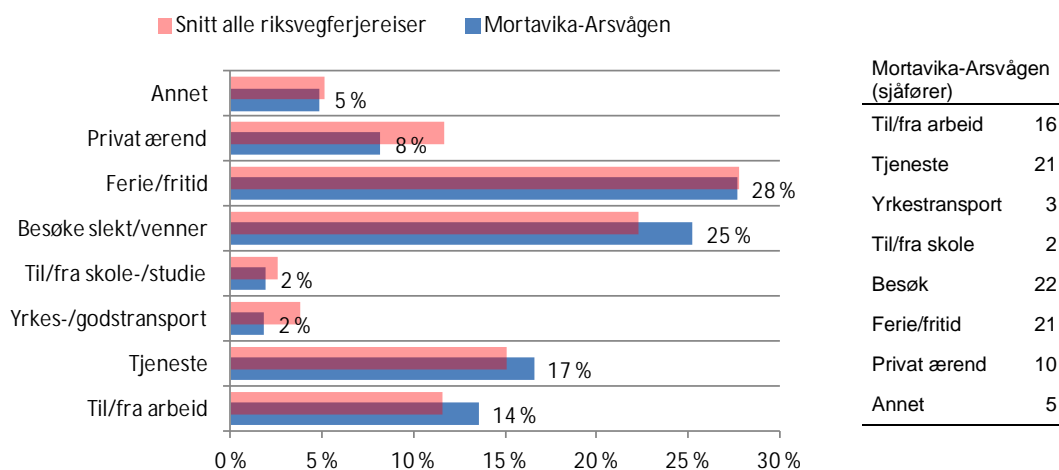
Billettkategori	Antall reiser	Andel
Bil < 6 meter	1 158 000	48
Bil >= 6 meter	221 000	9
MC	10 000	-
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfør)*	1 053 000	43
I alt voksne	2 442 000	100

\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Figur 4.1 viser at hver tredje reise på sambandet er arbeidsrelatert. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 14 % av trafikken, mens 19 % er tjenestereiser eller yrkestransport. Ferie/fritid er det viktigste formålet for private reiser, men det er også en høy andel besøksreiser. Tabellen til høyre i figuren viser reisemål for sjåfører, som har en vesentlig større andel arbeidsrelaterte reiser sammenlignet med andre reisende.

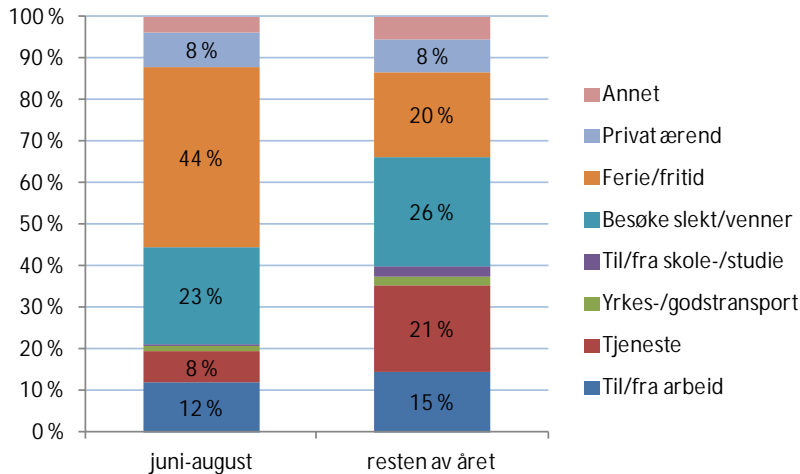
Sammenholdt med de øvrige riksvegferjesambandene skiller trafikken på Mortavika-Arsvågen seg på følgende områder:

- Høy andel arbeidsrelatert trafikk – både andelen reiser til/fra arbeid og tjenestereisemål er noe høyere enn for gjennomsnittet av riksvegferjereiser
- For private reiser er andel besøksreiser noe høyere, mens det er relativt sett færre som reiser i forbindelse med private ærend (innkjøp, legebesøk etc.).



Figur 4.1: Reisemål for passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåfører) på Mortavika-Arsvågen.

Nær 40 % av trafikken utenom sommermånedene er arbeidsrelatert (figur 4.2). I perioden juni-august mer enn fordobler andelen ferie-/fritidstrafikk seg.



Figur 4.2: Reiseformål for passasjerer på strekningen Mortavika-Arsvågen etter sesong

## 4.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 4.2 viser trafikkvolumet på Mortavika-Arsvågen etter bostedet til den reisende. Oppsummert viser tabellen at:

- Bosatte på Haugalandet står for 25 % av trafikken. Åtte av ti reiser som genereres på Haugalandet foretas av bosatte i Haugesund eller på Karmøy. I større grad enn annen trafikk er disse reisene knyttet til arbeidspendling.
- Bosatte i Stavanger står for 17 % av reisene. I større grad enn andre, reiser de som bor i Stavanger i forbindelse med private formål.
- Hver syvende reise genereres i randkommunene til Stavanger (Sola, Sandnes og Randaberg). Her er fordelingen mellom private og arbeidsrelaterte formål som for gjennomsnittet.

Tabell 4.2: Reiser på sambandet Mortavika-Arsvågen etter bosted.

	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål				I alt	n
		Til/fra arbeid	Tjeneste/yrke	Privat			
Stavanger	17	7	16	76	100	148	
Sandnes, Sola, Randaberg	14	10	22	68	100	120	
Jæren, Ryfylke, Dalane	10	-	-	-	-	91	
Haugalandet	25	21	19	60	100	223	
Midthordland	8	-	-	-	-	83	
Sunnhordland	9	-	-	-	-	77	
Vest-Agder	5	-	-	-	-	40	
Andre steder	12	16	17	66	100	109	
I alt	100	14	18	68	100	890	

Tabell 4.3 viser en reisematrix for syv soner. For en del celler er det få observasjoner, så det er usikkerhet knyttet til resultatene. Hovedbildet er:

- Anslagsvis går drøyt 20 % av trafikken mellom Haugalandet og Stavanger
- Trafikken mellom Haugalandet og randkommunene til Stavanger, dvs. Sola, Sandnes og Randaberg, er også betydelig, anslagsvis 10-14 %.
- Stavanger-Sunnhordland er tredje største relasjon.

Til sammen indikerer RVU-resultatene at Stavanger er start- eller endepunkt for mellom 40 og 50 % av trafikken. Omtrent 40 % av trafikken går mellom kommuner i Rogaland.

Tabell 4.3: Geografisk fordeling av reiser på Mortavika-Arsvågen. Prosent.

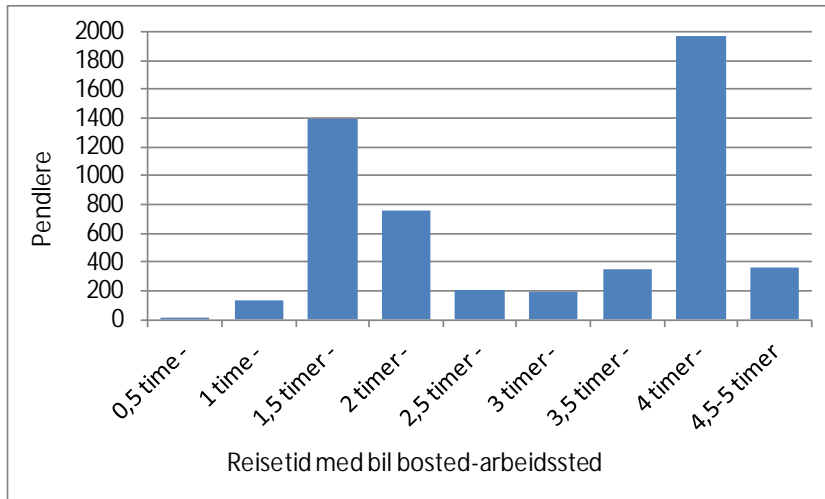
	Startsted							I alt
	Stavanger	Stavanger omegn <sup>1)</sup>	Jæren, Ryfylke, Dalane	Hauga-landet	Sunn-hordland	Midt-hordland	Andre steder	
Endested								
Stavanger	-	-	-	13	4	5	2	25
Stavanger omegn <sup>1)</sup>	-	-	-	5	1	1	2	10
Jæren, Ryfylke, Dalane	1	-	-	2	1	-	1	6
Haugalandet	9	7	5	-	-	-	4	24
Sunnhordland	6	3	2	-	-	-	1	11
Midthordland	1	1	2	-	-	-	1	6
Andre steder	4	2	1	5	1	2	2	18
I alt	21	14	10	26	7	8	14	100
n	174	109	87	205	62	77	107	821

<sup>1)</sup> Inkluderer kommunene Sandnes, Sola og Randaberg

### 4.3 Arbeidspendling

Mer enn 5 500 yrkesaktive med heltidsarbeid kan knyttes til ferjesambandet Mortavika-Arsvågen for reise mellom bosted og arbeidssted (gjelder siste kvartal 2012). Tallet forutsetter at alle bruker bil eller buss kombinert med ferjen. Vi vet imidlertid ikke om pendlerne *faktisk* reiser på denne måten. På flere strekninger kan hurtigbåt være et alternativ, mellom Stavanger og Bergen også fly. Våre tall må derfor betraktes som uttrykk for et sannsynlig maksimalt markedspotensial.

Tilnærmet alle som pendler via Mortavika-Arsvågen må reise mer enn én time, 97 % mer enn 1,5 time og 72 % mer enn to timer (figur 4.3). Den store andelen med reisetid 1,5-2,5 timer utgjøres av pendling mellom Nord-Jæren og Haugalandet og mellom Nord-Jæren og Stord/Bømlo (begge retninger). Den store andelen med reisetid 4-4,5 timer omfatter i hovedsak pendling mellom Nord-Jæren og Bergens-regionen.



Figur 4.3: Markedspotensial for sambandet Mortavika-Arsvågen: Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Basert på vår standardiserte formel for beregning av antall arbeidsreiser etter reisetid (se kapittel 2.2), anslår vi at pendlerne i snitt genererer knapt 2 700 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger) (tabell 4.4). På årsbasis utgjør dette vel 573 000 reiser<sup>16</sup>. I beregningen er det antatt at mange er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag (bekreftes av reisevaneundersøkelsen).

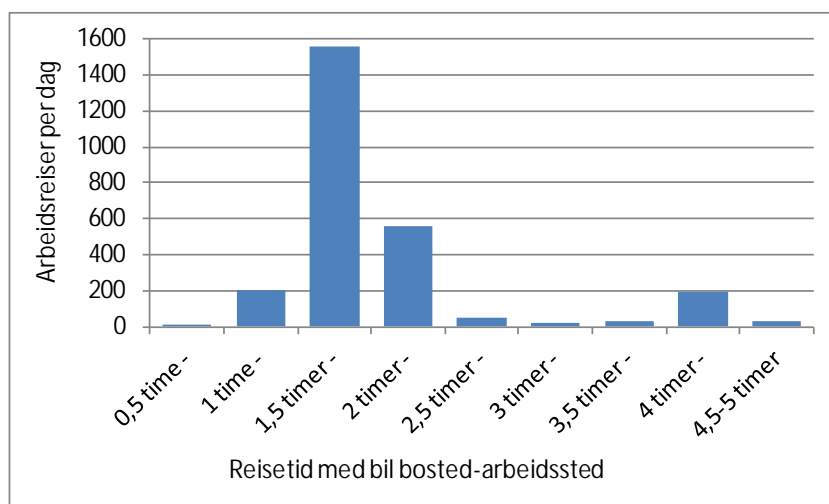
Hvis vi tar utgangspunkt i reiseretningen fra bosted til arbeidssted, kan vi slå fast at det er pendlingen sørover som er størst regnet både i antall pendlere og antall arbeidsreiser (tabell 4.4). Nær 90 % av reisene (medregnet begge retninger) skapes av pendlere som har under 2,5 timer i reisetid (figur 4.4). Det viktigste markedspotensialet for arbeidsreiser med ferjen er pendlingen fra Haugalandet/-Stord/Bømlo til Nord-Jæren.

Tabell 4.4: Markedspotensial for sambandet Mortavika-Arsvågen: Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Sørover	3 839	2 127	457 344
Nordover	1 546	540	116 080
I alt	5 385	2 666	573 424

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

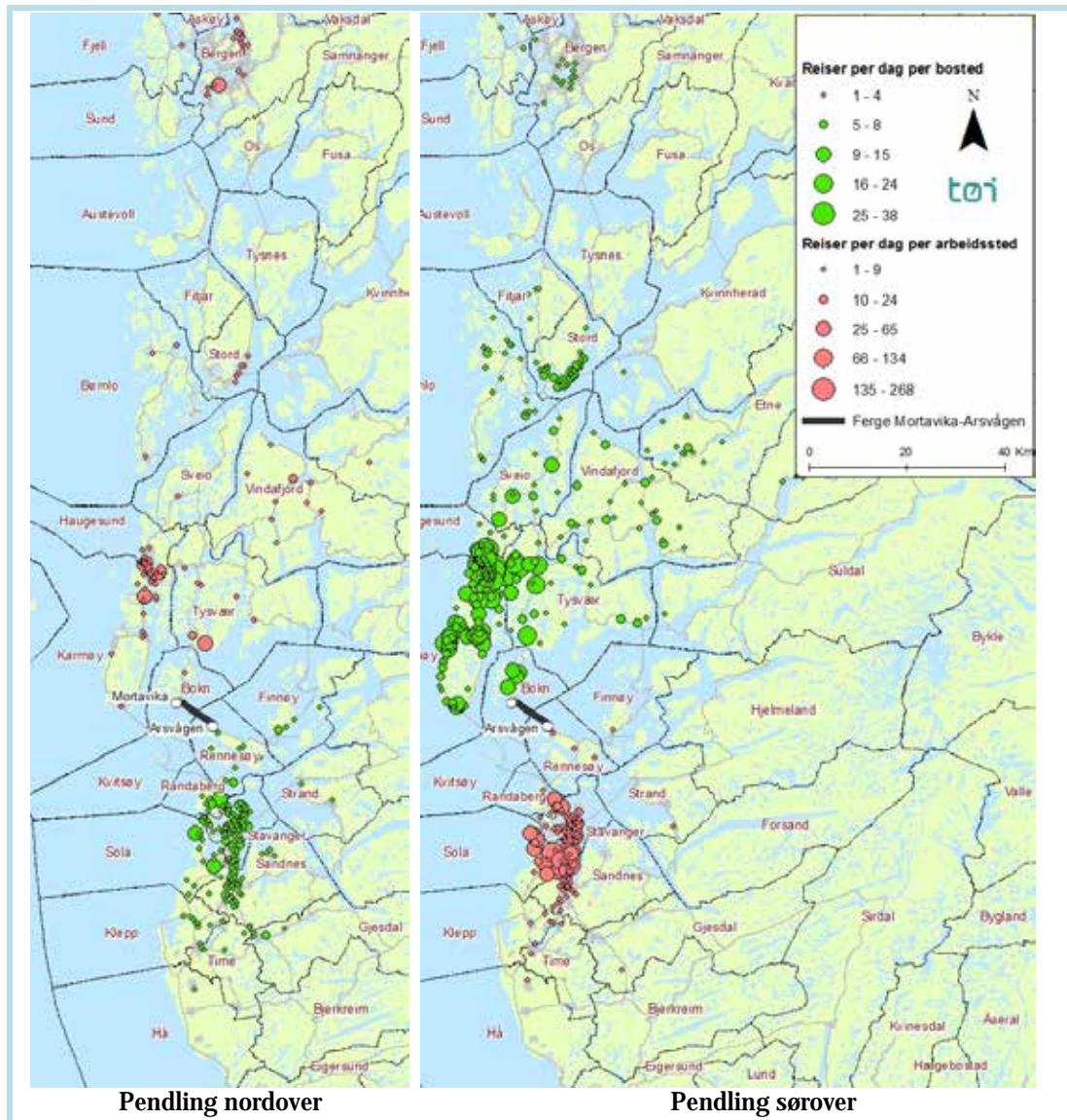
<sup>16</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser 30-40 prosent lavere.



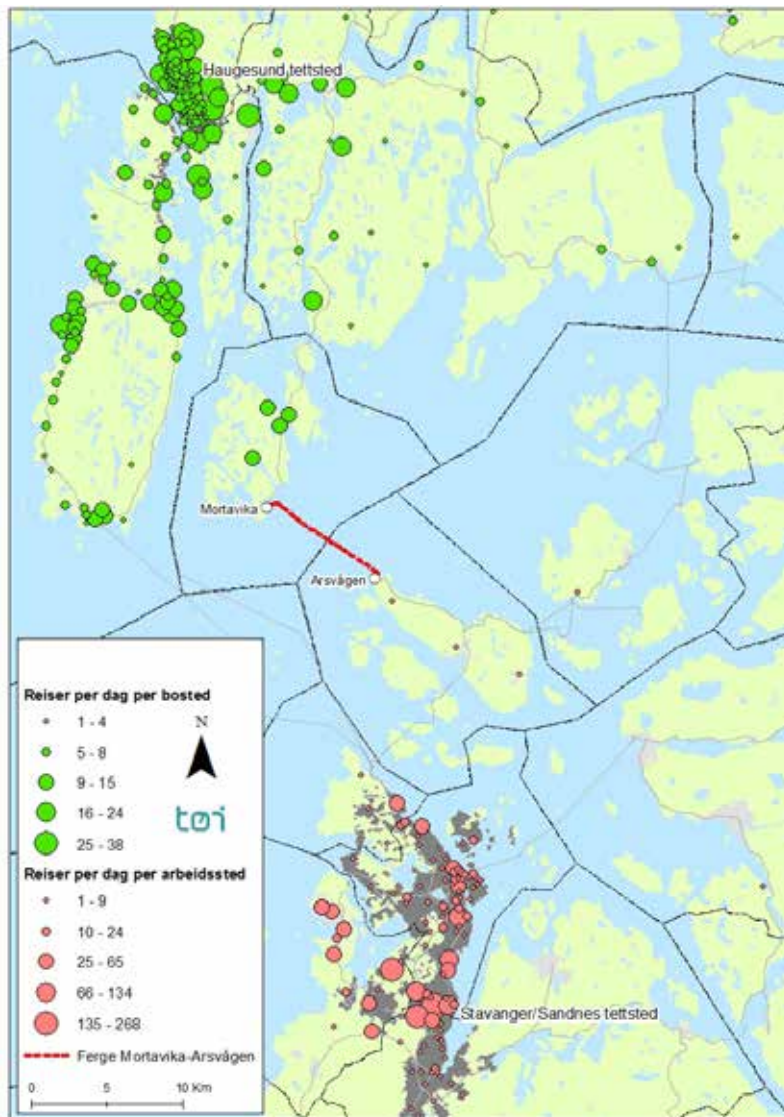
Figur 4.4: Markedspotensial for sambandet Mortavika-Arsvågen: Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartene i figurene 4.5 gir et mer detaljert bilde. Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). De største konsentrasjonene av arbeidsreisetrafikk både etter bosted og etter arbeidssted, er knyttet til tettstedene Haugesund og Stavanger/Sandnes. Regnet etter bosted skapes 30 % av arbeidsreisene (med ferjen) i Haugesund tettsted og 15 % i Stavanger/Sandnes. Regnet etter arbeidssted er 68 % av arbeidsreisene knyttet til arbeidsplasser i Stavanger/Sandnes tettsted og 10 % til arbeidsplasser i Haugesund tettsted (se kartutsnitt i figur 4.6).





Figur 4.5: Markedspotensial for sambandet Mortavika-Arsvågen: Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkretsnivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).



### Pendling sørover

Figur 4.6: Markedspotensial for sambandet Mortavika-Arsvågen knyttet til pendling sørover – utsnitt for aksen Haugesund tettsted – Stavanger/Sandnes tettsted: Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Fra siste kvartal 2010 til siste kvartal 2012 økte arbeidsreisene (markedspotensialet) på strekningen Mortavika-Arsvågen med 17 %. Mer enn 4/5 av denne veksten skyldtes økt pendling til Sola kommune. Reisene til/fra arbeidsplasser i Sola over Mortavika-Arsvågen økte isolert sett med 123 %. Dette må ses i sammenheng med en kraftig vekst og økt konsentrasjon av næringsvirksomhet til denne kommunen. Fra 2010 til 2012 økte antall arbeidsplasser i Sola med over 16 %. Kommunen hadde i 2012 vel 5 % av arbeidsplassene i Rogaland fylke, men over 22 % av veksten (2010-2012).

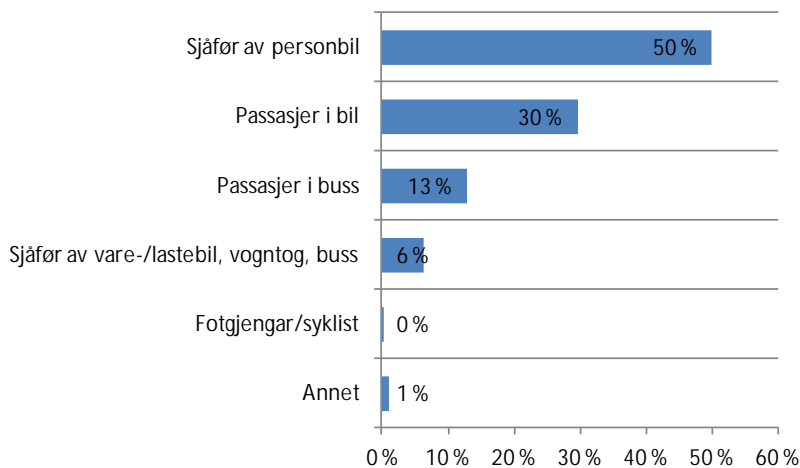
### 4.3.1 Registertall versus RVU

Tabell 4.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på drøyt 570 000 per år på sambandet Mortavika-Arsvågen. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 14 % av trafikken for reisende 16 år og eldre (figur 4.1). Dette tilsvarer om lag 325 000 reiser per år, dvs. langt under hva registerdataene viser.

Pendingen over Boknafjorden går over lange avstander. Som nevnt over må tilnærmet alle som pendler på sambandet reise over én time, og nesten tre av fire mer enn to timer. Andre transportmidler enn bil vil etter alt å dømme være aktuelle på disse reisene. Det er hurtigbåtforbindelse Bergen-Stord-Haugesund-Stavanger, og flyrute Bergen-Stavanger. Vi har ikke trafikk tall for hurtigbåten, men Avinors reisevaneundersøkelse viser at det i 2011 var 100 000 reiser til/fra arbeid med fly mellom Bergen og Stavanger (eksklusiv transfer). På grunn av at de aller fleste pendlerne har reisetid på over en time, vil også funksjonsformen i vår standardiserte formel få større betydning for Mortavika-Arsvågen enn for andre samband.

## 4.4 Reisemåte

Halvparten oppgir å være sjåfør av personbil, mens knapt hver tredje er bilpassasjer (personbil, vare-/lastebil, vogntog). Billettstatistikken i tabell 4.1 over viser at 9 % av reisene gjøres av sjåfør i bil over 6 meter. Hovedsakelig vil dette være yrkessjåfører. Denne gruppen utgjør 6 % i RVUen, dvs. at yrkessjåfører er noe underrepresentert i vårt datamateriale (tilsvarende som for andre samband). Andelen passasjerer er i henhold til billettstatistikken (43 %).



Figur 4.7: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet (Mortavika eller Arsvågen).

5 % oppgir å bytte reisemåte. Å bytte fra å være bilpassasjer til bilfører (eller motsatt) er det vanligste. I henhold til disse resultatene er det få som parkerer bilen på ferjekaien.

Personbilbelegget er lavere enn for gjennomsnittet over alle riksvegferjereiser (tabell 4.5). Høy andel reiser til/fra arbeid bidrar til dette. I likhet med andre samband er det sesongmessige variasjoner i bilbelegget, men forskjellen mellom sommersesongen og resten av året er ikke tilsvarende stor.

Tabell 4.5: Personbilbelegg for reiser på sambandet Mortavika-Arsvågen, for alle riksvegførgestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

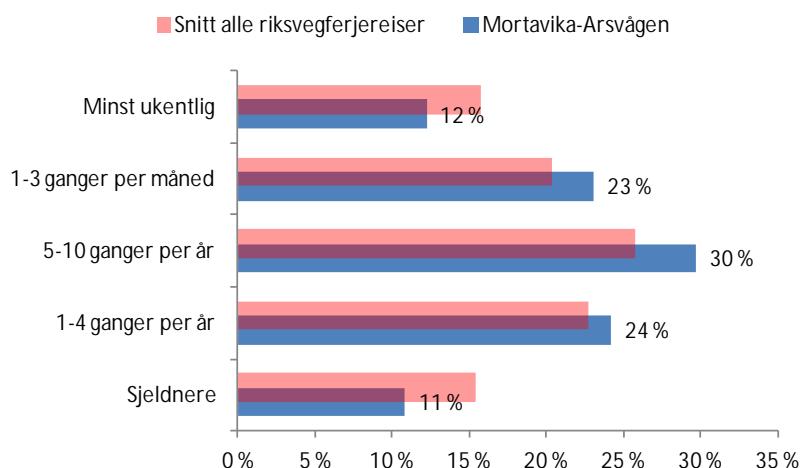
Belegg	Arsvågen-Mortavika	Snitt alle riksvegførgereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
Juni-august	1,89	2,26	1,59
Resten av året	1,79	1,87	1,52
I alt	1,82	2,00	1,54

\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

## 4.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 4.5.1 Reisefrekvenser

Figur 4.8 viser at personer som reiser på sambandet minst ukentlig står for 12 % av trafikken<sup>17</sup>. Dette er en noe lavere andel enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegførgesambandene. Reisefrekvensen har som ventet sammenheng med reisemålet – de som reiser mellom hjem og arbeid har høyere reisefrekvens enn de som er på en tjenestereise. Lavest reisefrekvens har de som oppgir et privat formål for den aktuelle reisen (det er imidlertid ikke gitt at reisemålet er det samme for alle reisene).



Figur 4.8: Reisefrekvens på Mortavika-Arsvågen.

### 4.5.2 Betaling

På 43 % av reisene betales det med ferjekort, mens 39 % kjøper enkeltbillett (tabell 4.6). Sett opp mot gjennomsnittet for alle reiser, er ferjekort mer utbredt på Mortavika-Arsvågen. Drøyt halvparten av bilførerne benytter ferjekort. Blant førere av varebil, lastebil og vogntog oppgir 16 % at de har storbrukerkort (NB! Kun 51 observasjoner). Enkeltbillett er mest vanlige betalingsmåte blant passasjerer.

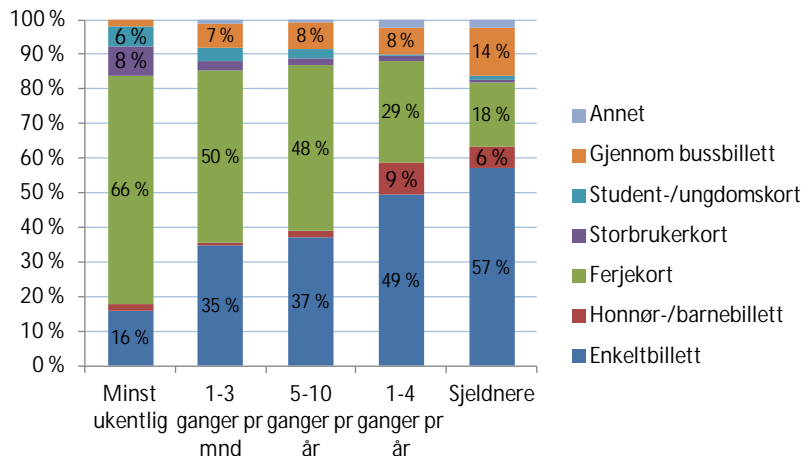
<sup>17</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.



Tabell 4.6: Reisende på sambandet Mortavika-Arsvågen etter billettype og reisemåte.

	Alle Riksvegferje- samband	Alle Mortavika- Arsvågen	Sjåfører		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	39	42	29	38
Honnørbillett	6	5	3	2	5
Ferjekort	37	43	52	52	31
Storbrukerkort	3	3	2	16	1
Student-/ungdomskort	2	3	-	-	6
Gjennom bussbillett	3	8	-	-	17
Annet	3	1	1	1	2
I alt	100	100	100	100	100

Mer enn 80 % av dem som reiser minst ukentlig på sambandet benytter noen form for reisekort (figur 4.9). Ellers viser resultatene at det for arbeidsrelaterte formål er normalt at arbeidsgiver betaler for reisen (tabell 4.7). Blant dem som er på tjenestereise, oppgir 90 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis, mens 79 % av dem som er på reise til/fra arbeid får helt eller delvis dekket reisen av arbeidsgiver.



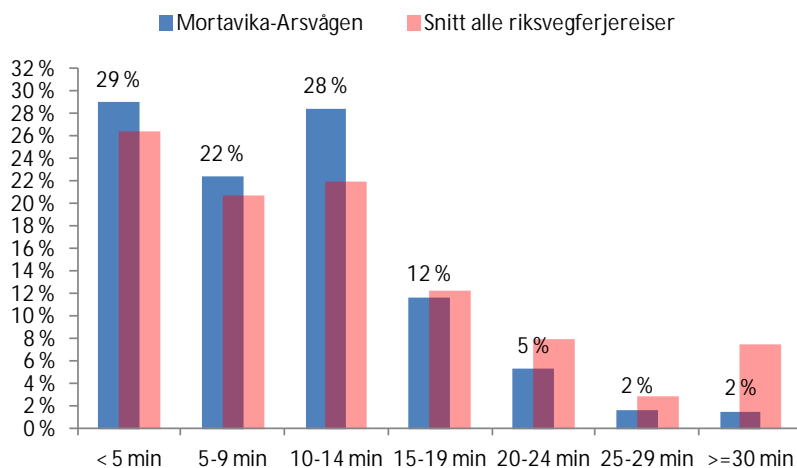
Tabell 4.9: Reisende på sambandet Mortavika-Arsvågen etter billettype og reisefrekvens.

Tabell 4.7: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene.

	Betaler arbeidsgiver?			I alt
	Ja, helt	Ja, delvis	Nei	
Til/fra arbeid	79	7	14	100
Tjenestereise/yrke	90	4	6	100
I alt	85	5	10	100

### 4.5.3 Ventetid

Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til ni minutter, 13 % oppga at de ikke hadde ventetid. Gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene er 11 minutter. Figur 4.10 viser at knapt 30 % ventet mindre enn fem minutter på ferjen.



Figur 4.10: Oppgitt ventetid på sambandet Mortavika-Arsvågen.

Ventetiden varierer lite med reisemålet. De som reiser til/fra arbeid oppgir i snitt å ha ventet i åtte minutter, mens de som er på tjeneste-/yrkesreise og privat reiser oppgir ni minutters ventetid.

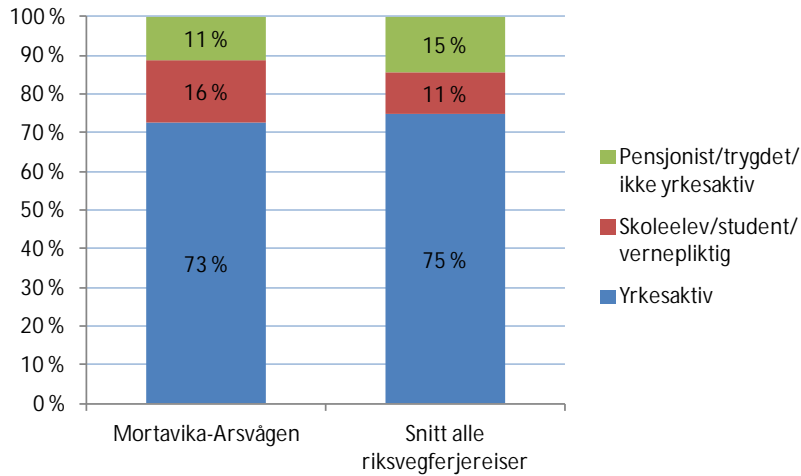
### 4.5.4 Demografi og inntekt

Tabell 4.8 og figurene 4.11 og 4.12 viser henholdsvis kjønns- og alderssammensetningen av passasjerene (inkl. sjåførere), deres hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt. Oppsummert viser tallene at:

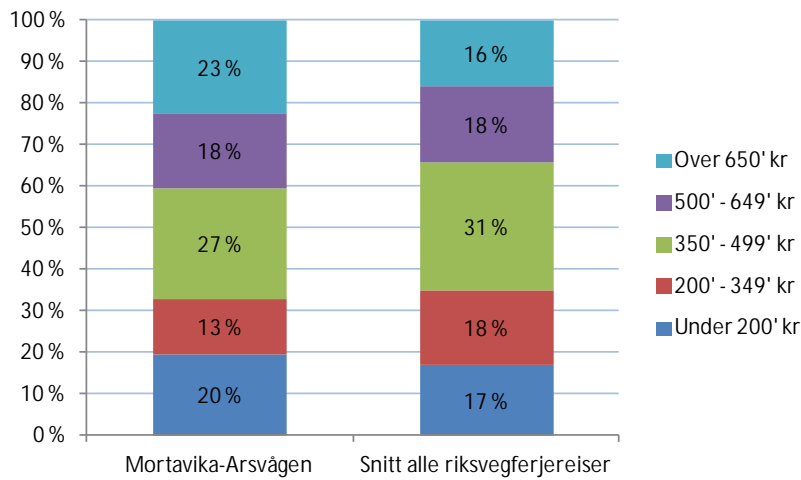
- Hver femte reise foretas av personer som er under 25 år. Gjennomsnittlig alder for trafikantene på Mortavika-Arsvågen er 41 år. Dette er noe yngre enn for alle riksvegferjesamband sett under ett (44 år).
- Som for øvrige samband foretas tre av fire reiser av yrkesaktive.
- Andelen passasjerer som har årsinntekt over 650 000 er vesentlig høyere enn for gjennomsnittet av passasjerer på riksvegferjene.

Tabell 4.8: Kjønns- og alderssammensetning for passasjerer på Mortavika-Arsvågen. Prosent.

	Mortavika-Arsvågen			Alle reiser på riksvegferjesambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 24 år	11	9	20	7	7	14
25-39 år	13	18	31	11	14	25
40-54 år	12	16	28	14	18	32
55-69 år	7	10	17	10	14	24
70 år og eldre	2	2	4	2	3	5
I alt	44	56	100	44	56	100



Figur 4.11: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Mortavika-Arsvågen og for alle riksvegfereiser.



Figur 4.12: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Mortavika-Arsvågen og for alle riksvegfereiser.

## 5 Hjelmeland-Nesvik-Ombo

Operatør:	Norled						
Kryssing:	Rv13 Jøsenfjorden (Hjelmeland kommune)						
Overfartstid:	10 minutter						
Ferjer:	MF Hjelmeland (76 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer (ekskl. sjåfør)	560	529	522	548	547	-0,6 %	3,0 %
Kjøretøy	529	515	525	547	554	1,2 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- Gjennomsnittlig ÅDT-vekst for kjøretøy de siste fem årene har vært på drøyt 1 %, mens det har vært en svak nedgang i ÅDT for passasjerer.
- Bare hver femte reiser på sambandet Hjelmeland-Nesvik er arbeidsrelatert. Dette er vesentlig lavere enn gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene.
- Store deler av trafikken genereres lokalt. Bosatte i kommunene Hjelmeland, Strand og Suldal står for drøyt 40 % av reisene. Samlet står bosatte i Rogaland for over 80 % av trafikken.
- Sambandet har liten betydning for pendling. Under 150 personer er avhengig av ferjen for reise mellom bosted og arbeidssted. Anslagsvis genereres det 160 ferjereiser på en gjennomsnittets virkedag (medregnet begge retninger), i alt ca. 34 000.
- Reisende på sambandet Hjelmeland-Nesvik har vesentlig lengre ventetid enn passasjerer på de fleste andre samband. Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til 18,5 minutter (gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene er 11 minutter). Knapt 12 % ventet mindre enn fem minutter på ferjen, mens drøyt 20 % ventet en halv time eller lenger.

### 5.1 Trafikkvolum og reiseformål

Hjelmeland-Nesvik er et trekant-samband med anløpsstedene Hjelmeland, Nesvik og Ombo. 94 % av trafikken går mellom Hjelmeland og Nesvik. Det er marginal trafikk på Hjelmeland-Ombo (ÅDT kjøretøy 27) og Ombo-Nesvik (ÅDT kjøretøy 9).

ÅDT for sambandet (alle delstrekninger) i 2012 var 554 kjøretøy og 547 passasjerer. Veksten i perioden 2008-2012 var lavere enn gjennomsnittet for riksvegferjesambandene. For passasjerer har det vært en svak, negativ vekst i perioden.



I perioden september 2012 – august 2013 var trafikken i vår populasjon (voksne passasjerer, inkl. sjåfør) på 335 000 (tabell 5.1). I tillegg reiste drøyt 30 000 på barnebillett.

Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 42 % av årstrafikken, som er vesentlig høyere enn gjennomsnittet for trafikken på riksvegferjesambandene (34 %).

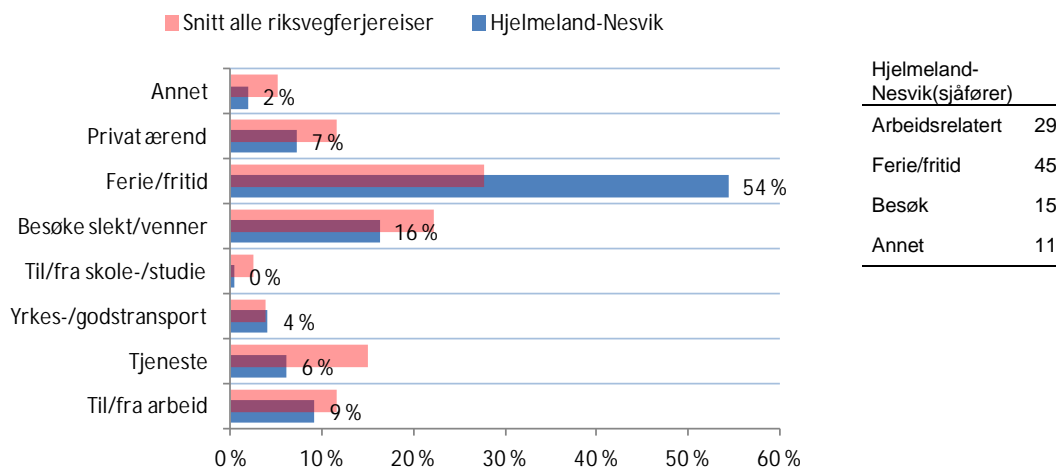
Tabell 5.1: Antall reiser på sambandet Hjelmeland-Nesvik-Ombo i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

Billettkategori	Antall reiser	Andel
Bil < 6 meter	166 000	50
Bil >= 6 meter	29 000	9
MC	3 000	1
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfør)*	137 000	40
I alt voksne	335 000	100

\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

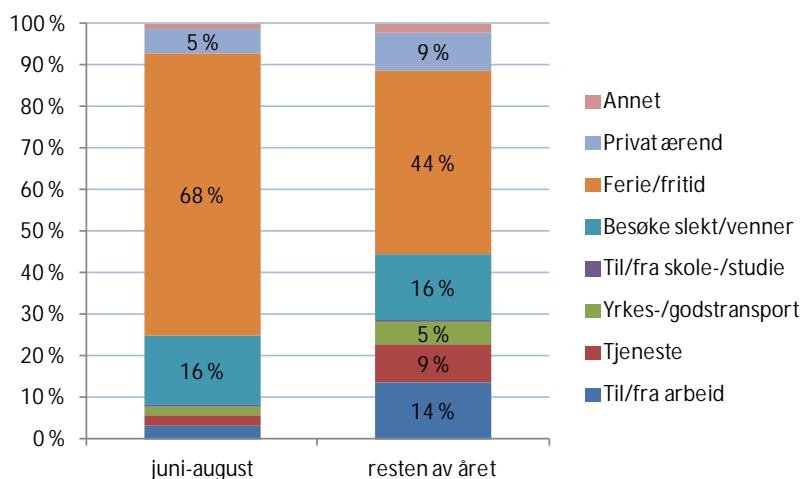
Bare hver femte reise på sambandet Hjelmeland-Nesvik er arbeidsrelatert (figur 5.1). Dette er vesentlig lavere enn gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene. Blant sjåfør, oppga 30 % at de var på en arbeidsrelatert reise.

Drøyt halvparten av reisene er relatert til ferie og fritid, noe som er langt over gjennomsnittet for riksvegferjereiser. Sambandet er en del av Rv13, hvor strekningen Oanes-Håra (Røldal) inngår som Nasjonal turistveg Ryfylke. Turistvegen attraherer mye fritidstrafikk, og fordelingen på reisemål må ses i lys av dette.



Figur 5.1: Reisemål for passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåfør) på Hjelmeland-Nesvik.

To av tre reiser i sommermånedene skjer i forbindelse med ferie og fritid (figur 5.2). Bare 10 % av trafikken i perioden juni-august er arbeidsrelatert. Utenom sommersesongen, er knapt hver tredje reise arbeidsbetinget.



Figur 5.2: Reiseformål for passasjerer på strekningen Hjelmeland-Nesvik etter sesong

## 5.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 5.2 viser trafikkvolumet på Hjelmeland-Nesvik etter bostedet til den reisende. Oppsummert viser tabellen at:

- Store deler av trafikken genereres lokalt. Bosatte i kommunene Hjelmeland, Strand og Suldal står for drøyt 40 % av reisene. Denne trafikken har et høyere innslag av arbeidsrelaterte reiser enn gjennomsnittet.
- Samlet står bosatte i Rogaland for over 80 % av trafikken, bare 16 % genereres av folk som bor utenfor Rogaland.

Tabell 5.2: Reiser på sambandet Hjelmeland-Nesvik etter bosted.

Bosted	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål			n
		Arbeidsrelatert	Privat	I alt	
Hjelmeland, Strand	31	27	73	100	250
Suldal	12	32	68	100	98
Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg	29	8	92	100	216
Øvrige kommuner i Rogaland	11	32	68	100	116
Utenfor Rogaland	16	9	91	100	129
I alt	100	20	80	100	809

Tabell 5.3 viser en reisematrix for fem soner. For en del celler er det få observasjoner, så det er usikkerhet knyttet til resultatene. Hjelmeland kommune strekker seg på begge sidene av Jøsenfjorden. På sørsiden ligger tettstedene/bygdene Hjelmeland, Randøy, Fister, Årdal, Nessa, Hetlandsbygda, Vormedalen og Fjellet. Bosetting på nordsiden er mindre og konsentrert om bygdene Ombo, Jøsneset og Jøsenfjorden.

Hovedbildet er:

- Anslagsvis går 14 % av trafikken lokalt, dvs. mellom kommunene Hjelmeland, Strand og Suldal.
- Det er betydelig trafikk mellom Stavanger (m/omegnskommuner) og Suldal.
- Om lag to av tre reiser går mellom to kommuner i Rogaland.
- Bare en liten andel (anslagsvis 5 %) har både start- og endepunkt utenfor Rogaland.

Tabell 5.3: Geografisk fordeling av reiser på Hjelmeland-Nesvik. Prosent.

		Startsted					I alt
		Hjelmeland, Strand	Suldal	Stavanger m/omegn*	Øvrige kommuner i Rogaland	Utenfor Rogaland	
Endesteds	Hjelmeland, Strand	6	3	7	4	5	24
	Suldal	5	-	20	3	1	29
	Stavanger m/omegn*	3	8	-	<1	3	15
	Øvrige Rogaland	5	1	<1	1	1	9
	Utenfor Rogaland	11	<1	4	1	5	22
	I alt	31	13	31	10	15	100
n		191	95	199	93	97	675

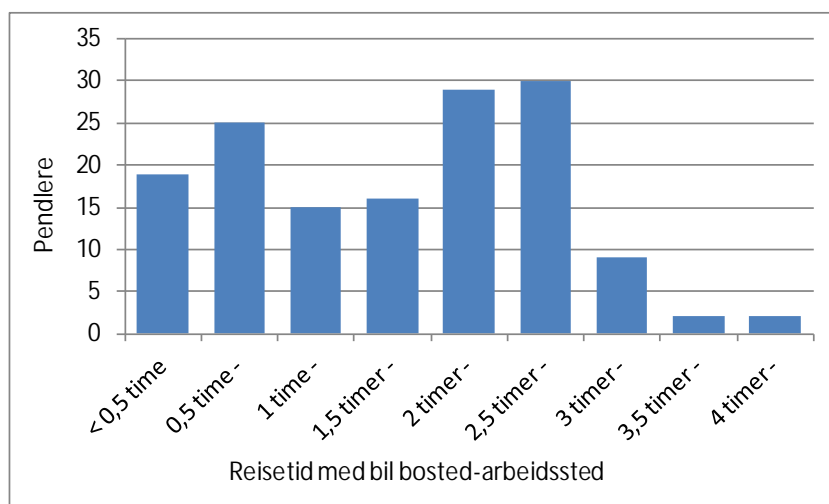
\*Inkluderer Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg

### 5.3 Arbeidspendling

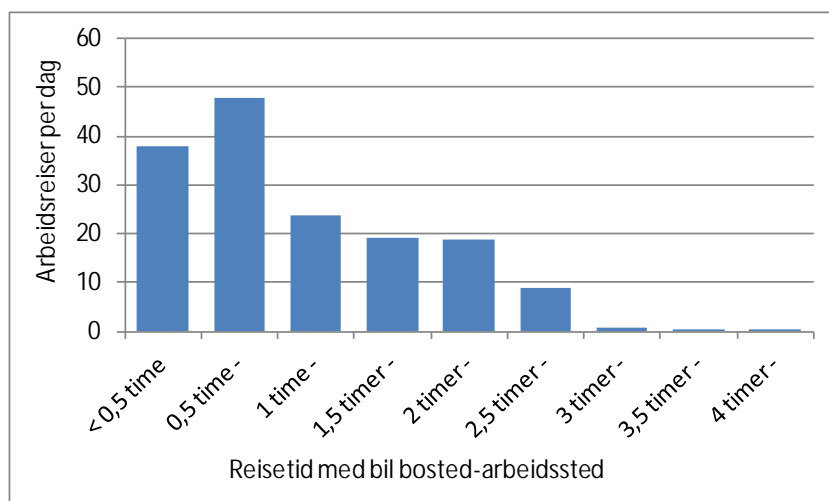
Ferjesambandet Hjelmeland-Nesvik har liten betydning for pendling. Under 150 personer er ifølge våre beregninger avhengig av ferjen for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>18</sup>. Fordi de fleste har mer enn én time reisetid til jobb (figur 5.3), genereres ikke mer enn om lag 160 ferjereiser på en gjennomsnittlig virkedag (medregnet begge retninger) (figur 5.4)<sup>19</sup>. Hvis vi tar utgangspunkt i reiseretningen fra bosted til arbeidssted, kan vi slå fast at det er pendlingen sørover som er størst regnet både i antall pendlere og antall arbeidsreiser (tabell 5.4).

<sup>18</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

<sup>19</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser noe lavere.



Figur 5.3: Markedspotensial for ferjesambandet Hjelmeland-Nesvik (R13): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).



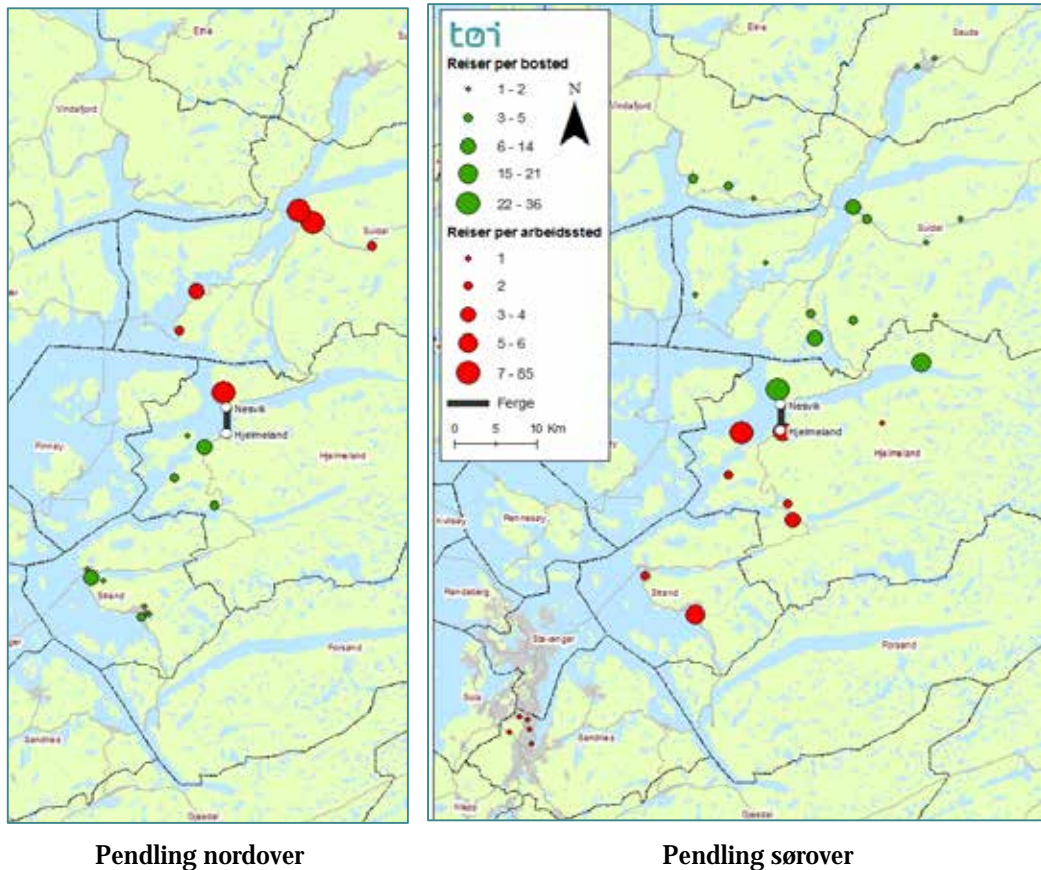
Figur 5.4: Markedspotensial for ferjesambandet Hjelmeland-Nesvik (R13): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Tabell 5.4: Markedspotensial for ferjesambandet Hjelmeland-Nesvik (R13): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Sørover	104	120	25 772
Nordover	43	38	8 203
I alt	147	158	33 976

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

70 % av arbeidsreisene skapes av arbeidsplasser i Hjelmeland kommune, medregnet arbeidsplasser på begge sider av Jønsenfjorden (kartene i figur 5.5). Samlet sett var det en klar nedgang ( $\div 9$  %) i arbeidsreisene med ferjen fra 2010 til 2012.



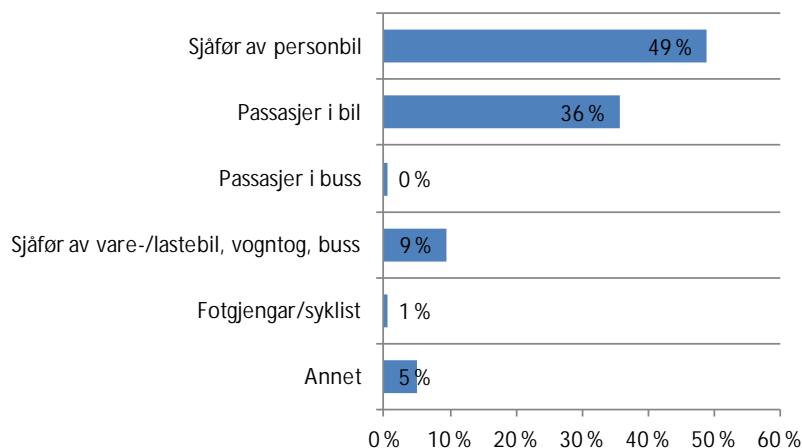
Figur 5.5: Markedspotensial for ferjesambandet Hjelmeland-Nesvik (R13): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkretsnivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

### 5.3.1 Registertall versus RVU

Tabell 5.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på drøyt 34 000 per år på sambandet Hjelmeland-Nesvik. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid ca 10 % av trafikken for reisende 16 år og eldre (figur 5.1). Dette tilsvarer drøyt 30 000 reiser per år, dvs. omtrent det samme som estimatet basert på registerdataene.

## 5.4 Reisemåte

Halvparten oppgir å være sjåfør av personbil, mens drøyt hver tredje er bilpassasjer (personbil, vare-/lastebil, vogntog) og 9 % sjåfør av vare-/lastebil eller vogntog (figur 5.6). Dette sammenfaller godt med billettstatistikken i tabell 5.1.



Figur 5.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet.

Bare 3 % oppga en annen reisemåte fra ferjen enn til ferjen. Dette er lavere enn gjennomsnittet for riksvegferjereiser (6 %). Datagrunnlaget er ikke tilstrekkelig for å si noe om hvilke former for bytter det her er snakk om.

Personbilbelegget er omtrent som for gjennomsnittet over alle riksvegferjereiser (tabell 5.5).

Tabell 5.5: Personbilbelegg for reiser på sambandet Hjelmeland-Nesvik, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

Belegg	Hjelmeland-Nesvik	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
Juni-august	2,15	2,26	1,59
Resten av året	1,89	1,87	1,52
I alt	1,98	2,00	1,54

\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

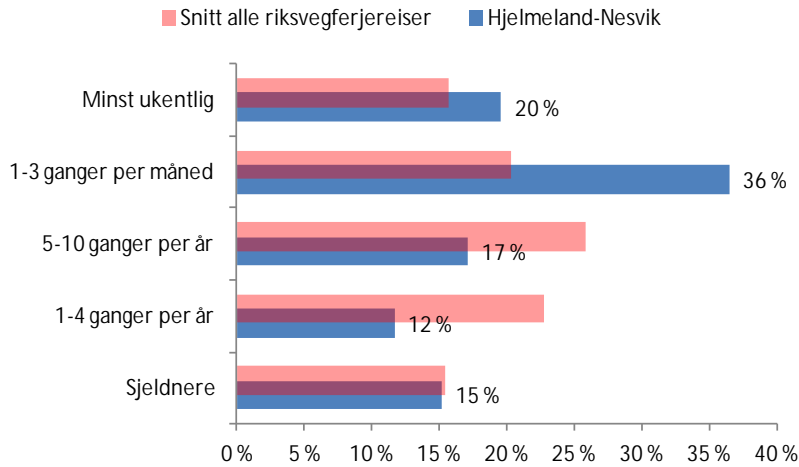
## 5.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 5.5.1 Reisefrekvenser

Figur 5.7 viser at personer som reiser på sambandet minst ukentlig står for 20 % av trafikken<sup>20</sup>. Sett opp mot gjennomsnittet for alle samband, har Hjelmeland-Nesvik en høy andel passasjerer som bruker sambandet på regulær basis. Knappt 60 % av reisene foretas av personer som reiser på sambandet minst en gang per måned.

<sup>20</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

Reisefrekvensen har som ventet sammenheng med reiseformålet – nesten to av tre som reiser mellom hjem og arbeid oppgir at de reiser minst ukentlig på sambandet.



Figur 5.7: Reisefrekvens på Hjelmeland-Nesvik.

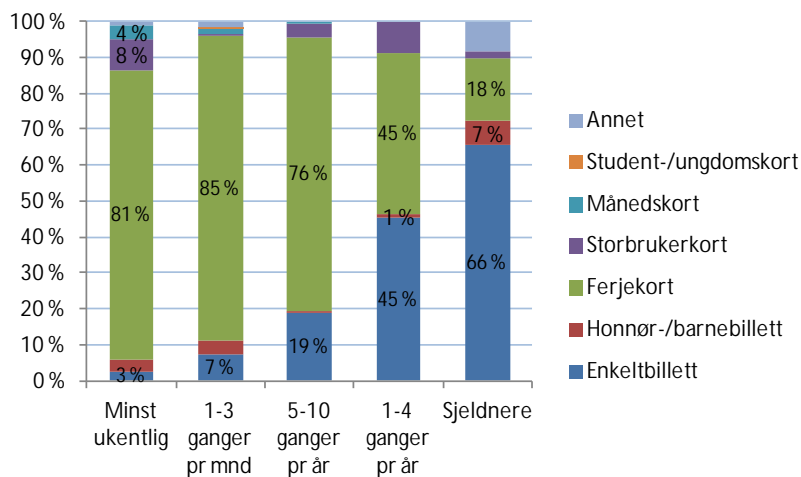
### 5.5.2 Betaling

Ferjekort er vesentlig mer benyttet blant passasjerene på Hjelmeland-Nesvik enn på de fleste andre samband (tabell 5.6). To av tre reisende betaler gjennom ferjekort, mens 4 % har storbrukerkort. Bare 22 % løser enkeltbillett. Høy andel regulær trafikk forklarer dette (jf figur 5.8). Mer enn 90 % av dem som reiser minst ukentlig på sambandet benytter noen form for reisekort (figur 5.9).

Kort er den mest benyttede betalingsmåten både blant sjåførere og passasjerer. Knappt 80 % av sjåførere av personbil betaler med kort.

Tabell 5.6: Reisende på sambandet Hjelmeland-Nesvik etter billettype og reisemåte.

	Alle Riksvegferje- samband	Alle Hjelmeland- Nesvik	Sjåførere		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	22	19	16	26
Honnørbillett	6	3	2	-	5
Ferjekort	37	68	75	63	61
Storbrukerkort	3	4	2	17	2
Student-/ungdomskort	2	-	-	-	-
Annet	3	3	2	4	6
I alt	100	100	100	100	100



Figur 5.8: Reisende på sambandet Hjelmeland-Nesvik etter billettype og reisefrekvens.

For arbeidsrelaterte formål er det normalt at arbeidsgiver betaler for reisen (tabell 5.7). Blant dem som er på tjenestereise, oppgir knapt 90 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis, mens 58 % av dem som er på reise til/fra arbeid får helt eller delvis dekket reisen av arbeidsgiver.

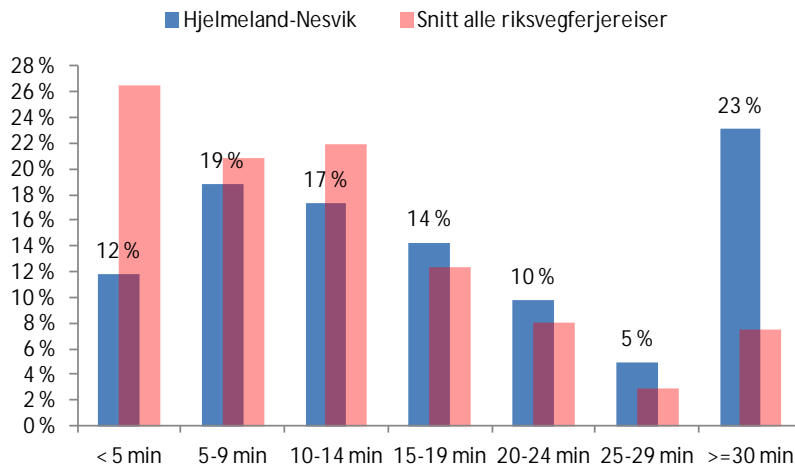
Tabell 5.7: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene.

	Betaler arbeidsgiver?			I alt
	Ja, helt	Ja, delvis	Nei	
Til/fra arbeid	51	7	42	100
Tjenestereise/yrke	82	6	12	100
I alt	67	6	27	100

### 5.5.3 Ventetid

De som reiser på sambandet Hjelmeland-Nesvik har vesentlig lengre ventetid enn passasjerer på de fleste andre samband. Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til 18,5 minutter. Gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene er 11 minutter. Figur 5.9 viser at knapt 12 % ventet mindre enn fem minutter på ferjen, mens drøyt 20 % ventet en halv time eller lenger.





Figur 5.9: Oppgitt ventetid på sambandet Hjelmeland-Nesvik.

De som reiser til/fra arbeid oppga i snitt å ha ventet i 16 minutter, mens de som var på tjenestereise oppga 21 minutter og privatreisende 19 minutter.

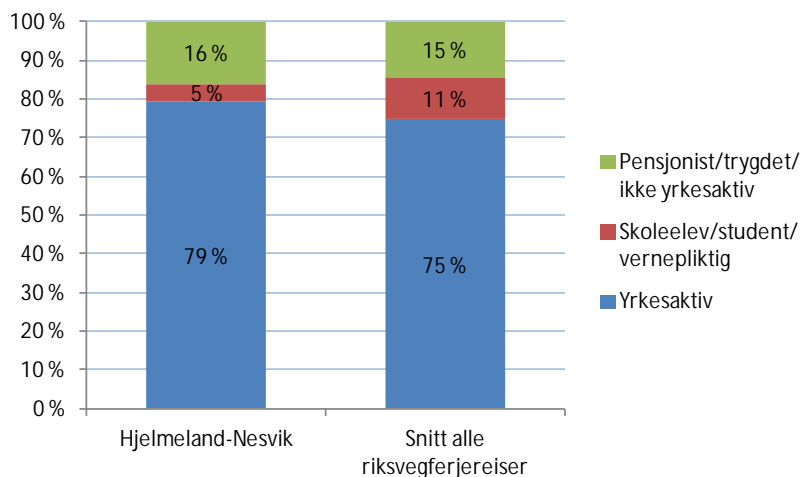
#### 5.5.4 Demografi og inntekt

Tabell 5.7 og figurene 5.10 og 5.11 viser henholdsvis kjønns- og alderssammensetningen av passasjerene (inkl. sjåfører), deres hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt. Oppsummert viser tallene at:

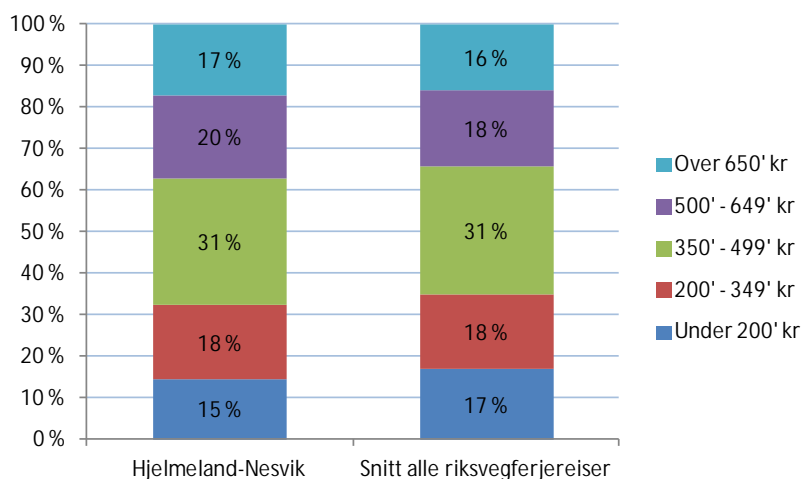
- Fordelingen mellom menn og kvinner er som gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene, 56/44.
- Nesten hver tredje reise foretas av personer som er mellom 55 og 59 år. Gjennomsnittlig alder for trafikantene på Hjelmeland-Nesvik er 48 år. Dette er litt høyere enn for alle riksvegferjesamband sett under ett (44 år).
- Det er relativt sett færre skoleelever/studenter som reiser på Hjelmeland-Nesvik sett opp mot gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene.
- Inntektsmessig fordeler passasjerene på Hjelmeland-Nesvik som gjennomsnittet av passasjerer på riksvegferjene.

Tabell 5.7: Kjønns- og alderssammensetning for passasjerer på Hjelmeland-Nesvik. Prosent.

	Hjelmeland-Nesvik			Alle reiser på riksvegferjesambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 24 år	4	4	8	7	7	14
25-39 år	9	13	22	11	14	25
40-54 år	16	16	32	14	18	32
55-69 år	12	19	31	10	14	24
70 år og eldre	3	4	7	2	3	5
I alt	44	56	100	44	56	100



Figur 5.10: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Hjelmeland-Nesvik og for alle riksvegfereiser.



Figur 5.11: Brutto årssinntekt blant passasjerer på sambandet Hjelmeland-Nesvik og for alle riksvegfereiser.

## 6 Sandvikvåg-Halhjem

Operatør:	Fjord1						
Kryssing:	E39 Bjørnafjorden (Os og Fitjar kommuner)						
Overfartstid:	40 minutter						
Ferjer:	MF Bergensfjord (212 PBE), MF Fanafjord (212 PBE), MF Raunefjord (212 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer (ekskl. sjåfør)	3 129	3 158	3 262	3 271	3 315	1,5 %	3,0 %
Kjøretøy	2 267	2 344	2 385	2 435	2 493	2,4 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- ÅDT-veksten på Halhjem-Sandvikvåg de siste fem årene har vært lavere enn den gjennomsnittlige veksten på riksvegferjesambandene.
- Hver tredje reise mellom Halhjem og Sandvikvåg er arbeidsrelatert, mens to av tre reiser skjer i private formål. Besøk er største fritidsrelaterte formål (28 %). Andelen besøkstrafikk på Halhjem-Sandvikvåg er betydelig høyere enn gjennomsnittet for riksvegferjesambandene.
- Om lag 4 300 yrkesaktive kan være avhengige av sambandet Halhjem-Sandvikvåg for reise mellom arbeid og bosted. Pendlere anslås i snitt å generere ca 1 100 reiser med ferjen på hverdager. På årsbasis utgjør dette i om lag 240 000 reiser. Pendlingen sørover er størst regnet i antall pendlere.
- Sambandet betjener både lokale og regionale reiser: Trafikken går hovedsakelig til/fra Bergen (med omegn) og sørover til Sunnhordland (Fitjar, Stor, Bømlø og Sveio) og Haugalandet (Haugesund, Karmøy og til dels Tysvær). Det er også en del trafikk mellom Bergen og Stavanger.
- Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til 12 minutter, 8 % oppga at de ikke hadde ventetid (snittet for alle reiser på riksvegferjesambandene er 11 minutter). Hver femte passasjer ventet mindre enn fem minutter på ferjen.

### 6.1 Trafikkvolum og reiseformål

Halhjem-Sandvikvåg er Norges tredje største ferjesamband med en årsdøgntrafikk på 2 493 kjøretøy og 3 315 passasjerer (ekskl. sjåfører) i 2012. Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst de siste fem årene var på 2,4 og 1,5 % for henholdsvis kjøretøy og passasjerer, som er noe lavere enn den generelle trafikkveksten på riksvegferjenettet.

I perioden september 2012 – august 2013 hadde Halhjem-Sandvikvåg et trafikkgrunnlag på 1,80 millioner passasjerer 16 år og eldre, sjåfører inkludert (tabell 6.1). I tillegg reiste ca 350 000 passasjerer under 16 på sambandet.

Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 31 % av årstrafikken, som er noe lavere enn gjennomsnittet for trafikken på riksvegferjesambandene (34 %).

Tabell 6.1: Antall reiser på sambandet Halhjem-Sandvikvåg i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

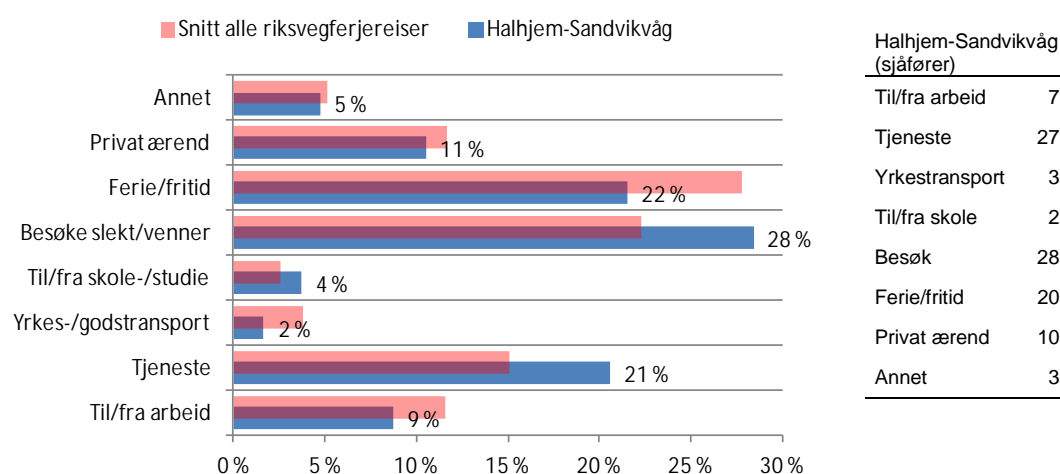
Billettkategori	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	775 000	43
Bil >= 6 meter	157 000	9
MC	7 000	-
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfør)*	865 000	48
I alt	1 804 000	100

\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Figur 6.1 viser at hver tredje reise på sambandet er arbeidsrelatert. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid knapt 10 % av trafikken, mens 23 % er tjenestereiser eller yrkestransport. Blant sjåførere oppga 37 % et arbeidsrelatert formål (jf. tabell i figur 6.1).

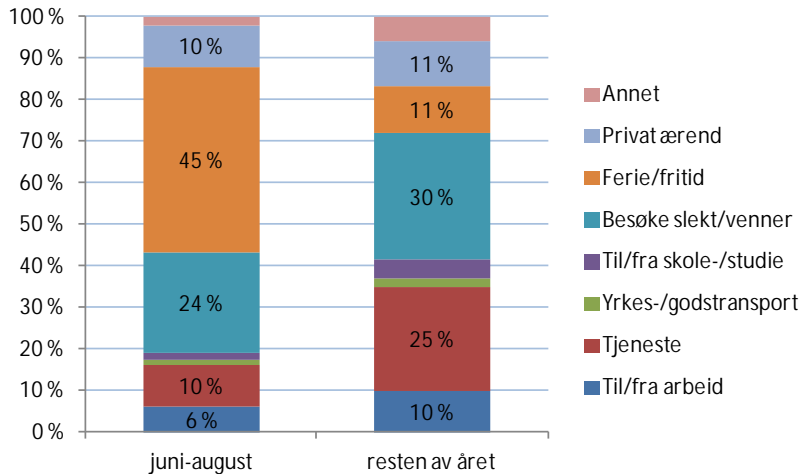
Sammenholdt med de øvrige riksvegferjesambandene skiller trafikken på Halhjem-Sandvikvåg seg på følgende områder:

- Høy andel tjenestereiser, men noe lavere andel reiser til/fra arbeid
- Høy andel besøksreiser, men noe lavere andel ferie-/fritidstrafikk



Figur 6.1: Reiseformål for passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåførere) på Halhjem-Sandvikvåg.

Figur 6.2 viser sesongvariasjoner. Nesten halvparten av reisene i sommermånedene er ferie- og fritidstrafikk, mens arbeidsrelaterte reiser utgjør knapt 40 % av trafikken resten av året. Besøksreiser er også et betydelig segment utenom sommermånedene.



Figur 6.2: Reiseformål for passasjerer på sambandet Halhjem-Sandvikvåg etter sesong.

## 6.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 6.2 viser trafikkvolumet på Halhjem-Sandvikvåg etter bostedet til den reisende. Oppsummert viser tabellen at:

- Bosatte i Bergen står for om lag hver tredje reise på sambandet. I større grad enn annen trafikk er disse reisene knyttet til private formål.
- Bosatte i omegnskommunene til Bergen (Midthordland øvrig) genererer knapt 10 % av trafikken. De tre kommunene Fjell, Askøy og Os har størsteparten av disse reisene.
- Bosatte i Sunnhordland genererer drøyt 20 % av reisene. Blant disse står bosatte på Stord for knapt 60 % av trafikken, mens de som bor på Bømlo genererer 22 % av reisene. Det er betydelig pendlingstrafikk fra Sunnhordland, og i særdeleshet fra de to nevnte kommunene. Trafikken fra Tysnes, Kvinnherad og Etne er svært beskjeden. Her benyttes sambandet Våge-Halhjem på reiser til/fra Bergen og andre steder lenger nord.
- For Haugalandet er det bosatte i Haugesund og på Karmøy som står for det meste av trafikken. Disse reisene skiller seg ut ved en høy andel arbeidsrelaterte formål.

Tabell 6.2: Reiser på sambandet Halhjem-Sandvikvåg etter bosted<sup>21</sup>.

Bosted	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål				I alt	n
		Til/fra arbeid	Tjeneste-/yrkestransport	Privat			
Bergen	34	6	22	72	100	401	
Midthordland øvrig	9	7	28	65	100	105	
Sunnhordland	21	14	19	67	100	219	
Nordhordland/Voss/Hardanger	3	-	-	-	-	51	
Haugalandet	14	12	35	53	100	140	
Stavanger	4	-	-	-	-	70	
Rogaland ellers	5	-	-	-	-	75	
Andre steder	10	8	26	65	100	113	
Total	100	9	22	69	100	1 174	

Datagrunnlaget er ikke tilstrekkelig for å gi en detaljert oversikt over det geografiske reisemønsteret, men en grov inndeling gir seks soner; (i) Bergen, (ii) Midthordland (som definert over), (iii) Fitjar, Stord, Bømlo og Sveio, (iv) Haugalandet, (v) Stavanger m/omegn og (vi) andre steder. Tabell 6.3 viser start- og endepunkt for reiser på Halhjem-Sandvikvåg etter denne soneinndelingen.

Tabell 6.3: Geografisk fordeling av reiser på Halhjem-Sandvikvåg. Prosent.

	Endested	Startsted						I alt
		Bergen	Midt-hordland	Fitjar, Stord, Bømlo, Sveio	Hauga-landet	Stavanger m/omegn	Andre steder	
Bergen		-	-	12	11	6	6	35
Midthordland		-	-	5	1	2	1	9
Fitjar, Stord, Bømlo, Sveio		16	2	-	-	-	5	22
Haugalandet		12	1	-	-	-	1	15
Stavanger m/omegn		5	1	-	-	-	2	8
Andre steder		3	1	4	1	2	1	12
I alt		36	5	20	13	10	17	100

<sup>1)</sup> Inkluderer kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg

Hovedbildet er imidlertid nokså entydig, og i tråd med tidligere undersøkelser (Denstadli & Gjerdåker, 2011<sup>22</sup>; Statens vegvesen, 2012). Trafikken går hovedsakelig til/fra Bergen (med omegn) og:

- (i) Sørøver til Stord og Bømlo (pluss noe trafikk til Fitjar og Sveio)
- (ii) Haugalandet (primært Haugesund og Karmøy, noe til Tysvær)
- (iii) Bybeltet Stavanger, Randaberg, Sola og Sandnes

<sup>21</sup> **Midthordland øvrig:** Fusa, Samnanger, Os, Austevoll, Sund, Fjell, Askøy, Øygarden

**Sunnhordland:** Fitjar, Stord, Bømlo, Sveio, Tysnes, Kvinnherad, Etne

**Nordhordland:** Vaksdal, Modalen, Osterøy, Meland, Radøy, Lindås, Austrheim, Fedje, Masfjorden

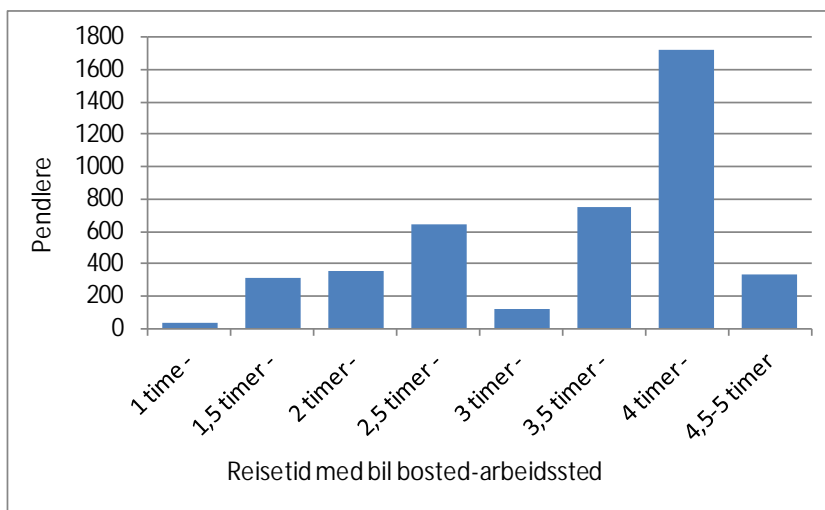
**Hardanger:** Jondal, Odda, Ullensvang, Eidfjord, Ulvik, Granvin, Kvam

<sup>22</sup> Denstadli, J.M. og Gjerdåker, A. (2011). *Transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer*. TØI-rapport 1147/2011.

### 6.3 Arbeidspendling

Om lag 4 270 heltidsarbeidende yrkesaktive i vårt utvalg kan være avhengig av ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>23</sup>. I våre beregninger legger vi til grunn at alle bruker bil eller buss kombinert med ferjen Halhjem-Sandvikvåg. Vi vet imidlertid ikke om pendlerne *faktisk* reiser på denne måten. På de lengste strekningene, for eksempel mellom Stavanger og Bergen, kan både hurtigbåt og fly være alternativer. Mellom Bergen og Sunnhordland er hurtigbåt et alternativ. Våre tall må derfor betraktes som uttrykk for et sannsynlig maksimalt markedspotensial.

Alle som pendler via Halhjem-Sandvikvåg må reise mer enn én time, 92 % mer enn to timer (figur 6.3). Den store andelen med 4-4,5 times reisetid, gjelder i hovedsak pendling mellom Nord-Jæren og Bergensregionen<sup>24</sup>.



Figur 6.3: Markedspotensial for ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg (E39): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Med det store innslaget av lange reiseavstander, må vi anta at mange er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag (bekreftes av reisevaneundersøkelsen). Basert på vår standardiserte formel for beregning av antall arbeidsreiser etter reisetid (se kapittel 2.2), anslår vi at pendlerne i snitt genererer vel 1 100 reiser med ferjen på hverdager<sup>25</sup>. På årsbasis utgjør dette i underkant av 241 000 reiser<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

<sup>24</sup> Omfatter begge retninger.

<sup>25</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser 15-20 prosent lavere.

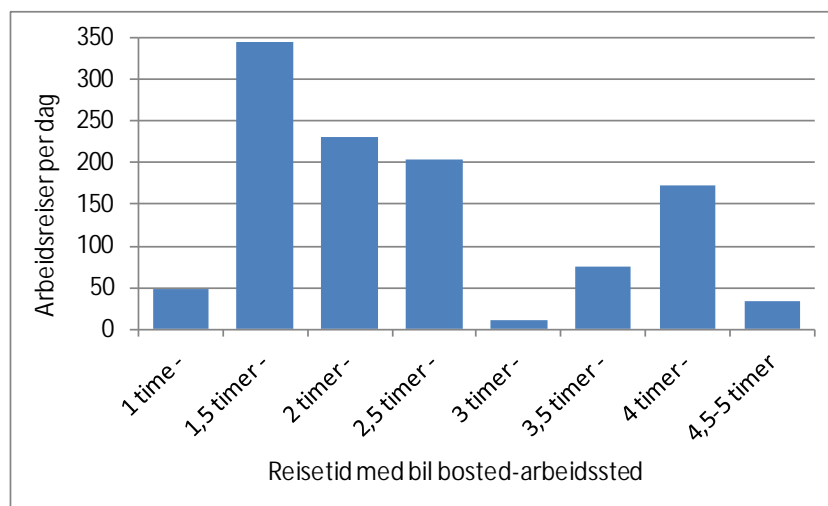
<sup>26</sup> På andre ferjestrekninger i regionen skapes det trolig flere daglige arbeidsreiser per pendler fordi det er større konsentrasjon av befolkning og arbeidsplasser i nærlandet til ferjen. For ferjen mellom Hufthamar og Krokeide (R546) som knyttet sammen Austevoll og Bergen, er det om lag 425 pendlere som etter vår beregning gir om lag 620 arbeidsreiser per dag. Tilsvarende tall for ferjen Halhjem-Våge (R49) mellom kommunene Tysnes og Os, er knapt 160 pendlere og 200 arbeidsreiser (per dag).

Hvis vi tar utgangspunkt i reiseretningen fra bosted til arbeidssted, er det pendlingen sørover som er størst regnet i antall pendlere (tabell 6.4). Det er imidlertid pendlingen nordover som skaper flest reiser fordi avstanden til de store arbeidsplass-konsentrasjonene er kortest for denne retningen (mindre utslag av avstandsfriksjon). Knappt 3/4 av reisene skapes av pendlere med under tre timer reisetid (figur 6.4)<sup>27</sup>.

Tabell 6.4: Markedspotensial for ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg (E39): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Nordover	2 053	686	147 537
Sørover	2 218	434	93 401
I alt	4 271	1 120	240 938

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid



Figur 6.4: Markedspotensial for ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg (E39): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Yrkesaktive med bosted i kommunene Stord, Haugesund og Bømlo skaper mest trafikk knyttet til pendling nordover, mens Bergen kommune skaper klart mest trafikk knyttet til pendling sørover (tabell 6.5).

Høyest forholdstall er det for ferjen Harvik-Venjanaset (R552) mellom kommunene Fusa og Os, der det er ca 590 pendlere som etter vår beregning gir ca 910 arbeidsreiser (per dag).

<sup>27</sup> Resultatene fra reisevaneundersøkelsen gir omtrent samme fordeling som i figur 6.4. Det er noen avvik på lange avstander. Dette kan skyldes tilfeldigheter. Reisevaneundersøkelsens resultater har såpass stor usikkerhet (få intervjuer) at det ikke er grunnlag for å undersøke årsakene til avvikene.



Tabell 6.5: Markedspotensial for ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg (E39): Beregnet antall arbeidsreiser (begge retninger) per dag etter pendlingsretning (regnet fra bosted) og pendlernes bostedskommune. Kommuner med minst 10 arbeidsreiser med ferjen per dag. Kommunene sortert etter antall reiser. Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

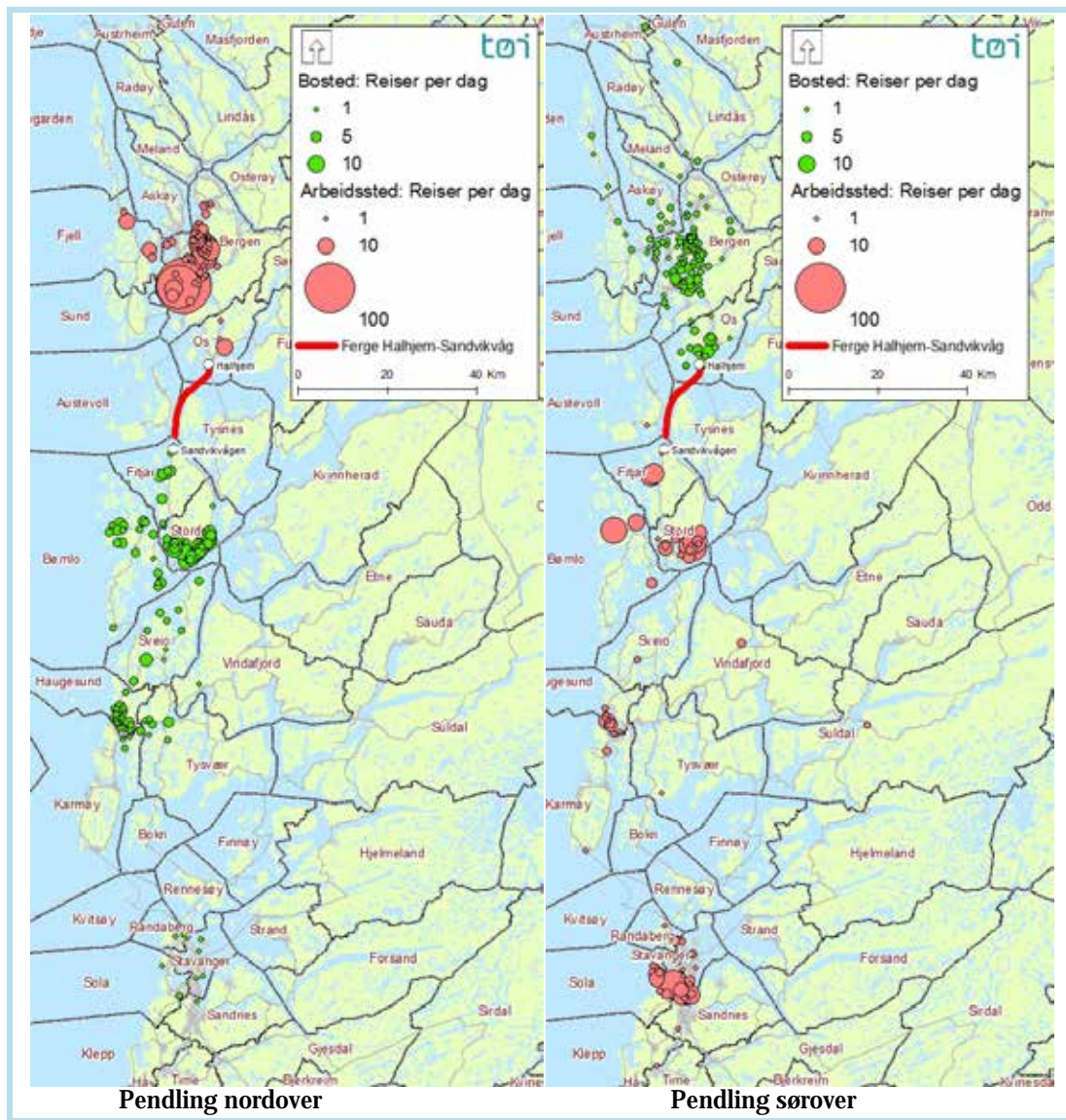
Pendlingsretning (fra bosted)	Bostedskommune	Reiser per dag*	Pendlere
Pendling nordover	Stord	230	218
	Haugesund	126	299
	Bømlo	74	98
	Stavanger	55	553
	Karmøy	48	202
	Sveio	33	48
	Tysvær	30	73
	Fitjar	30	28
	Sandnes	21	212
Pendling sørover	Bergen	293	1365
	Os	49	129
	Fjell	22	164
	Askøy	21	157
	Lindås	14	119

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

Kartene i figurene 6.5 gir et mer detaljert bilde. Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). De største konsentrasjonene av arbeidsreisetrafikk etter bosted er knyttet til Bergen tettsted (25 %) og Leirvik tettsted (14 %). Regnet etter arbeidssted er det Bergen tettsted som er suverent størst (56 %). Dernest er det Stavanger/Sandnes (13 %) som peker seg ut.

Fra siste kvartal 2010 til siste kvartal 2012 økte tallet på arbeidsplasser i Rogaland og Hordaland med henholdsvis 10 og 6 %. Nær 80 % av denne veksten var fordelt på kommunene Bergen, Stavanger og Sola, det vil si innenfor nedslagsfeltet for ferjen Halhjem-Sandvikvåg. Våre beregninger indikerer at det i løpet av de to årene kan ha vært en vekst på om lag 18 % i den daglige arbeidsreisetrafikken på ferjen<sup>28</sup>. 48 % av denne veksten skyldtes økt pendling til Bergen tettsted. 14 % skyldtes økt pendling til Stavanger/Sandnes. 21 % kan ha vært knyttet til økt pendling til Sola kommune. Som vi tidligere har vært inne på, er det imidlertid usikkert i hvor stor grad pendlere mellom Midthordland og Nord-Jæren faktisk benytter ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg.

<sup>28</sup> Hvis vi teller antall pendlere og regner med ukependling, var økningen om lag 20 prosent fra siste kvartal 2010 til siste kvartal 2012. Halvparten av denne veksten skyldtes økt pendling til Sola kommune. 40 prosent skyldtes økt pendling til Bergen kommune.



Figur 6.5: Markedspotensial for ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg (E39): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

### 6.3.1 Registertall versus RVU

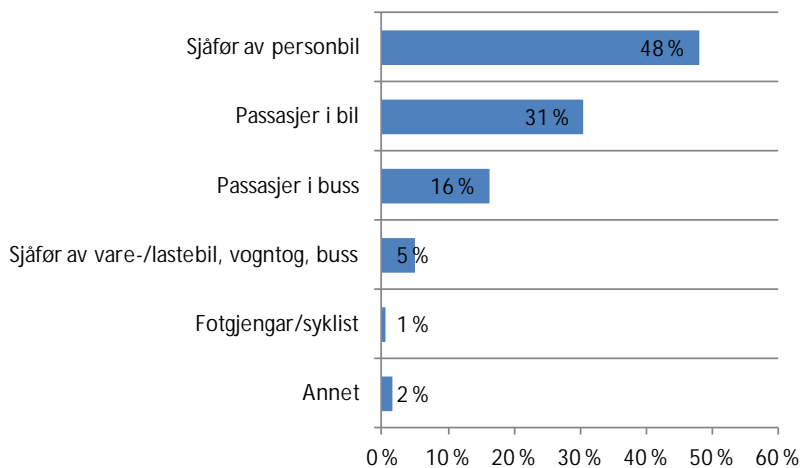
Tabell 6.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på 240 000 per år på sambandet Halhjem-Sandvikvåg. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 9 % av trafikken for reisende 16 år og eldre (figur 6.1). Dette tilsvarer om lag 155 000 reiser per år, dvs under hva registerdataene viser.

Som for pendlere på Mortavika-Arsvågen, har også de som pendler over Bjørnafjorden lange arbeidsreiser, og både hurtigbåt og fly er aktuelle transportmidler på mange av disse reisene. Dette taler for at det faktiske nivået på pendling på sambandet Halhjem-Sandvikvåg er noe lavere enn hva registertallene indikerer. På samme tid skal det påpekes at man i Statens vegvesen sin E39-undersøkelse fikk en

andel reiser til/fra arbeid på 13 %<sup>29</sup>. Datainnsamlingen for denne undersøkelsen ble foretatt en torsdag og fredag i siste halvdel av november 2011. Man kan derfor forvente en noe høyere andel arbeidsrelatert trafikk enn i riksvegferje-RVUen, som også inkluderer sommersesongen.

## 6.4 Reisemåte

Figur 6.6 viser reisemåte til ferjen. Nær halvparten oppgir å være sjåfør av personbil, mens knapt hver tredje er bilpassasjer (personbil, vare-/lastebil, vogntog). Ser vi disse tallene opp mot billettstatistikken i tabell 6.1, har vi i RVUen fanget opp for mange sjåførere av personbil og for få yrkessjåførere. I henhold til tabell 6.1 er 43 % av passasjerene førere av bil under seks meter, og 9 % fører av bil som er seks meter eller lengre. Som nevnt innledningsvis var det generelt vanskelig å rekruttere yrkessjåførere til undersøkelsen, noe som gjenspeiler seg i disse tallene. Andelen passasjerer er i henhold til billettstatistikken (knapt 50 %).



Figur 6.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet.

Bare 5 % oppgir en annen reisemåte fra ferjen enn til ferjen (gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene er 6 %). Det er vanskelig å si helt konkret hva disse byttene består i ettersom det kun dreier seg om 53 observasjoner, men hver fjerde sier at de vil bytte fra å være bilpassasjer til bilfører (eller motsatt). Det er få som oppgir å ha parkert bil på ferjekaien.

Personbilbelegget for reiser på Halhjem-Sandvikvåg er noe høyere enn for gjennomsnittet over alle riksvegferjereiser (tabell 6.6). Personbilbelegget på riksvegferjene generelt ligger godt over belegget på bilreiser i sin alminnelighet.

<sup>29</sup> Statens vegvesen: *Resultater fra ferjeundersøkelser på E39 mellom Trondheim og Kristiansand*. Foreløpig arbeidsnotat. [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

Tabell 6.6: Personbilbelegg for reiser på sambandet Halhjem-Sandvikvåg, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

Belegg	Halhjem-Sandvikvåg	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge <sup>1)</sup>
Juni-august	2,32	2,26	1,59
Resten av året	2,03	1,87	1,52
I alt	2,12	2,00	1,54

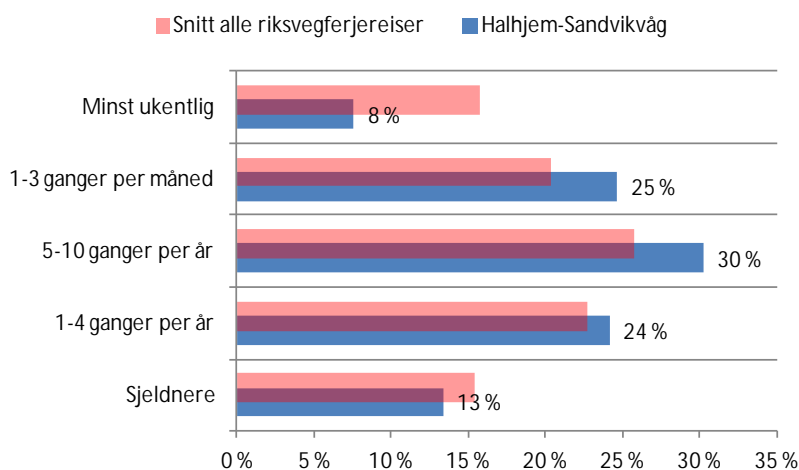
<sup>1)</sup>Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

## 6.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 6.5.1 Reisefrekvenser

Figur 6.7 viser at personer som reiser på sambandet minst ukentlig står for knapt 10 % av trafikken<sup>30</sup>. Det er med andre ord relativt sett få som benytter sambandet på ukentlig basis. Reisefrekvensen har som ventet sammenheng med reisemålet – de som reiser mellom hjem og arbeid har høyere reisefrekvens enn de som er på en tjenestereise. Lavest reisefrekvens har de som oppgir et privat formål for den aktuelle reisen (det er imidlertid ikke gitt at reisemålet er det samme for alle reisene).

Det er relativt sett færre som benytter Halhjem-Sandvikvåg på ukentlig basis sammenlignet med gjennomsnittet for riksvegferjereisene. Lavere pendlerandel bidrar til dette.



Figur 6.7: Reisefrekvens på sambandet.

<sup>30</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

## 6.5.2 Betaling

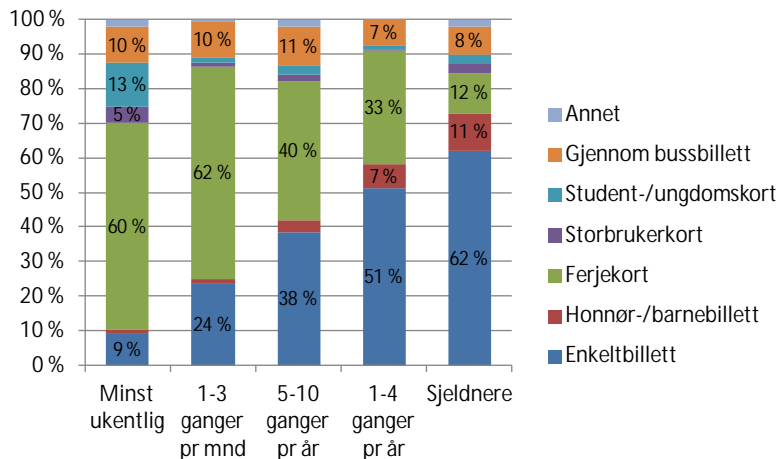
Drøyt 40 % av passasjerene på Halhjem-Sandvikvåg oppgir å ha betalt reisen gjennom ferjekort, mens 39 % kjøpte enkeltbillett (tabell 6.7). Andelen som bruker ferjekort er noe høyere på Halhjem-Sandvikvåg enn snittet for alle reiser på riksvegferjesambandene.

Godt og vel halvparten av bilførerne benytter ferjekort. Blant førere av varebil, lastebil og vogntog er det også noen som har storbrukerkort. Blant passasjerene har nær hver femte betalt for ferjereisen gjennom bussbilletten.

Tabell 6.7: Reisende på sambandet Halhjem-Sandvikvåg etter billettype og reisemåte.

	Alle Riksvegferje- samband	Alle Halhjem- Sandvikvåg	Sjåfører		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	38	39	33	39
Honnørbillett	6	5	3	-	7
Ferjekort	37	41	55	57	26
Storbrukerkort	3	2	2	7	1
Student-/ungdomskort	2	3	-	-	6
Gjennom bussbillett	3	10	-	-	19
Annet	3	1	1	3	2
I alt	100	100	100	100	100

Hvilken billettype man benytter er også betinget av hvor ofte man reiser på sambandet (figur 6.8). Blant dem som reiser minst en gang per måned har om lag to tredeler ferje- eller storbrukerkort.



Figur 6.8: Reisende på sambandet Halhjem-Sandvikvåg etter billettype og reisefrekvens.

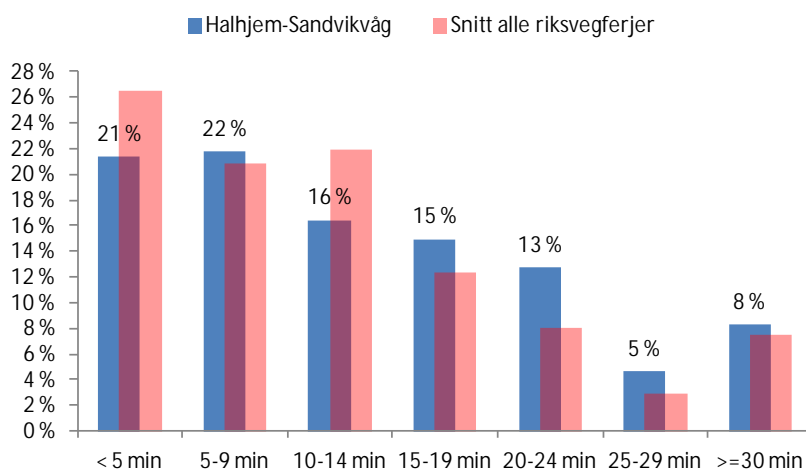
For arbeidsrelaterte formål betaler normalt arbeidsgiver for reisen. Blant dem som er på tjenestereise, oppgir 94 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis, mens 80 % av dem som er på reise til/fra arbeid får helt eller delvis dekket reisen av arbeidsgiver. Det er klare sesongmessige variasjoner med hensyn til dekning av reiseutgifter (tabell 6.8).

Tabell 6.8: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene.

	Betaler arbeidsgiver?			I alt
	Ja, helt	Ja, delvis	Nei	
Juni-august	62	12	27	100
Resten av året	88	5	7	100
I alt	83	6	10	100

### 6.5.3 Ventetid

Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til 12 minutter, 8 % oppga at de ikke hadde ventetid. Gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene er 11 minutter. Figur 6.9 viser at hver femte passasjer ventet mindre enn fem minutter på ferjen.



Figur 6.9: Oppgitt ventetid på sambandet Halhjem-Sandvikvåg.

Ventetiden varierer lite med reiseformålet. De som reiser til/fra arbeid oppgir i snitt å ha ventet 12,5 minutter, det tilsvarende har de som er på privat reise, mens de som er på tjeneste-/yrkesreise oppgir kortest ventetid, knapt 11 minutter.

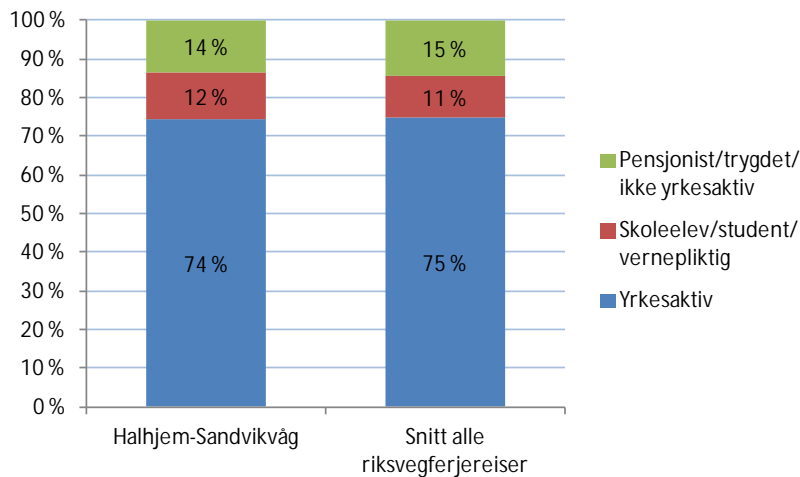
### 6.5.4 Demografi og inntekt

Tabell 6.9 og figurene 6.10 og 6.11 viser henholdsvis kjønns- og alderssammensetningen av sjåfører/passasjerer, hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt. Oppsummert viser tallene at:

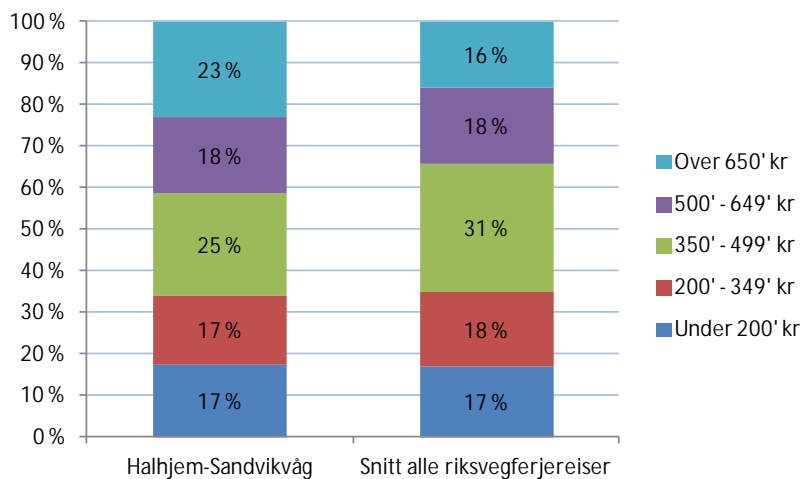
- 60 % er menn og 40 % er kvinner
- Om lag hver femte passasjer er en mann mellom 40 og 54 år. Personer 70 år og eldre utgjør under 10 % av passasjergrunnlaget
- Det store flertallet av passasjerene er yrkesaktive, men 12 % av reisene foretas av studenter eller skoleelever, og 14 % av pensjonister/ikke yrkesaktive
- Om lag 40 % har årslønn over 500 000 (gjennomsnittslønnen i Norge i 2012 var 475 000). Det er en vesentlig større andel med høy lønn på sambandet Halhjem-Sandvikvåg sammenlignet med "gjennomsnittspassasjerer" på riksvegferjene.

Tabell 6.9: Kjønn- og alderssammensetning for passasjerer på sambandet Halhjem-Sandvikvåg. Prosent.

	Halhjem-Sandvikvåg			Alle reiser på riksvegferjesambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	7	7	14	7	7	14
25-39 år	12	14	26	11	14	25
40-54 år	11	21	32	14	18	32
55-69 år	8	12	21	10	14	24
70 år og eldre	3	5	8	2	3	5
I alt	41	59	100	44	56	100



Figur 6.10: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Halhjem-Sandvikvåg og for alle riksvegferjereiser.



Figur 6.11: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Halhjem-Sandvikvåg og for alle riksvegferjereiser.



## 7 Oppedal-Lavik

Operatør:	Fjord1						
Krysning:	E39 Sognefjorden (Gulen og Høyanger kommuner)						
Overfartstid:	20 minutter						
Ferjer:	MF Gloppen (112 PBE), MF Lifjord (115 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer (ekskl. sjåfør)	1 534	1 573	1 646	1 680	1 695	2,5 %	3,0 %
Kjøretøy	1 314	1 377	1 388	1 413	1 454	2,6 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- Gjennomsnittlig ÅDT-vekst siste fem år på Oppedal-Lavik er litt under gjennomsnittet for riksvegferjesambandene.
- Trafikken på Oppedal-Lavik har en lavere andel arbeidsrelatert trafikk, og særlig reiser til/fra arbeid, sett opp mot de øvrige riksvegferjesambandene. Ferie/fritid og besøksreiser står for om lag 60 % av trafikken.
- Bosatte i Bergen står for om lag hver fjerde reise. Bergenserne har en større andel private reiser enn gjennomsnittspassasjerer på sambandet.
- Bergen er det dominerende start- og endepunktet for trafikken. Anslagsvis går 15 % av reisene mellom Bergen og Ytre Sognefjord (Høyanger, Hyllestad, Gaular, Fjaler, Askvoll og Solund) og 10 % mellom Bergen og Førde.
- Arbeidspendling: Det anslås at det genereres om lag 220 arbeidsreiser på en gjennomsnittlig virkedag (medregnet begge retninger), ca 48 000 på årsbasis.
- Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til 10 minutter. Knappt 30 % ventet mindre enn fem minutter på ferjen.

### 7.1 Trafikkvolum og reiseformål

I perioden september 2012 – august 2013 reiste det knapt en millioner passasjerer 16 år og eldre (sjåfør inkludert) på strekningen Oppedal-Lavik (tabell 7.1). I tillegg kom ca 190 000 reiser foretatt av barn.

Årsdøgntrafikken i 2012 var på 1 454 kjøretøy og 1 695 passasjerer (ekskl. sjåfører). Trafikkveksten de siste fem årene har vært henholdsvis 2,6 og 2,5 %.

Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 36 % av totaltrafikken i perioden, dvs litt høyere enn gjennomsnittet for riksvegferjesambandene (34 %).



Tabell 7.1: Antall reiser på sambandet Oppedal-Lavik i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken

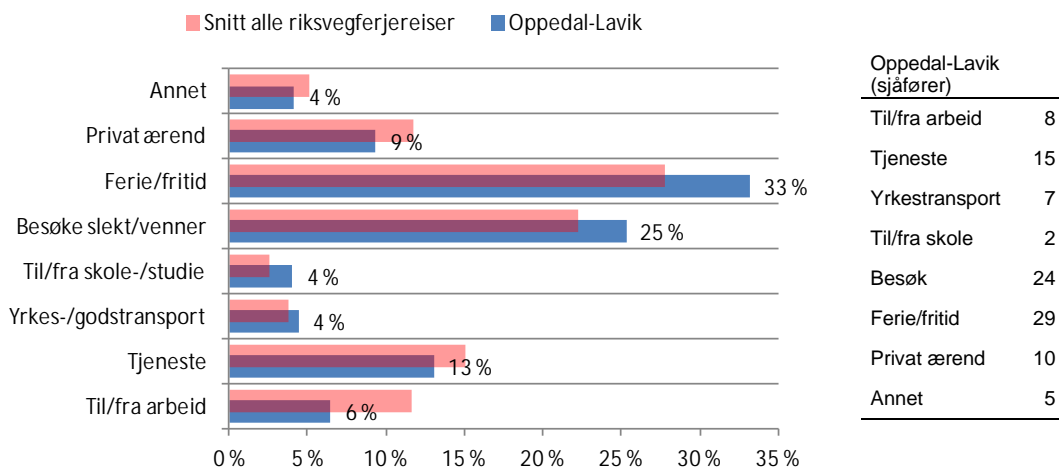
Billettkategori	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	452 000	47
Bil >= 6 meter	91 000	9
MC	5 000	1
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfører)*	422 000	43
I alt	970 000	100

\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Tre av fire reiser på sambandet har et privat formål (figur 7.1). Ferie/fritid og besøksreiser står for knapt 60 % av trafikken, mens private ærend (innkjøp, legebesøk etc.) utgjør hver tiende reise. Tjenestereiser er det største arbeidsrelaterte formålet (13 %), mens det er lite trafikk knyttet til reiser til/fra arbeid. Tabellen til høyre i figuren viser reiseformål for sjåfører, som har en noe høyere andel arbeidsrelaterte reiser sammenlignet med andre reisende.

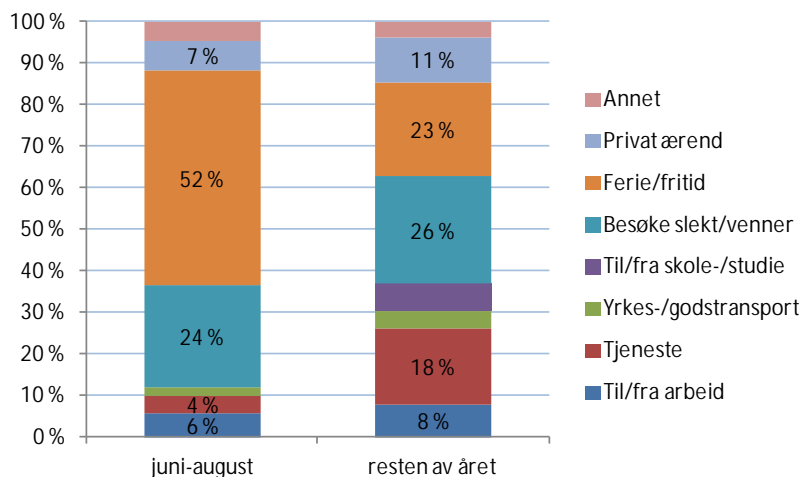
Sett opp mot de øvrige riksvegferjesambandene skiller trafikken på Oppedal-Lavik seg på følgende områder:

- Lav andel arbeidsrelatert trafikk, og særlig reiser til/fra arbeid
- Høy andel ferie-/fritidsreiser



Figur 7.1: Reiseformål for passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåfører) på Oppedal-Lavik.

Drøyt halvparten av reisene i sommermånedene er ferie- og fritidstrafikk, mens arbeidsrelaterte reiser bare utgjør 12 % av sommertrafikken (tabell 7.2). Omfanget av besøkstrafikk er stabilt over året.



Figur 7.2: Reiseformål for passasjerer på sambandet Oppedal-Lavik etter sesong.

## 7.2 Geografisk fordeling av trafikken

Nærmeste byer for anløpsstedene er Førde (Lavik) og Bergen (Oppedal). Fra Lavik til Førde er det 61 km og 53 minutters kjøring. Distansen Bergen-Oppedal er 110 km og 1 time og 30 minutter kjøretid.

Tabell 7.2 viser trafikkvolumet på Oppedal-Lavik etter bostedet til den reisende:

- Bosatte i Bergen står for om lag hver fjerde reise. Bergenserne har en større andel private reiser enn gjennomsnittspassasjerer på sambandet.
- Førde er nest største kommune med tanke på trafikkgenerering. Ca hver tiende reise foretas av en som er bosatt i Førde. Reisene har en større andel arbeidsrelaterte formål enn gjennomsnittet.
- Bosatte i Ytre Sognefjord (Solund, Askvoll, Fjaler, Gaular, Hyllestad, Høyanger) har en høyere andel reiser til/fra arbeid enn andre. De som bor i Høyanger står for halvparten av denne trafikken.
- Bosatte i øvrige kommuner i Hordaland (andre enn Bergen) har en vesentlig høyere andel tjenestereiser enn andre.

Tabell 7.2: Reiser på sambandet oppedal-Lavik etter bosted.

Bosted	Andel av reisene etter formål					n
	Andel av trafikken	Til/fra arbeid	Tjeneste-/yrkestransport	Privat	I alt	
Førde	9	9	20	71	100	81
Ytre Sognefjord <sup>1)</sup>	13	11	13	75	100	110
S&F øvrig	13	7	22	71	100	114
Bergen	27	5	13	82	100	267
Øvrige kommuner Hordaland <sup>2)</sup>	19	7	23	69	100	156
Andre steder	19	3	16	81	100	166
I alt	100	6 %	18	76	100	894

<sup>1)</sup>Kommunene Solund, Askvoll, Fjaler, Gaular, Hyllestad, Høyanger

<sup>2)</sup>Inkluderer Gulen

Tabell 7.3 viser en reisematrix for seks soner. For en del celler er det få observasjoner, så det er usikkerhet knyttet til resultatene. Det er ikke grunnlag for å ta ut data for kommunene som har anløp på sambandet separat (Gulen og Høyanger). Hovedbildet er:

- Bergen er det dominerende start- og endepunktet for trafikken.
- Anslagsvis går 15 % av reisene mellom Bergen og kommunene vi her har definert som Ytre Sognefjord, og 10 % mellom Bergen og Førde.
- Største relasjon for trafikken mellom Bergen og "Sogn og Fjordane øvrig" er Bergen-Florø (ca 20 %).
- Om lag tre av fire reiser går mellom Sogn og Fjordane og Hordaland fylker.

Tabell 7.3: Geografisk fordeling av reiser på sambandet Oppedal-Lavik. Prosent

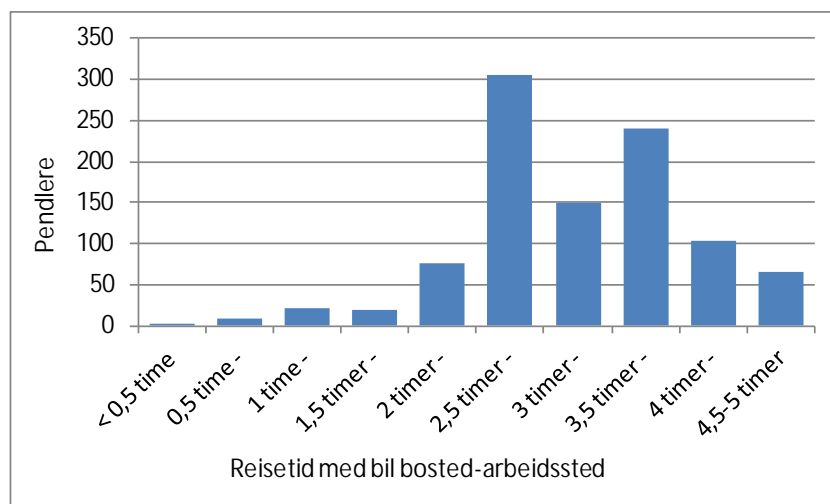
	Startsted for passasjerer på Moss-Horten						I alt
	Førde	Ytre Sognefjord <sup>1)</sup>	S&F øvrig	Bergen	Øvrige komm. Hordaland <sup>2)</sup>	Andre steder	
Førde	-	-	-	5	3	2	10
Ytre Sognefjord <sup>1)</sup>	1	-	-	7	4	2	14
S&F øvrig	-	-	-	9	3	1	14
Bergen	6	8	14	-	-	4	32
Øvrige komm. i Hordaland <sup>2)</sup>	3	4	5	-	-	2	14
Andre steder	1	2	2	6	1	4	16
I alt	10	14	21	27	12	16	100
n	70	124	184	215	88	127	808

<sup>1)</sup>Kommunene Solund, Askvoll, Fjaler, Gaular, Hyllestad, Høyanger

<sup>2)</sup>Inkluderer Gulen

### 7.3 Arbeidspendling

Ferjesambandet Lavik-Oppedal har få daglige arbeidsreiser. Riktignok viser våre beregninger at knapt 1 000 yrkesaktive kan være avhengig av ferjen for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>31</sup>. 95 % har imidlertid mer enn to timer reisetid til jobb (figur 7.3). Det betyr at de fleste trolig er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag.



Figur 7.3: Markedspotensial for ferjesambandet Lavik-Oppedal (R13): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Vårt anslag er at det ikke genereres mer enn om lag 250 arbeidsreiser på en gjennomsnittlig virkedag (medregnet begge retninger), knapt 55 000 på årsbasis (tabell 7.4)<sup>32</sup>. Bare en liten del av disse kan knyttes til reiseavstander der vi kan regne med dagpendling (figur 7.4). For eksempel viser vår beregning at pendlere med arbeidssted i Bergen kommune og bosted i Førde, Naustdal, Florø eller kommuner lengre nord kan stå for mer enn en fjerdedel av den daglige arbeidsreisetrafikken. Det vil si pendlere som har mer enn 2,5 timer i reisetid mellom bosted og arbeidssted.

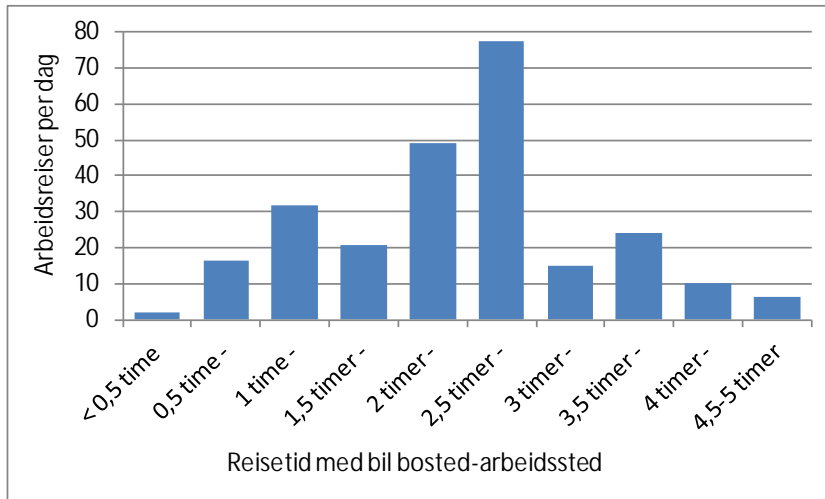
Tabell 7.4: Markedspotensial for ferjesambandet Lavik-Oppedal (R13): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Nordover	261	97	20 845
Sørover	728	157	33 771
I alt	989	254	54 616

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

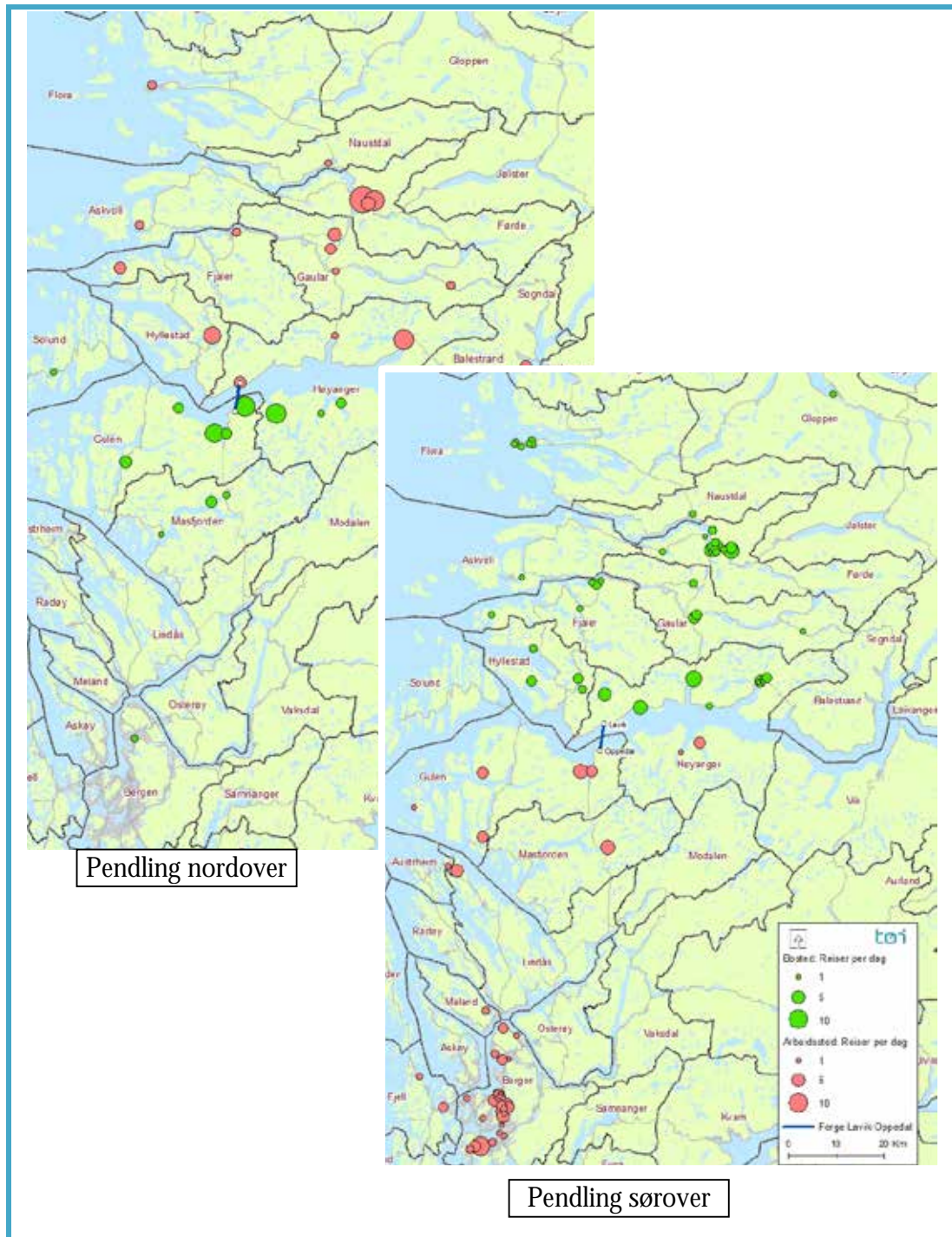
<sup>31</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

<sup>32</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser på samme nivå.



Figur 7.4: Markedspotensial for ferjesambandet Lavik-Oppedal (R13): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartene i figurene 7.5 gir et detaljert bilde av pendlingsmønsteret. Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkretsnivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Seks % av pendlerne bor i Høyanger kommune, men basert på vår standardiserte formel (kapittel 2.2) vil anslå at de står for om lag 18 % av den daglige arbeidsreisetrafikken med ferjen. 16 % av reisene skapes av yrkesaktive bosatt i Førde, 13 % av bosatte i Bergen og 12 % av bosatte i Gulen. Regnet etter arbeidssted er 42 % av arbeidsreisene knyttet til arbeidsplasser i Bergen kommune og 13 % til arbeidsplasser i Førde kommune.



Figur 7.5: Markedspotensial for ferjesambandet Lavik-Oppedal (R13): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkretsnivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsetningsstatistikk (SSB).

Fra siste kvartal 2010 til siste kvartal 2012 økte arbeidsreisene (markedspotensialet) på strekningen Lavik-Oppedal med 5 % (medregnet begge retninger). I absolutte tall utgjør dette ikke mer enn 12 reiser som fordeler seg på mange relasjoner (noen med vekst, andre med nedgang). Det er således begrenset grunnlag for å se endringene i sammenheng med den generelle utviklingen i næringsliv og sysselsetting i regionen.

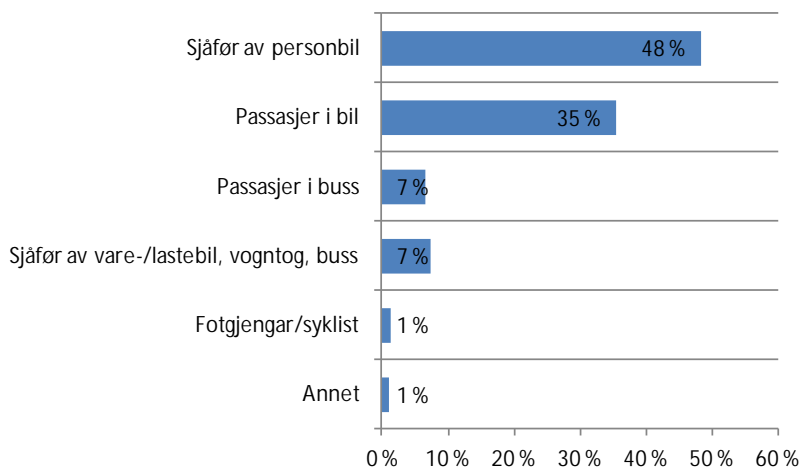
Det eneste vi kan slå fast er at det er økning for reisetider under 1,5 timer og en svak nedgang for lengre reisetider.

### 7.3.1 Registertall versus RVU

Tabell 7.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på 55 000 per år på sambandet Oppedal-Lavik. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 6 % av trafikken for reisende 16 år og eldre (figur 7.1), tilsvarende om lag 60 000 reiser. RVU og registertall gir med andre ord sammenfallende tall for arbeidspendling. Også E39-undersøkelsen til Statens vegvesen ga en lav andel reiser til/fra arbeid på Oppedal-Lavik (5 %) <sup>33</sup>.

## 7.4 Reisemåte

Knapt halvparten av respondentene oppga å være sjåfør av personbil, 7 % oppga sjåfør av varebil, lastebil, vogntog eller buss, mens om lag hver tredje var passasjer i en bil. Dette samsvarer forholdsvis godt med billettstatistikken i tabell 7.1. Likevel har vi nok i RVUen fanget opp litt for få yrkessjåførere. I henhold til tabell 7.1 er 9 % av passasjerene førere av bil over seks meter. I RVU finner vi at andelen sjåførere av vare-/lastebil og vogntog er 7 %. Andelen passasjerer er derimot i henhold til billettstatistikken, dvs. knapt 43 % (passasjerer i bil pluss fotgjengere og syklistere).



Figur 7.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet.

Blant respondentene var det 4 % som sa at de ville bytte reisemåte mellom påstigning og avstigning. Dette er en litt lavere andel enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene (6 %). Datagrunnlaget er for lite til å si noe generelt om hvilke type bytter det her er snakk om (bare 33 respondenter).

<sup>33</sup> Statens vegvesen: Resultater fra ferjeundersøkelser på E39 mellom Trondheim og Kristiansand. Foreløpig arbeidsnotat. [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)



Personbilbelegget for reiser på Oppedal-Lavik er høyere enn for gjennomsnittet over alle riksvegferjereiser (tabell 7.5). En høy andel fritidsreiser forklarer dette. Det er klare sesongmessige variasjoner.

Tabell 7.5: Personbilbelegg for reiser på sambandet Oppedal-Lavik, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

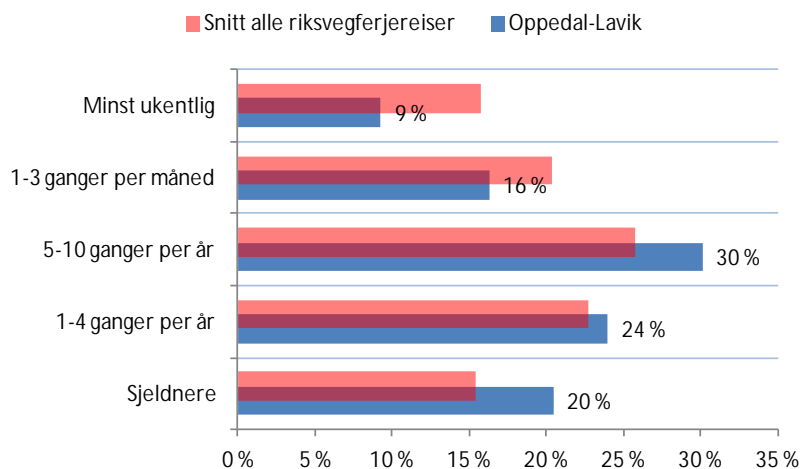
Belegg	Oppedal-Lavik	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge <sup>1)</sup>
Juni-august	2,61	2,26	1,59
Resten av året	2,03	1,87	1,52
I alt	2,23	2,00	1,54

## 7.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 7.5.1 Reisefrekvenser

Personer som reiser på sambandet minst ukentlig står for 9 % av trafikken (figur 7.7)<sup>34</sup>. Det er relativt sett få som benytter Oppedal-Lavik på ukentlig basis sammenlignet med gjennomsnittet for riksvegferjereisene.

Hele 20 % av trafikken genereres av personer som reiser på sambandet sjeldnere enn en gang per år. Som vist over kjennetegnes sambandet kjennetegnes av en høy andel fritidstrafikk (ca. 75 %). Fritidsreiser har generelt lavere regularitet enn arbeidsrelaterede formål.



Figur 7.7: Reisefrekvenser på sambandet Oppedal-Lavik.

### 7.5.2 Betaling

Det er like mange som benytter kort (ferje-/storbruker-/ungdomskort) som bruker enkeltbillett (tabell 7.6). Drøyt 70 % av vare-/lastebil-/vogntogsjåførene har ferjekort eller storbrukerkort. Blant sjåførene av privatbil er andelen knapt 50 %.

<sup>34</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

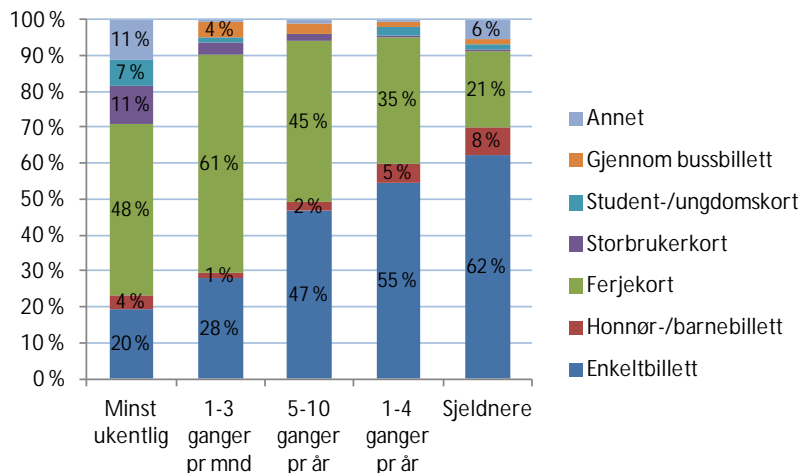


Betalingsstrukturen på Oppedal-Lavik avviker ikke vesentlig fra gjennomsnittet for riksvegfereiser.

Tabell 7.6: Reisende på sambandet Oppedal-Lavik etter billettype og reisemåte.

	Alle riksvegfere- samband	Alle Oppedal- Lavik	Sjåførere		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	46	48	27	48
Honnørbillett	6	4	3	-	7
Ferjekort	37	41	47	50	33
Storbrukerkort	3	3	1	22	-
Student-/ungdomskort	2	2	-	-	4
Gjennom bussbillett	3	2	-	-	5
Annet	3	2	1	1	3
I alt	100	100	100	100	100

Hvilken billettype man benytter er også betinget av hvor ofte man reiser på sambandet (figur 7.8). Blant dem som reiser minst en gang per måned har om lag to av tre ferjekort, storbrukerkort eller ungdomskort.



Figur 7.8: Reisende på sambandet Oppedal-Lavik etter billettype og reisefrekvens

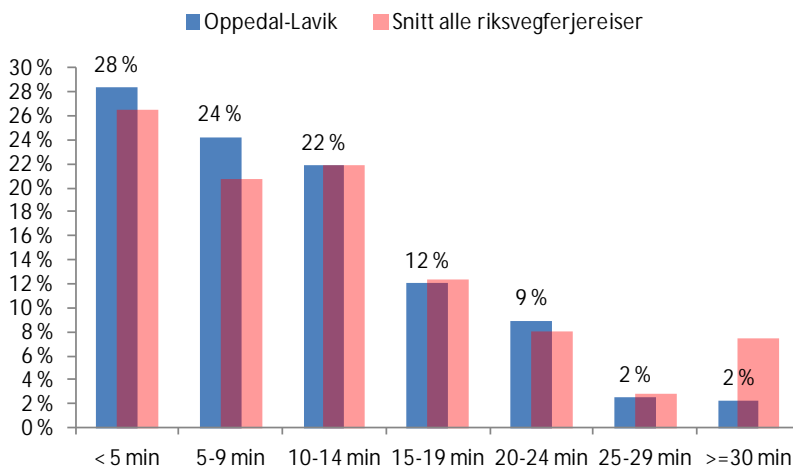
For arbeidsrelaterte formål betaler normalt arbeidsgiver for reisen. Blant dem er på tjenestereise, oppgir 95 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis, mens 60 % av dem som er på reise til/fra arbeid får helt eller delvis dekket reisen av arbeidsgiver (tabell 7.7).

Tabell 7.7: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene. Prosent.

	Betaler arbeidsgiver?			I alt
	Ja, helt	Ja, delvis	Nei	
Til/fra arbeid	55	5	40	100
Tjeneste-/yrkesreise	90	5	5	100
I alt	80	5	15	100

### 7.5.3 Ventetid

Frekvensen på Oppedal-Lavik er 30 minutter. Respondentene oppga en gjennomsnittlig ventetid på 10 minutter. Dette er litt under snittet for alle reiser på riksvegferjesambandene (11 minutter). Ventetiden i sommersesongen er oppgitt til 9 minutter, og 10 minutter utenom sommeren. På knapt 30 % av reisene venter man mindre enn fem minutter, mens 13 % har ventetid på 20 minutter eller mer (figur 7.9).



Figur 7.9: Oppgitt ventetid på sambandet Oppedal-Lavik.

De som er på tjenestereise tilpasser avgangstidene bedre enn andre i den forstand at de oppgir ventetid på knapt åtte minutter.

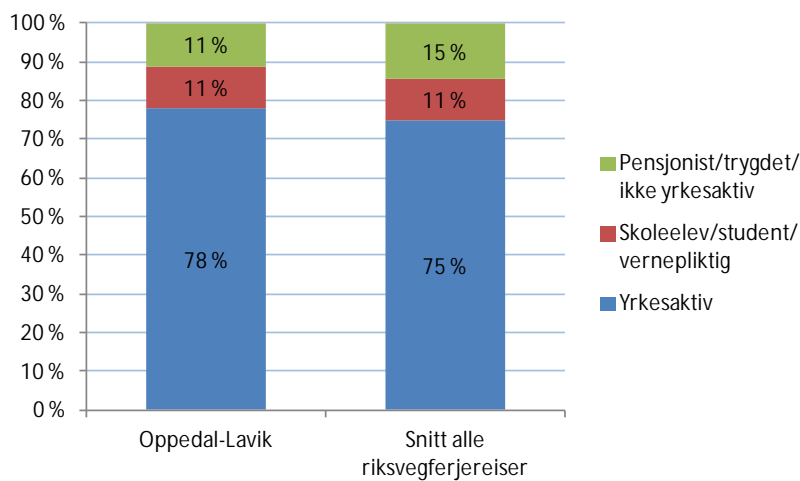
### 7.5.4 Demografi og inntekt

Tabell 7.8 og figurene 7.10 og 7.11 viser kjønns- og alderssammensetningen av passasjerene (inkl. sjåfører), deres hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt. Oppsummert viser tallene at:

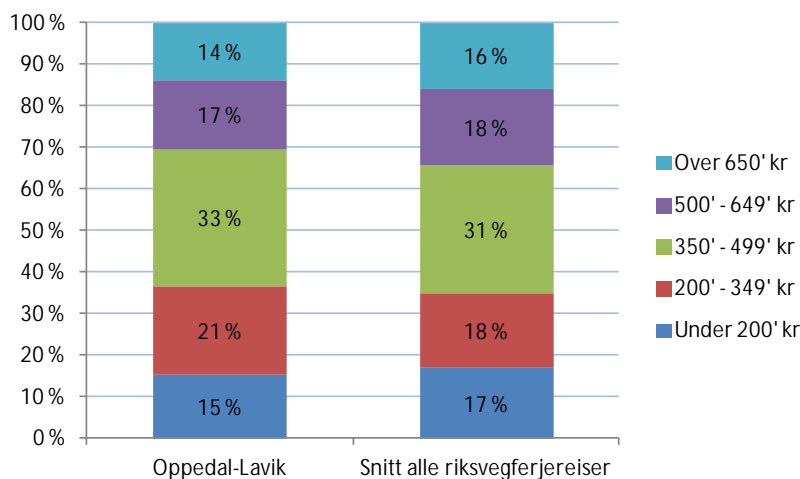
- 58 % av de reisende på Oppedal-Lavik er menn og 44 % er kvinner. Dette er omtrent tilsvarende med fordelingen av alle riksvegferjereiser.
- Drøyt hver tredje passasjer 16 år og eldre er mellom 40 og 54 år.
- Det er relativt sett færre pensjonister/trygdede/ikke yrkesaktive på Oppedal-Lavik sammenholdt med gjennomsnittet på riksvegferjesambandene.
- Brutto årsinntekt blant passasjerene på Oppedal-Lavik er mer eller mindre som for "gjennomsnittspassasjerene" på riksvegferjene.

Tabell 7.8: Kjønn- og alderssammensetning for passasjerer på Oppedal-Lavik og for alle reiser med riksveggerer. Prosent.

	Oppedal-Lavik			Alle reiser på riksveggeresambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	8	7	14	7	7	14
25-39 år	10	13	23	11	14	25
40-54 år	14	22	36	14	18	32
55-69 år	9	14	23	10	14	24
70 år og eldre	1	2	4	2	3	5
I alt	42	58	100	44	56	100



Figur 7.10: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Oppedal-Lavik og for alle riksveggerereiser.



Figur 7.11: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Oppedal-Lavik og for alle riksveggerereiser.

## 8 Hella-Vangsnes/Dragsvik

Operatør:	Fjord1						
Kryssing:	Rv5 Sognefjorden (Sogndal og Lærdal kommuner)						
Overfartstid:	15 minutter						
Ferjer:	MF Stryn (81 PBE), MF Årdal (92 PBE)						
ÅDT Hella-Dragsvik	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer (ekskl. sjåfør)	324	331	342	330	329	0,4 %	3,0 %
Kjøretøy	288	301	308	293	293	0,4 %	3,0 %
ÅDT Hella-Vangsnes	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer (ekskl. sjåfør)	321	349	353	356	350	2,2 %	3,0 %
Kjøretøy	284	315	311	312	312	2,4 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- Trafikkutviklingen på de to sambandene har vært ulik. Hella-Vangsnes har hatt en gjennomsnittlig årlig vekst på ca. 2 % de siste fem årene, mens trafikken på Hella-Dragsvik ikke var nevneverdig større i 2012 enn i 2008.
- Trafikken i sommermånedene (juni-august) utgjør 52 og 42 % av årstrafikken for henholdsvis Hella-Vangsnes og Hella-Dragsvik. Dette er vesentlig høyere enn for andre samband – i gjennomsnitt avvikles 34 % av trafikken på riksvegferjenettet om sommeren.
- Det er om lag 300 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Vangsnes- Hella/Dragsvik for reise mellom bosted og arbeidssted. Det anslås at pendlerne i snitt genererer vel 230 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger). På årsbasis utgjør dette vel 50 000 reiser.
- Det er vel 180 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Hella-Dragsvik for reise mellom bosted og arbeidssted. Det anslås at pendlerne i snitt genererer vel 225 reiser med ferjen på hverdager. På årsbasis utgjør dette knapt 49 000 reiser.
- Gjennomsnittlig ventetid på begge sambandene er oppgitt til 15 minutter, noe kortere i sommersesongen (henholdsvis 12 og 14 minutter). Passasjerene på disse sambandene har lengre ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene, som er 11 minutter.
- Mange turister i sommersesongen bidrar til at bosatte i utlandet står for knapt 10 % av trafikken på sambandene.

### 8.1 Trafikkvolum og reiseformål

ÅDT på sambandet Hella-Dragsvik var 293 kjøretøy og 329 passasjerer (ekskl. sjåfører) i 2012. Det har bare vært en marginal vekst i ÅDT de siste fem årene. ÅDT-

veksten for sambandet Hella-Vangsnes har vært på drøyt 2 %, men også dette er under gjennomsnittet for trafikken på riksvegferjesambandene.

Trafikken på Hella-Vangsnes er nå større enn på Hella-Dragsvik (tabell 8.1). I alt reiste henholdsvis 240 000 og 200 000 passasjerer 16 år og eldre på sambandene i perioden september 2012 – august 2013. I tillegg reiste anslagsvis 45 000 på barnebillett på Hella-Vangsnes, og om lag 30 000 på Hella-Dragsvik.

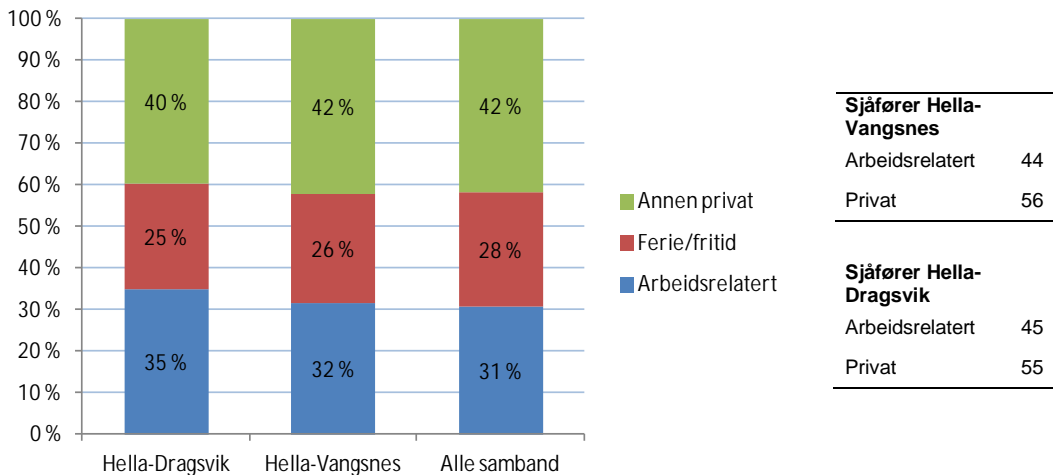
Sambandene har store sesongmessige variasjoner. Sommertrafikken (juni-august) utgjør 52 % av trafikkgrunnlaget på Hella-Vangsnes og 42 % på Hella-Dragsvik. I gjennomsnitt avvikles 34 % av trafikken på riksvegferjenettet om sommeren.

Tabell 8.1: Antall reiser på sambandene Hella-Dragsvik og Hella-Vangsnes i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

Billettkategori	Hella-Dragsvik		Hella-Vangsnes	
	Antall reiser	Andel	Antall reiser	Andel
Bil < 6 meter	94 000	48	114 000	47
Bil >= 6 meter	14 000	7	18 000	8
MC	2 000	1	3 000	1
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfør)*	87 000	44	106 000	44
I alt voksne	197 000	100	241 000	100

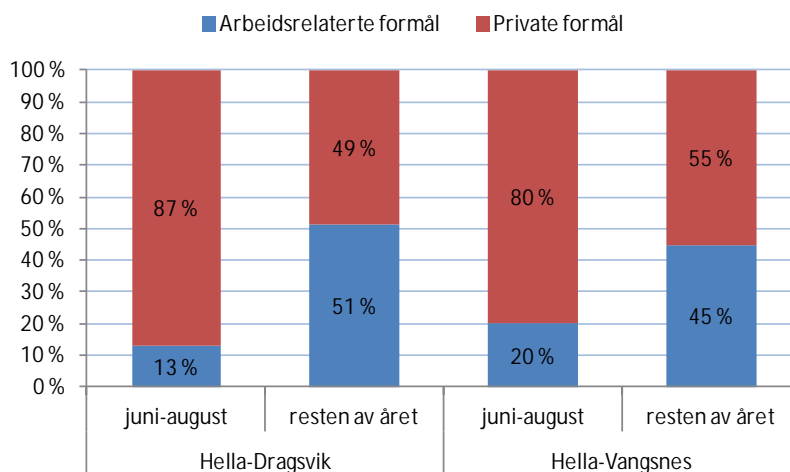
\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Fordelingen mellom arbeidsrelaterte og private formål på Hella-Dragsvik er 35/65 (figur 8.1). På Hella-Vangsnes er den 32/68. På begge sambandene utgjør ferie-/fritidsreiser en firedel av årstrafikken. Andelen arbeidsrelaterte reiser blant sjåfører er ca 10 prosentpoeng høyere enn trafikken sett under ett (tabell i figur 8.1).



Figur 8.1: Reiseformål på sambandene Hella-Dragsvik og Hella-Vangsnes. Passasjerer 16 år og eldre.

Spesielt på Hella-Dragsvik er det store sesongmessige variasjoner med hensyn til reiseformål. Mens om lag halvparten av trafikken i perioden september-mai er arbeidsrelatert, utgjør arbeidsrelaterte formål bare 13 % av reisene på sambandet i sommersesongen (figur 8.2).



Figur 8.2: Reiseformål på sambandene Hella-Dragsvik og Hella-Vangsnes etter sesong.

## 8.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 8.2 viser bosted for reisende på Hella-Vangsnes og Hella-Dragsvik:

- Anslagsvis genereres om lag 65 % av reisene på sambandet Hella-Vangsnes i Sogn og Fjordane. Bosatte i Vik står for mer enn en tredel av reisene, mens bosatte i Indre Sognefjord (hovedsakelig Leikanger og Sogndal) står for om lag 20 % av trafikken.
- Bosatte i Sogn og Fjordane står for ca 70 % av reisene på Hella-Dragsvik. De som bor i ferjekommunene Balestrand og Leikanger genererer om lag 30 % av totaltrafikken på sambandet.
- Begge sambandene har som nevnt betydelig sommertrafikk. Bosatte i utlandet står for en stor del av disse reisene, og totalt sett ca. 10 % av årstrafikken.

Tabell 8.2: Reiser på sambandet Hella-Vangsnes og Hella-Dragsvik etter bosted. Prosent

Hella-Vangsnes	Andel av reisene	n	Hella-Dragsvik	Andel av reisene	n
Vik	38	143	Balestrand	20	79
Indre Sognefjord*	21	92	Indre Sognefjord*	29	113
Sogn og Fjordane øvrig	7	33	Sogn og Fjordane øvrig	20	79
Rogaland/Hordaland	16	63	Rogaland/Hordaland	5	20
Utlandet	9	39	Utlandet	8	35
Andre steder	8	32	Andre steder	18	62
I alt	100	402	I alt	100	388

\*Indre Sognefjord: Leikanger, Sogndal, Luster, Årdal, Lærdal og Aurland

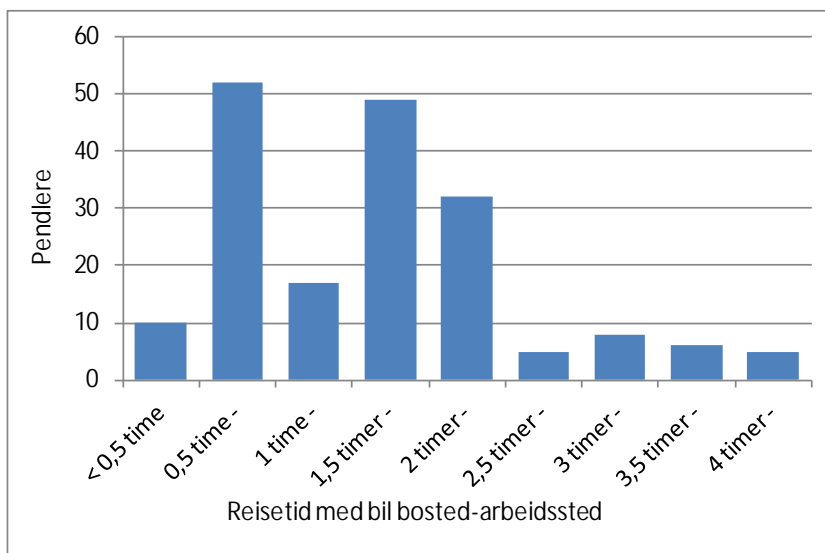
Datagrunnlaget er ikke tilstrekkelig for å fordele trafikken på soner. Hovedrelasjonen for sambandet Hella-Vangsnes er imidlertid Vik-Indre Sognefjord (primært Leikanger og Sogndal). Anslagsvis utgjør denne trafikken 40 % av reisene på sambandet. Også på Hella-Dragsvik er det betydelig trafikk mellom ferjekommunen Balestrand og Indre Sognefjord, anslagsvis 30 % av totaltrafikken.

## 8.3 Arbeidspendling

### 8.3.1 Hella-Dragsvik

I dette avsnittet fokuserer vi på kryssing av Fjørlandsfjorden på strekningen Hella-Dragsvik. Kryssing av Sognefjorden (Vangsnes-Hella og Vangsnes-Dragsvik), behandles under.

Det er vel 180 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Hella-Dragsvik for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>35</sup>. Over halvparten har mer enn 1,5 time reisetid til jobb (figur 8.3). Vi må derfor anta at mange er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag. Ved hjelp av vår standardiserte formel (se kapittel 2.2), anslår vi at pendlere i snitt genererer vel 225 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger) (tabell 8.3)<sup>36</sup>. På årsbasis utgjør dette knapt 49 000 reiser. 2/3 av disse reisene er under 1,5 time (figur 8.4). Både regnet i antall pendlere og i antall arbeidsreiser, er østgående pendling klart størst (tabell 8.3). Fra siste kvartal 2010 til siste kvartal 2012 har det vært en svak nedgang i arbeidsreisene med ferjen (gjelder begge pendlingsretninger).



Figur 8.3: Markedspotensial for ferjesambandet Hella-Dragsvik (R55): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

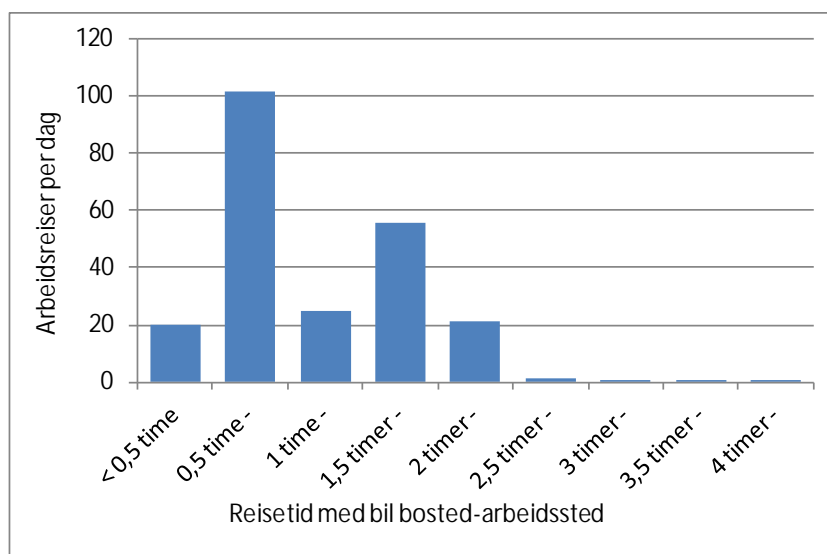
<sup>35</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

<sup>36</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser 20-25 prosent lavere.

Tabell 8.3: Markedspotensial for ferjesambandet Hella-Dragsvik (R55): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Vestover	40	47	10 092
Østover	144	180	38 613
I alt	184	226	48 705

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

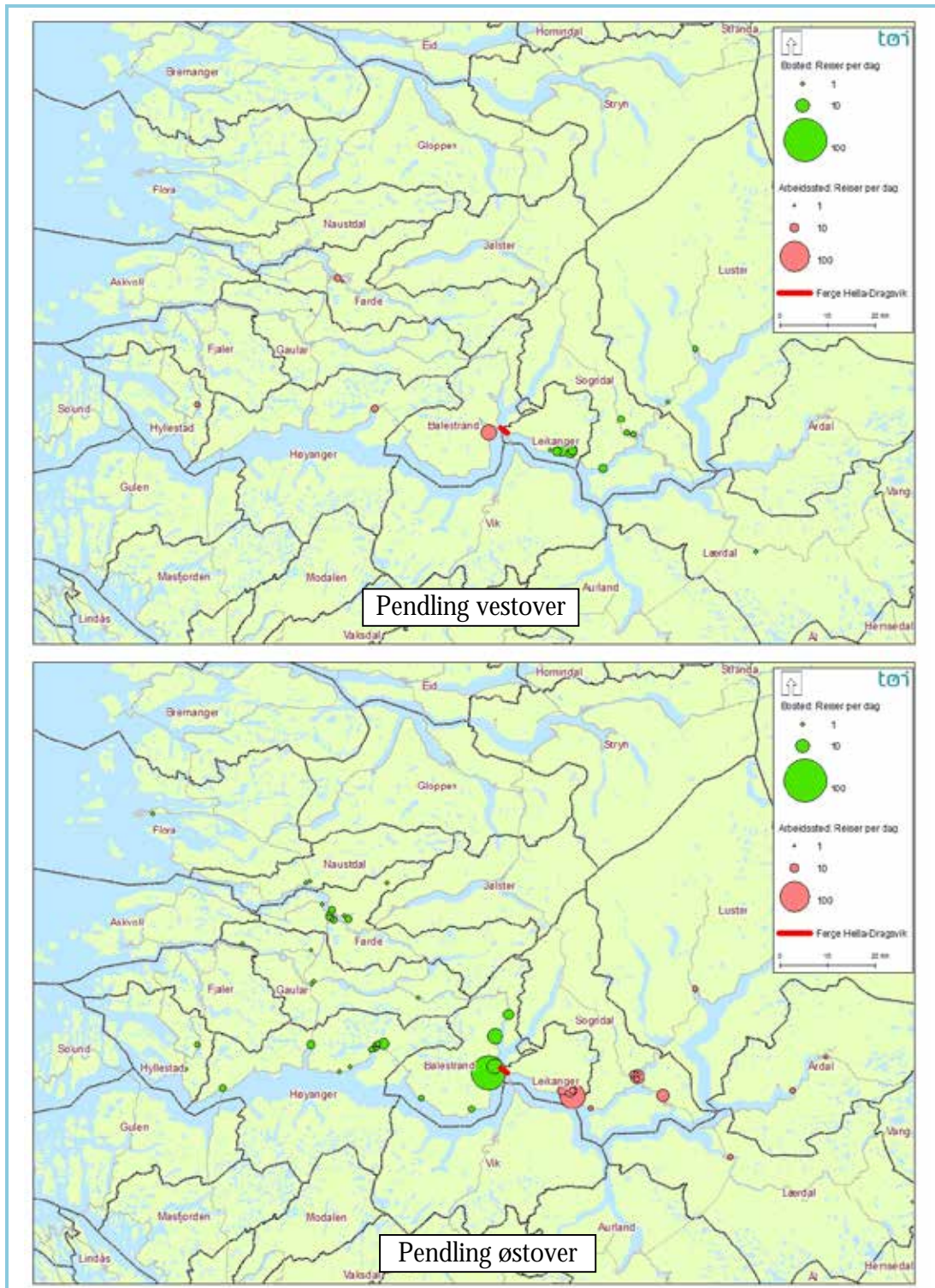


Figur 8.4: Markedspotensial for ferjesambandet Hella-Dragsvik (R55): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartene i figur 8.5 gir et mer detaljert bilde. Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Regnet etter bosted skapes 47 % av arbeidsreisene i Balestrand kommune, 13 % kommer fra Høyanger og 12 % fra Leikanger. Regnet etter arbeidssted skyldes 47 % av reisene arbeidsplasser i Leikanger kommune, 26 % arbeidsplasser i Sogndal og 11 % arbeidsplasser i Balestrand.

34 % av arbeidsreisetrafikken på ferjen skyldes pendlingen mellom Balestrand og Leikanger (medregnet *begge* pendlingsretninger). 21 % skyldes pendlingen mellom Balestrand og Sogndal (begge retninger). På begge relasjonene er østgående pendling størst.



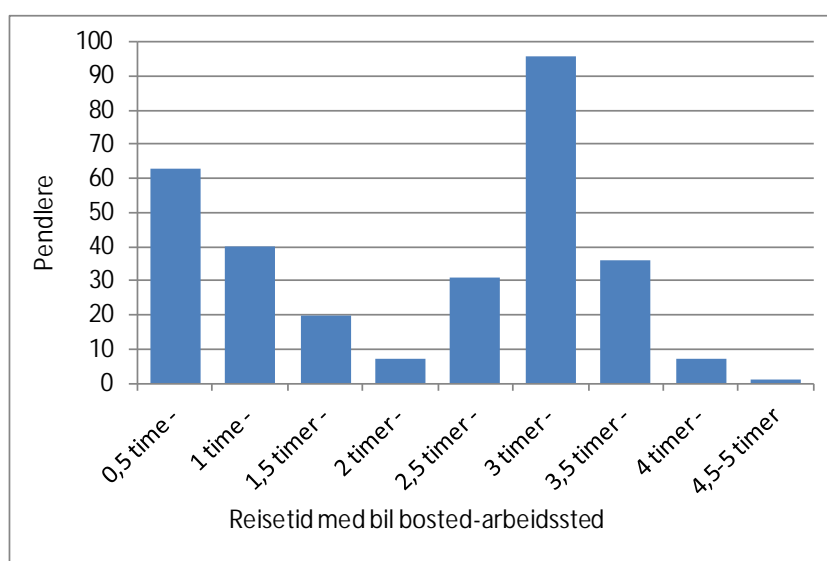


Figur 8.5: Markedspotensial for ferjesambandet Hella-Dragsvik (R55): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkretsnivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

### 8.3.2 Vangsnes-Hella/Dragsvik

Vi ser her på pendlingen som er avhengig av å krysse Sognefjorden. Det vil si at vi ikke beregner hvor stor del av trafikken som gjelder for delstrekningene Vangsnes-Hella og Vangsnes-Dragsvik. Kryssing av Fjørlandsfjorden (Hella-Dragsvik) ble behandlet over.

Det er om lag 300 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Vangsnes- Hella/Dragsvik for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>37</sup>. 2/3 har mer enn 1,5 time reisetid til jobb (figur 8.6). Vi må derfor anta at mange er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag. Ved hjelp av vår standardiserte formel (se kapittel 2.2), anslår vi at pendlerne i snitt genererer vel 230 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger) (tabell 8.4)<sup>38</sup>. På årsbasis utgjør dette vel 50 000 reiser. 80 % av disse reisene kan knyttes til pendling der reisetiden er under 1,5 time (figur 8.7).



Figur 8.6: Markedspotensial for ferjesambandet Vangsnes-Hella/Dragsvik (R13): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Hvis vi tar utgangspunkt i reiseretningen fra bosted til arbeidssted, ser vi at det er pendlingen sørover som er størst regnet i antall pendlere (tabell 8.4). Sammenlignet med nordgående pendling har imidlertid sørgående pendling mye større innslag av lange reiseavstander. Vår beregning viser derfor at potensialet for arbeidsreiser per dag er størst for nordgående pendling (se tabellen).

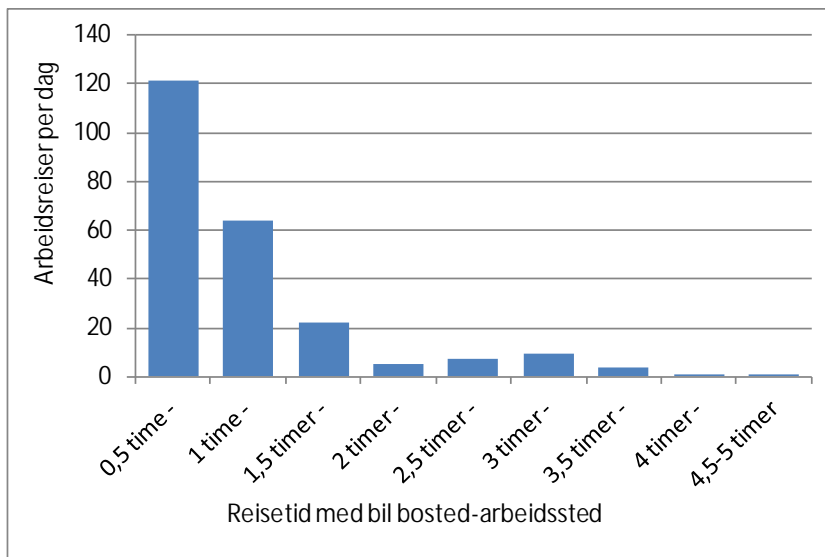
<sup>37</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

<sup>38</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser 17 prosent lavere.

Tabell 8.4: Markedspotensial for ferjesambandet Vangnes-Hella/Dragsvik (R13): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Nordover	136	143	30696
Sørover	165	91	19631
I alt	301	234	50326

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

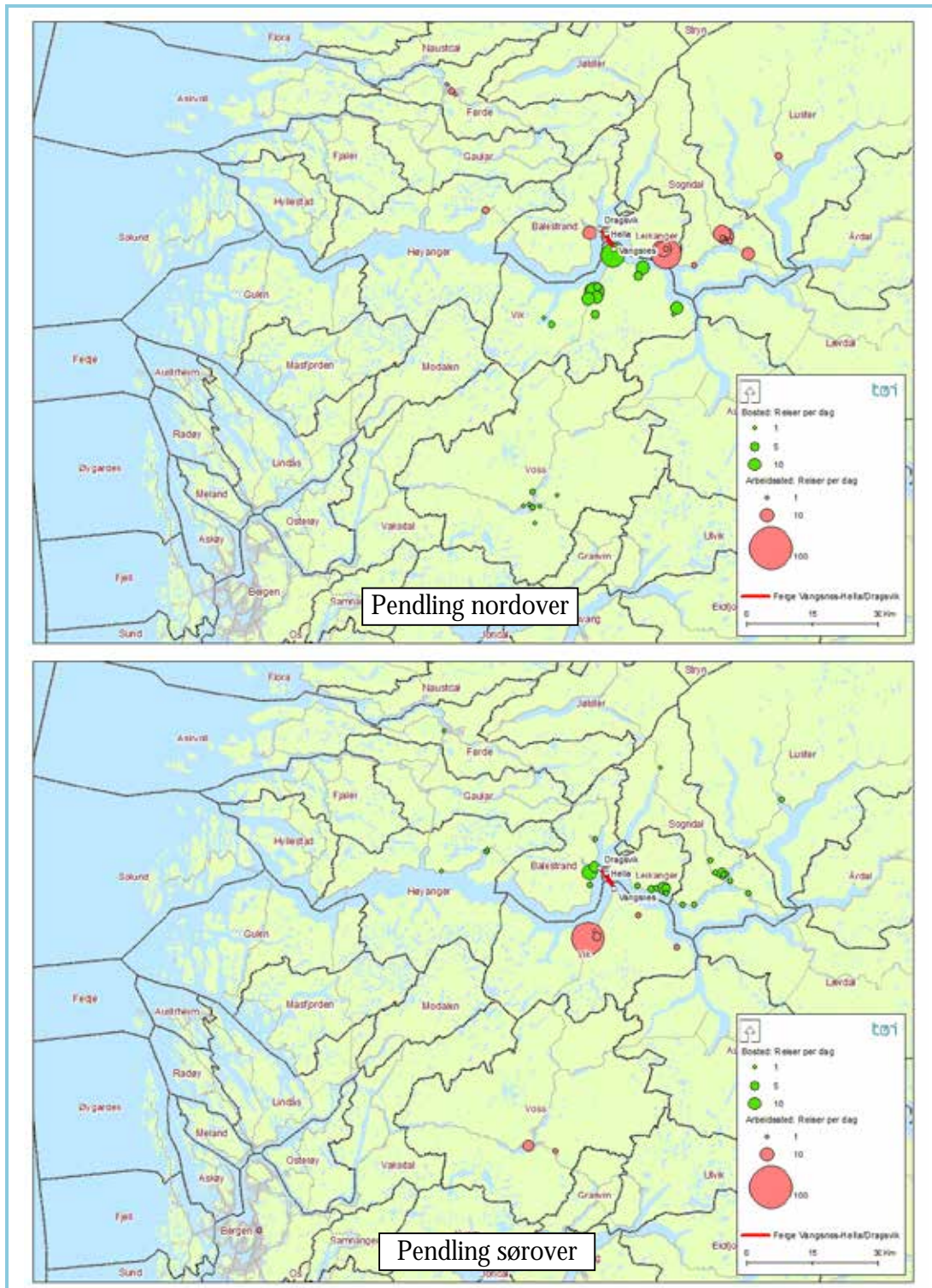


Figur 8.7: Markedspotensial for ferjesambandet Vangnes-Hella/Dragsvik (R13): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartene i figurene 8.8 gir et mer detaljert bilde. Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Regnet etter bosted skapes over halvparten av arbeidsreisene i Vik kommune. Regnet etter arbeidssted er reisene i hovedsak fordelt på de tre kommunene Vik (31 %), Leikanger (28 %) og Sogndal (23 %).

32 % av arbeidsreisetrafikken på ferjen skyldes pendlingen mellom Vik og Leikanger (medregnet *begge* pendlingsretninger). 30 % skyldes pendlingen mellom Vik og Sogndal (begge retninger). På begge relasjonene er nordgående pendling størst.





Figur 8.8: Markedspotensial for ferjesambandet Vangnes-Hella/Dragsvik (R13): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsetningsstatistikk (SSB).

Fra siste kvartal 2010 til siste kvartal 2012 økte arbeidsreisene (markedspotensialet) på strekningen Vangnes-Hella/Dragsvik med 7 % (medregnet begge retninger). I absolutte tall er endringene små og fordelt på mange relasjoner (noen med vekst,

andre med nedgang). Det er således begrenset grunnlag for å se endringene i sammenheng med den generelle utviklingen i næringsliv og sysselsetting i regionen. Det eneste vi kan slå fast er at mesteparten av økningen er knyttet til pendling fra Vik (bosted) til Sogndal.

### 8.3.3 Registertall versus RVU

Tabell 8.3 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på 48 000 per år på sambandet Hella-Dragsvik, mens tabell 8.4 indikerer at det potensielt foretas 50 000 pendlingsreiser på Hella-Vangsnes. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 13 % av trafikken på Hella-Dragsvik (tilsvarende 25 000 reiser) og 12 % av trafikken på Hella-Vangsnes (tilsvarende 27 000 reiser i året).

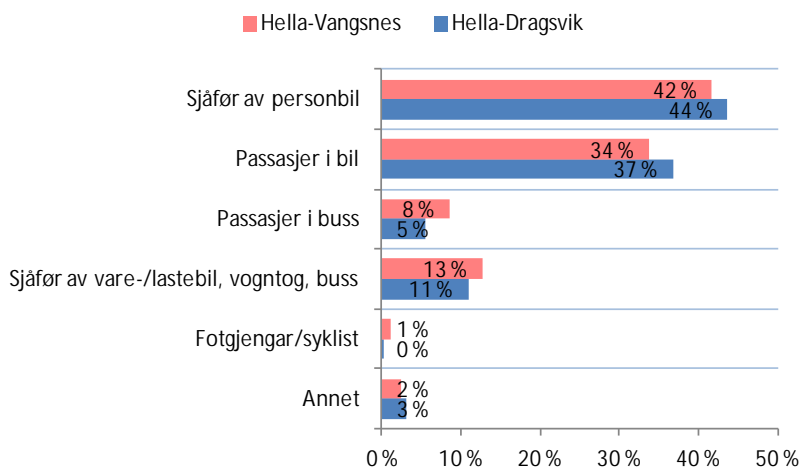
Begge kildene viser at de to sambandene har samme trafikkvolum for arbeidsreiser, men det er vesentlig avvik i nivået i estimatene. Det foreligger ikke tidligere RVUer på sambandene som resultatene kan sammenlignes mot. Datagrunnlaget i riksvegferje-RVUen er noe beskjedent for Hella-Vangsnes/Dragsvik, henholdsvis 402 og 388 observasjoner. Usikkerheten i disse estimatene er derfor større enn for de fleste andre samband. For registerdataene ligger usikkerheten i en høy andel pendlere med lang reisetid og hvilken reisefrekvens disse har.

Registerdataene representerer som nevnt et maksimalt nivå på pendlertrafikken. På samme tid er det større usikkerhet i estimatene fra RVU-dataene enn for andre samband, og det kan være at RVU underestimerer pendlertrafikken noe.

## 8.4 Reisemåte

Drøyt 40 % av de spurte oppga å være sjåfør av personbil og i overkant av 10 % sjåfør av vare-/lastebil/ vogntog (figur 8.6). Passasjerer (inkl. busspassasjerer og fotgjengere) utgjør drøyt 40 % av respondentene på begge sambandene. I motsetning til andre samband, har vi i RVU-dataene for Hella-Dragsvik/Vangsnes er litt høyere andel sjåførere av vare-/lastebil/ vogntog enn i billettstatistikken (jf tabell 8.1).

Bare et fåtall (4 % på Hella-Vangsnes og >1 % på Hella-Dragsvik) oppga et annet reisemiddel til ferjen enn fra ferjen. Dette er færre enn på de fleste andre samband.



Figur 8.9: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet. Passasjerer (inkl. sjåførere) 16 år og eldre. Prosent.

Resultatene tyder på at personbilbelegget er høyere på Hella-Vangsnes (tabell 8.5). Dette gjelder både sommersesongen og resten av året. Det virker å være større sesongmessige variasjoner på disse to sambandene enn på andre riksvegferjesamband. Som nevnt utgjør sommertrafikken en større andel av årstrafikken på Hella-Dragsvik/Vangsnes enn generelt på riksvegferjenettet.

Tabell 8.5: Personbilbelegg for reiser på sambandene Hella-Dragsvik og Hella-Vangsnes, for alle riksvegferjereiser og for alle bilreiser i Norge.

Belegg	Hella-Dragsvik	Hella-Vangsnes	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
juni-august	2,13	2,53	2,26	1,59
resten av året	1,63	1,72	1,87	1,52
i alt	1,83	2,13	2,00	1,54

\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

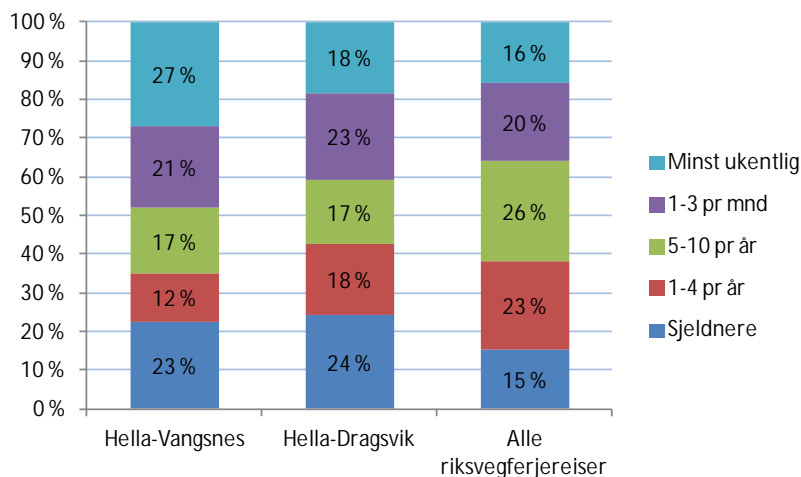
## 8.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 8.5.1 Reisefrekvenser

Resultatene indikerer at Hella-Vangsnes har en større andel av passasjerene som reiser på regulær basis (figur 8.10)<sup>39</sup>. På Hella-Vangsnes står personer som reiser på sambandet minst ukentlig for 27 % av trafikken, mens tilsvarende andel på Hella-Dragsvik er 18 %.

Reisefrekvensen avhenger av reiseformålet. Halvparten (35 %) av dem som oppgir et arbeidsrelatert formål reiser minst ukentlig på Hella-Vangsnes (Hella-Dragsvik). Tilsvarende andeler for de oppgir et privat formål er henholdsvis 15 og 9 %.

Sammenlignet med gjennomsnittet for alle riksvegferjereiser er det relativt sett flere som reiser sjeldnere enn en gang per år. En høy andel ferietrafikk i sommersesongen bidrar til dette.



Figur 8.10: Reisefrekvens på sambandene Hella-Vangsnes og Hella-Dragsvik

<sup>39</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

### 8.5.2 Betaling

Drøyt halvparten av respondentene i undersøkelsen oppga at de hadde betalt reisen med ferjekort, mens om lag hver tredje hadde betalt med enkeltbillett (tabell 8.6). Det er relativt sett større bruk av ferjekort (og mindre bruk av enkeltbillett) på disse to sambandene sammenlignet med gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjenettet (tabell 8.6).

Blant personbilsjåfører er det like mange som benytter ferjekort som løser enkeltbillett. To av tre sjåfører av vare-/lastebil og vogntog betaler gjennom ferjekort eller storbrukerkort. Blant passasjerene er det en overvekt av enkeltbillett.

Tabell 8.6: Reisende på sambandene Hella-Vangsnes og Hella-Dragsvik etter billettype og reisemåte<sup>40</sup>.

	Alle riksveg-ferjereiser	Hella-Vangsnes	Hella-Dragsvik
Enkeltbillett	46	33	39
Honnørbillett	6	4	5
Ferjekort	37	53	51
Storbrukerkort	3	4	2
Student-/ungdomskort	2	2	-
Gjennom bussbillett	3	2	1
Annet	3	2	3
I alt	100	100	100

Blant dem er på en arbeidsrelatert reise, oppga om lag tre av fire at arbeidsgiver betaler helt eller delvis for reisen (tabell 8.7). Dette er tilsvarende som for alle arbeidsrelaterte reiser på riksvegferjenettet.

Tabell 8.7: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene av arbeidsgiver.

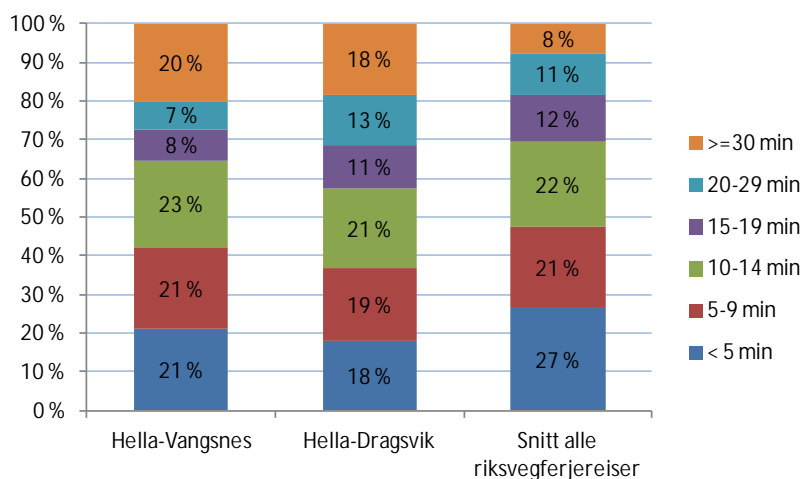
	Hella-Vangsnes	Hella-Dragsvik	Alle riksveg-ferjereiser
Helt eller delvis dekket	76	77	75
Ikke dekket	24	23	25
I alt	100	100	100

### 8.5.3 Ventetid

Hella-Dragsvik og Hella-Vangsnes har irregulære avganger som varierer mellom 25 minutter og en time. Gjennomsnittlig ventetid på begge sambandene, hele året sett under ett, er oppgitt til 15 minutter. I sommersesongen er ventetiden henholdsvis 12 og 14 minutter.

Om lag 20 % ventet kortere enn fem minutter, og en tilsvarende andel ventet 30 minutter eller lengre. Passasjerene på Hella-Dragsvik/Vangsnes har lengre ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene, som er 11 minutter.

<sup>40</sup> Det er for få observasjoner til å bryte resultatene ned på passasjertype og reisefrekvens



Figur 8.11: Oppgitt ventetid på sambandene Hella-Dragsvik og Hella-Vangsnes.

### 8.5.4 Demografi og inntekt

Tabell 8.8 og figurene 8.12 og 8.13 viser henholdsvis alderssammensetning, hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt for passasjerene på Hella-Dragsvik/Vangsnes. Oppsummert viser tallene at:

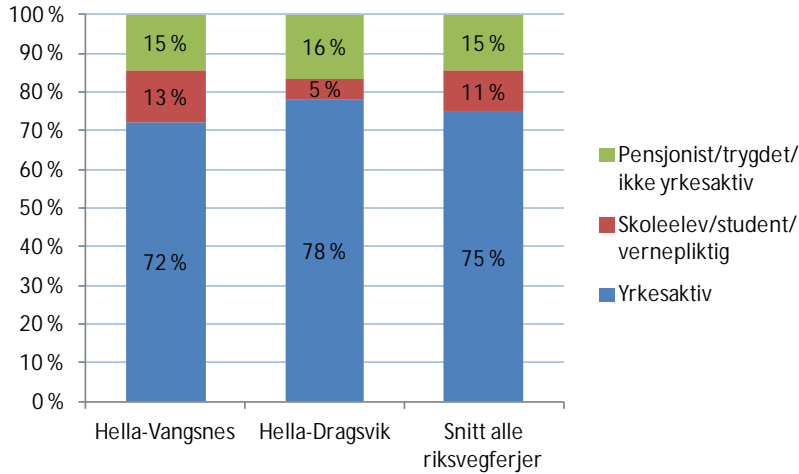
- Hella-Dragsvik har en lavere andel yngre passasjerer (16-24 år) enn Hella-Vangsnes (og snittet for riksvegferjereiser) og en høyere andel passasjerer i alderssegmentet 40-54 år.
- Hella-Vangsnes har relativt sett flere studenter/skoleelever, og færre yrkesaktive, enn Hella-Dragsvik.
- En høy andel studenter/skoleelever bidrar også til at gjennomsnittlig brutto årsinntekt for passasjerene på Hella-Vangsnes er lavere enn for passasjerene på Hella-Dragsvik.

Med hensyn til fordelingen mellom menn og kvinner, utgjør menn 56 % av passasjerene og kvinner 44 % på begge sambandene. Dette tilsvarer fordelingen mellom menn og kvinner på alle riksvegferjereisene.

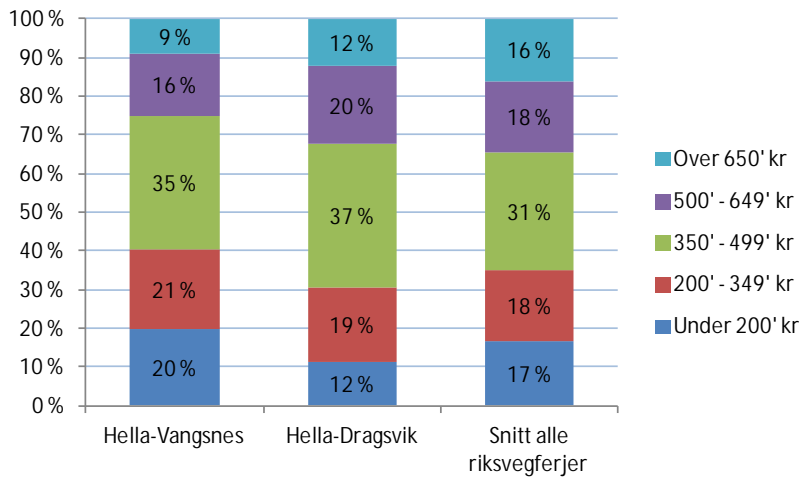
Tabell 8.8: Alderssammensetning for passasjerer 16 år og eldre på sambandene Hella-Dragsvik og Hella-Vangsnes.

	Hella-Vangsnes	Hella-Dragsvik	Alle riksvegferjereiser
16-25 år	15	10	14
25-39 år	26	24	25
40-54 år	28	34	32
55-69 år	24	25	24
70 år og eldre	7	7	6
Total	100	100	100





Figur 8.12: Hovedbeskjeftigelse for passasjerer 16 år og eldre på sambandene Hella-Vangsnes og Hella-Dragsvik, og for alle riksvegfjerjereiser.



Figur 8.13: Brutto årsinntekt for passasjerer 16 år og eldre på sambandene Hella-Vangsnes og Hella-Dragsvik, og for alle riksvegfjerjereiser.

## 9 Fodnes-Mannheller

Operatør:	Fjord1						
Kryssing:	Rv5 Sognefjorden (Sogndal og Lærdal kommuner)						
Overfartstid:	15 minutter						
Ferjer:	MF Stryn (81 PBE), MF Årdal (92 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer (ekskl. sjåfør)	1 786	1 822	1 958	2 027	2 039	3,4	3,0 %
Kjøretøy	1 793	1 578	1 632	1 713	1 759	4,2	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- ÅDT-veksten på Fodnes-Mannheller i perioden 2008-2012 var høyere enn gjennomsnittet for trafikken på riksvegferjesambandene.
- Knappt 30 % av reisene er arbeidsrelatert. Halvparten av trafikken er relatert til ferie/fritid og private ærend som innkjøp, legebesøk osv. Dette er betydelig høyere enn for andre samband.
- Bosatte i Sogn og Fjordane står for drøyt halvparten av trafikken. De som bor i Sogndal generer 15 % av reisene.
- Om lag hver tredje reise går mellom "Indre Sognefjord nord" (kommunene Sogndal, Luster og Leikanger) og "Indre Sognefjord sør" (kommunene Lærdal, Årdal og Aurland). Anslagsvis er en tredel av denne trafikken reiser mellom Sogndal og Lærdal.
- Det er om lag 380 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Fodnes-Mannheller for reise mellom bosted og arbeidssted. Det anslås at pendlerne genererer vel 580 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger). På årsbasis utgjør dette 125 000 reiser.
- Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til 7 minutter, 15 % oppgitt at de ikke hadde ventetid. Passasjerene på Fodnes-Mannheller har vesentlig kortere ventetid enn gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene (11 minutter).

### 9.1 Trafikkvolum og reiseformål

Fodnes-Mannheller hadde i 2012 en ÅDT på 1 759 kjøretøy og 2 039 passasjerer (ekskl. sjåfører). Gjennomsnittlig årlig ÅDT-vekst de siste fem årene har vært 4,2 % for kjøretøy og 3,4 % for passasjerer, som er høyere enn gjennomsnittlig trafikkvekst på riksvegferjesambandene.

I perioden september 2012 – august 2013 var trafikken i vår populasjon (voksne passasjerer, inkl. sjåfører) på 1,2 millioner (tabell 9.1). I tillegg reiste anslagsvis 190 000 på barnebillett.

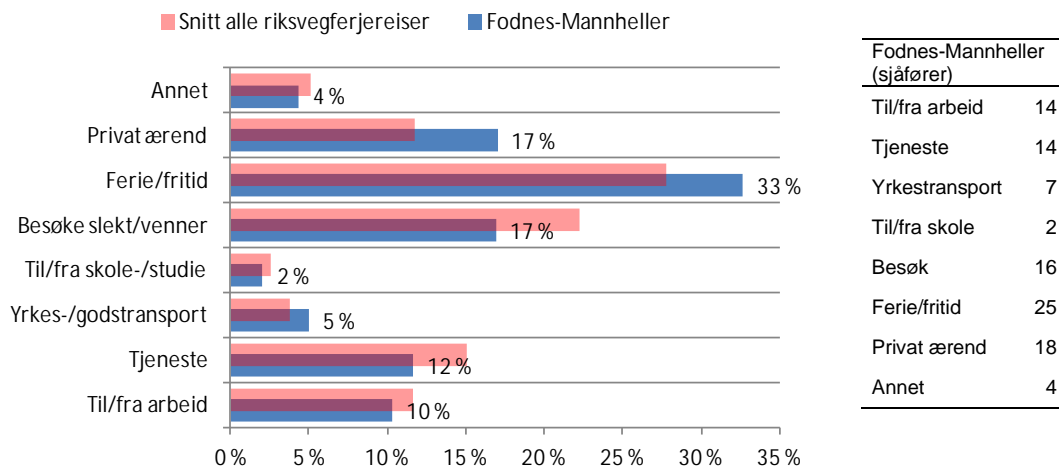
Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 39 % av årstrafikken. Trafikken på Fodnes-Mannheller er dermed mer sesongbetont enn mange av de andre riksvegferjesambandene (i gjennomsnitt avvikles 34 % av trafikken i perioden juni-august).

Tabell 9.1: Antall reiser på sambandet Fodnes-Mannheller i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

Billettkategori	Antall reiser	Andel
Bil < 6 meter	546 000	48
Bil >= 6 meter	100 000	9
MC	7 000	-
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfør)*	555 000	43
I alt voksne	1 208 000	100

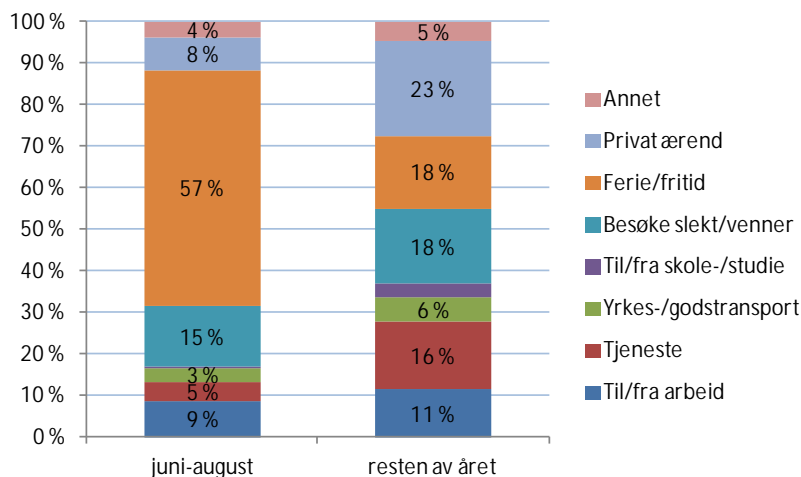
\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Figur 9.1 viser at knapt 30 % av reisene på Fodnes-Mannheller er arbeidsrelatert (35 % for sjåførere). Dette er lavere enn gjennomsnittet for riksvegferjereisene. Resultatene indikerer imidlertid at trafikken har et noe høyere innslag av yrkestransport. Halvparten av trafikken er relatert til ferie/fritid og private ærend som innkjøp, legebesøk osv. Dette er betydelig høyere enn for andre samband.



Figur 9.1: Reiseformål for passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåførere) på Fodnes-Mannheller.

Sesongmessige variasjoner er større på Fodnes-Mannheller enn på andre samband (figur 9.2). I sommersesongen mer enn tredobles andelen ferie- og fritidsreiser. Bare hver sjettede reise i perioden juni-august skjer i forbindelse med arbeidsrelaterte formål.



Figur 9.2: Reiseformål for passasjerer på strekningen Fodnes-Mannheller etter sesong.

## 9.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 9.2 viser trafikkvolumet på Fodnes-Mannheller etter bostedet til den reisende. Oppsummert viser tabellen at:

- Bosatte i Sogn og Fjordane står for drøyt halvparten av trafikken.
- De som bor i Sogndal generer 15 % av reisene. Reisene kjennetegnes ved en høy andel arbeidsrelaterte formål.
- Trafikk som genereres i Lærdal har også en høyere andel reiser til/fra arbeid enn snittet på sambandet.
- Hver syvende reise genereres nord og vest i fylket (øvrige kommuner enn de nevnte).
- Trafikken fra "Resten av landet" genereres i hovedsak på Østlandet (70 %). Reisene har en klar overvekt av fritidstrafikk.
- Tilsvarende gjelder reiser generert av bosatte i utlandet – så godt som all denne trafikken har formål ferie/fritid.

Tabell 9.2: Reiser på sambandet Fodnes-Mannheller etter bosted.

	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål			I alt	n
		Til/fra arbeid	Tjeneste/yrke	Privat		
Sogndal	15	19	26	55	100	169
Lærdal	8	14	13	74	100	92
Årdal	14	12	13	75	100	156
Luster	7	-	-	-	-	80
Leikanger, Balestrand	6	-	-	-	-	64
Hordaland og S&F sør <sup>1)</sup>	8	3	24	73	100	98
S&F nord	13	11	16	73	100	142
Resten av landet	21	5	17	78	100	256
Utlandet	8	2	6	92	100	111
I alt	100	10	17	73	100	1 168

<sup>1)</sup>Sogn og Fjordane sør er kommunene sør for Sognefjorden: Aurland, Vik, Gulen

Datamaterialet gir begrenset grunnlag for å beskrive det geografiske reisemønsteret i form av til-/fra-matriser. Tabell 13.3 viser noen hovedtrekk for trafikken på sambandet:

- Om lag hver tredje går mellom ”Indre Sognefjord nord” (kommunene Sogndal, Luster og Leikanger) og ”Indre Sognefjord sør” (kommunene Lærdal, Årdal og Aurland). Anslagsvis er en tredel av denne trafikken reiser mellom Sogndal og Lærdal.
- Det er betydelig trafikk fra Østlandet, som fordeler seg noenlunde jevnt mellom ”Indre Sognefjord nord” og kommunene nord-/nord-vest for Sogndal.
- Trafikken sørfra fra Hordaland og Rogaland er forholdsvis beskjeden, anslagsvis 10 %. Det samme gjelder kommunene Vik og Gulen, som her er plassert i sone ”Andre steder”. (Få observasjoner gjør anslagene usikre).

Tabell 9.3: Geografisk fordeling av reiser på Fodnes-Mannheller. Prosent.

		Startsted for reisende på Fodnes-Mannheller					
		Indre Sognefjord nord <sup>1)</sup>	Indre Sognefjord sør <sup>2)</sup>	S&F nord <sup>3)</sup>	Østlandet	Andre steder	I alt
Endested	Indre Sognefjord nord <sup>1)</sup>	-	21	-	3	4	29
	Indre Sognefjord sør <sup>2)</sup>	13	-	4	-	1	18
	Sogn og Fjordane nord <sup>3)</sup>	-	5	-	7	2	14
	Østlandet	11	-	9	1	2	23
	Andre steder	7	2	3	1	4	17
	I alt	31	28	16	12	12	100
	n	324	285	154	147	124	1 034

<sup>1)</sup>Sogndal, Leikanger, Luster

<sup>2)</sup>Lærdal, Årdal, Aurland

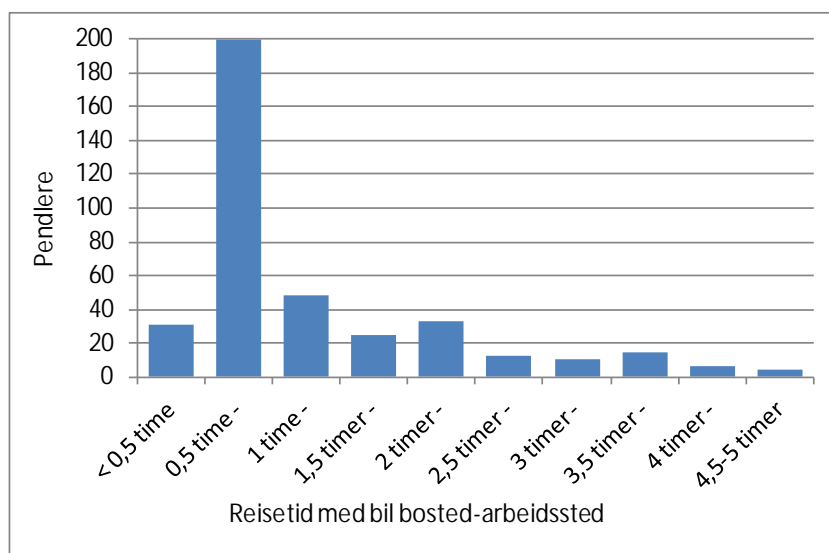
<sup>3)</sup>Alle andre kommuner i S&F, med unntak av Vik og Gulen

### 9.3 Arbeidspendling

Det er vel 380 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Fodnes-Mannheller for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>41</sup>. Nesten 3/4 har mindre enn 1,5 time reisetid til jobb (figur 9.3). Vi må derfor anta at de fleste reiser til og fra arbeidsplassen hver dag. Basert på vår standardiserte formel (se kapittel 2.2) vil vi anslå at pendlerne genererer vel 580 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger) (tabell 9.3)<sup>42</sup>. På årsbasis utgjør dette vel 125 000 reiser. 90 % av reisene er under 1,5 time (figur 9.4).

<sup>41</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

<sup>42</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser 15-20 prosent lavere.



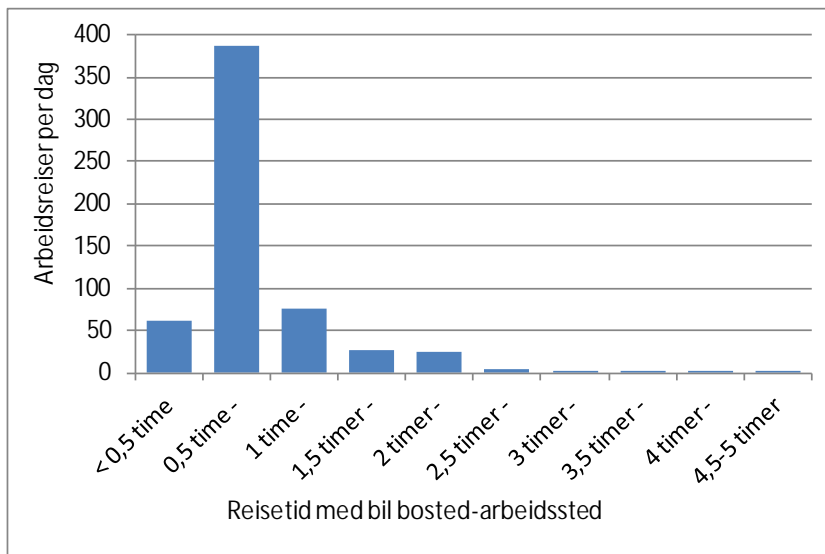
Figur 9.3: Markedspotensial for ferjesambandet Fodnes-Mannheller (R5): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Hvis vi tar utgangspunkt i reiseretningen fra bosted til arbeidssted, ser vi at det er pendlingen sørøstover som er størst både i antall pendlere og antall arbeidsreiser (tabell 9.3).

Tabell 9.3: Markedspotensial for ferjesambandet Fodnes-Mannheller (R5): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Vestover/nordover	157	223	47 881
Østover/sørøver	228	360	77 324
I alt	385	582	125 206

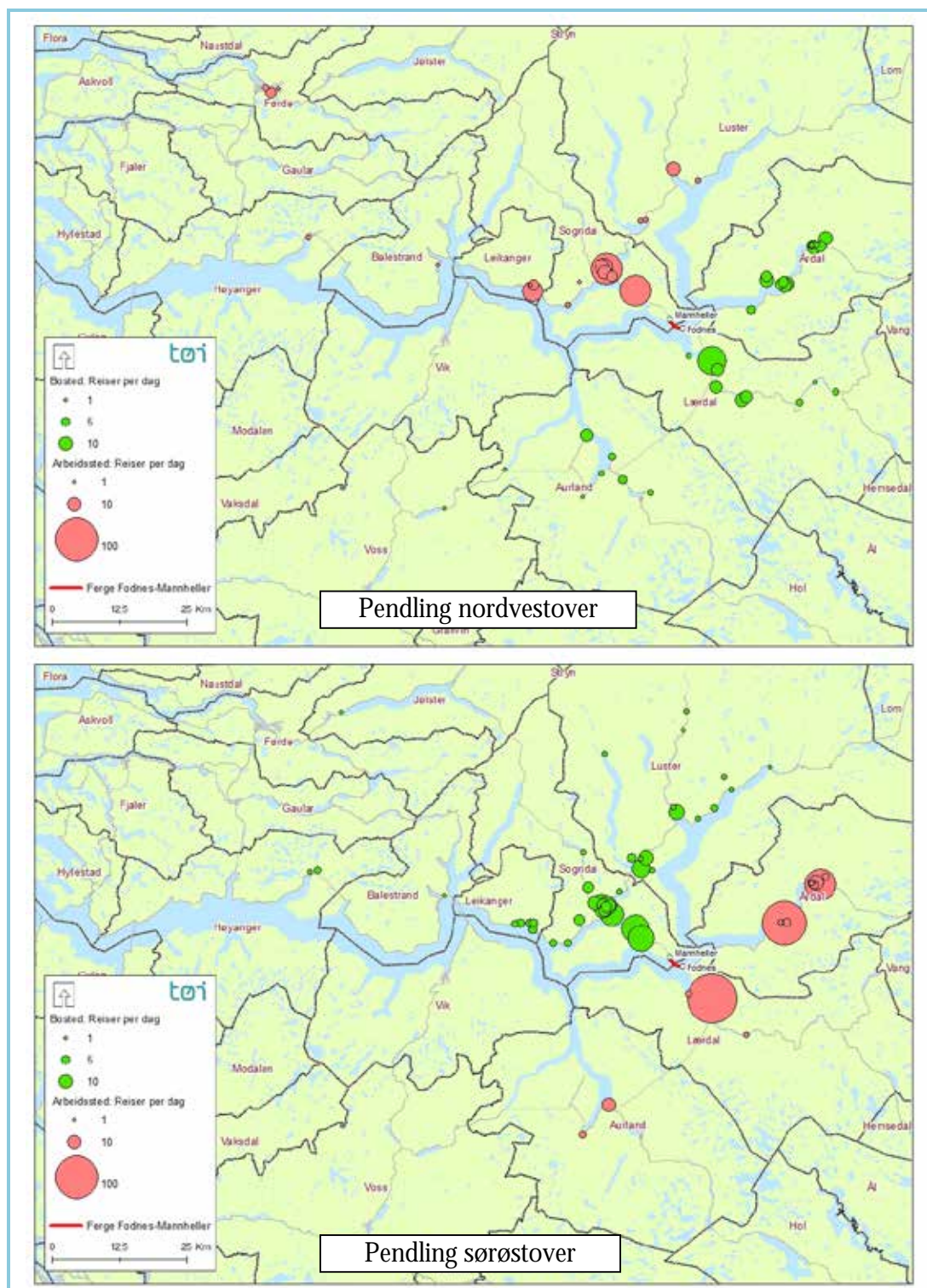
\* Medregnet reiser både til og fra arbeid



Figur 9.4: Markedspotensial for ferjesambandet Fodnes-Mannheller (R5): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartene i figur 9.5 gir et mer detaljert bilde. Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Regnet etter bosted skapes 42 % av arbeidsreisene i Sogndal kommune, 18 % i Årdal og 15 % i Lærdal. Regnet etter arbeidssted er reisene i hovedsak fordelt på de tre kommunene Årdal (35 %), Sogndal (26 %) og Lærdal (24 %). 3/4 av reisene kan knyttes til interaksjon (pendling begge veier) mellom arbeidsmarkedene i Sogndal, Årdal, Lærdal og Luster.

Fra siste kvartal 2010 til siste kvartal 2012 var det en liten netto økning i trafikken. Hvis vi kikker på enkeltrelasjonene ser vi en tydelig nedgang for pendlingen fra Sogndal til Lærdal, mens det var klar oppgang i pendlingen fra Sogndal til Årdal.



Figur 9.5: Markedspotensial for ferjesambandet Fodnes-Mannheller (R5): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkretsnivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsetningsstatistikk (SSB).



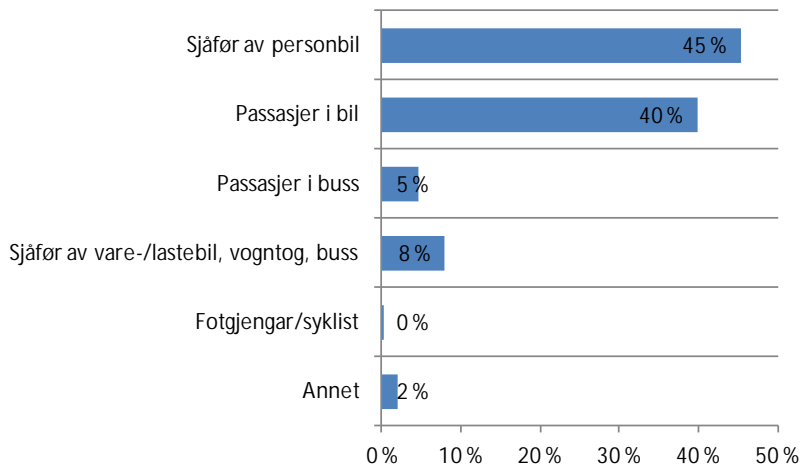
### 9.3.1 Registertall versus RVU

Tabell 9.3 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på 125 000 per år på sambandet Fodnes-Mannheller. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 10 % av trafikken som genereres av personer 16 år og eldre, tilsvarende drøyt 120 000 reiser. RVU og registerdata gir med andre ord sammenfallende resultater med hensyn til pendlingsomfanget på sambandet.

## 9.4 Reisemåte

45 % av de spurte oppga å være sjåfør av personbil, 8 % sjåfør av vare-/lastebil/vogntog, og til sammen 45 % passasjerer (inkl. busspassasjerer)(figur 9.6). Denne fordelingen samsvarer godt med billettstatistikken i tabell 9.1.

Bare 3 % oppgir å bytte reisemåte mellom påstigning og avstigning av ferjen. Dette er vesentlig færre enn på de fleste andre samband.



Figur 9.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet (Fodnes eller Mannheller).

Personbilbelegget er som for gjennomsnittet over alle riksvegferjereiser, året sett under ett (tabell 9.4). I sommersesongen ligger det noe under. I likhet med andre samband er det sesongmessige variasjoner, men forskjellen mellom sommersesongen og resten av året er ikke tilsvarende stor på Fodnes-Mannheller som for gjennomsnittet av alle riksvegferjereiser.

Tabell 9.4: Personbilbelegg for reiser på sambandet Fodnes-Mannheller, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

Belegg	Fodnes-Mannheller	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
juni-august	2,06	2,26	1,59
resten av året	1,90	1,87	1,52
i alt	1,96	2,00	1,54

\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

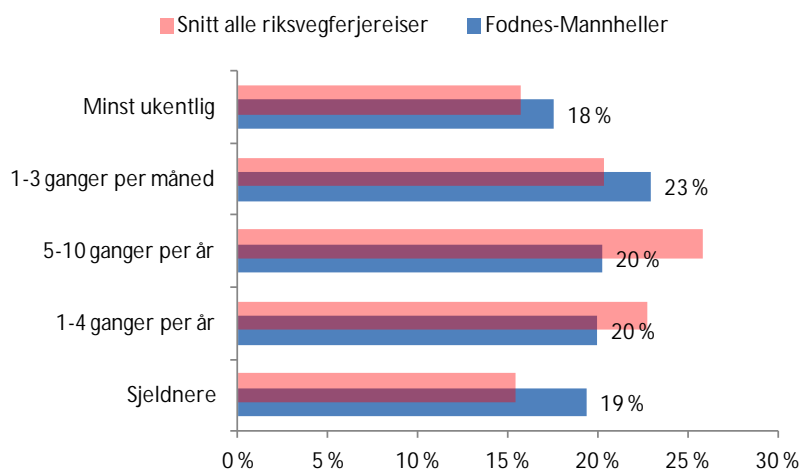
## 9.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 9.5.1 Reisefrekvenser

Personer som reiser på sambandet minst månedlig står for drøyt 40 % av trafikken (figur 9.7)<sup>43</sup>. Reisefrekvensen avhenger av reisemålet. Tre av fire som oppgir til/fra arbeid som formål reiser minst ukentlig, mens bare 9 % av dem som er på en privat reise gjør det samme (det er imidlertid ikke gitt at reisemålet er det samme for alle reisene).

Sammenlignet med gjennomsnittet for alle riksvegferjereiser er det:

- Relativt sett flere som benytter Fodnes-Mannheller på ukentlig basis.
- Relativt sett flere som reiser sjeldnere enn en gang per år. En høy andel ferietrafikk i sommersesongen bidrar til dette .



Figur 9.7: Reisefrekvens på sambandet Fodnes – Mannheller.

### 9.5.2 Betaling

40 % av passasjerene på Fodnes-Mannheller oppga å ha betalt reisen med ferjekort, mens 46 % kjøpte enkeltbillett (tabell 9.5). Dette er i stor grad sammenfallende med gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene.

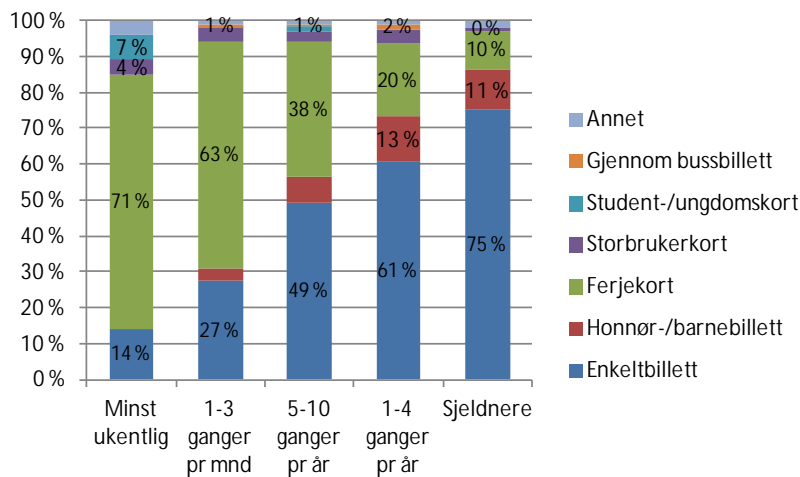
Blant personbilsjåfører er det like mange som benytter ferjekort som løser enkeltbillett. To av tre sjåfører av vare-/lastebil og vogntog betaler gjennom ferjekort eller storbrukerkort. Blant passasjerene er det en overvekt av enkeltbillett.

<sup>43</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

Tabell 9.5: Reisende på sambandet Fodnes-Mannheller etter billettype og reisemåte.

	Alle riksvegferjesamband	Alle Fodnes-Mannheller	Sjåfører		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	46	47	32	47
Honnørbillett	6	7	4	1	10
Ferjekort	37	40	46	50	34
Storbrukerkort	3	3	2	15	3
Student-/ungdomskort	2	1	-	-	3
Gjennom bussbillett	3	1	-	-	1
Annet	3	2	1	2	2
I alt	100	100	100	100	100

Tre av fire som reiser ukentlig på sambandet betaler med kort (figur 9.8). Andelen som løser enkeltbillett øker med redusert reisefrekvens.



Figur 9.8: Reisende på sambandet Fodnes-Mannheller etter billettype og reisefrekvens.

Blant dem som er på tjenestereise, oppgir 90 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis, mens 56 % av dem som er på reise til/fra arbeid får helt eller delvis dekket reisen av arbeidsgiver. Det er klare sesongmessige variasjoner med hensyn til dekning av reiseutgifter (tabell 9.6).

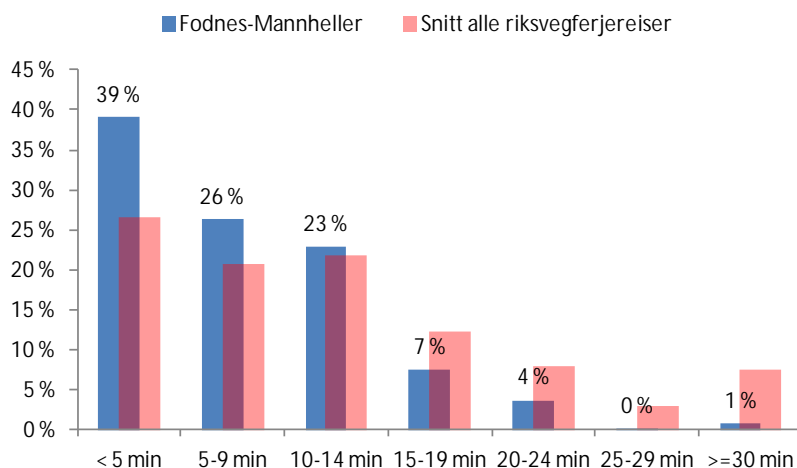
Tabell 9.6: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene.

	Betaler arbeidsgiver?			I alt
	Ja, helt	Ja, delvis	Nei	
juni-august	58	10	32	100
resten av året	74	6	20	100
I alt	70	7	23	100

### 9.5.3 Ventetid

Fodnes-Mannheller har 20 minutters frekvenser. Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til 7 minutter, 15 % oppga at de ikke hadde ventetid. Passasjerene på Fodnes-Mannheller har vesentlig kortere ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene, som er 11 minutter. Figur 9.9 viser at hele 40 % ventet mindre enn fem minutter på ferjen.

Ventetiden varierer lite med reisemålet. Gjennomsnittlig oppgitt ventetid for alle reisemål ligger mellom 6 og 7 minutter.



Figur 9.9: Oppgitt ventetid på sambandet Fodnes-Mannheller.

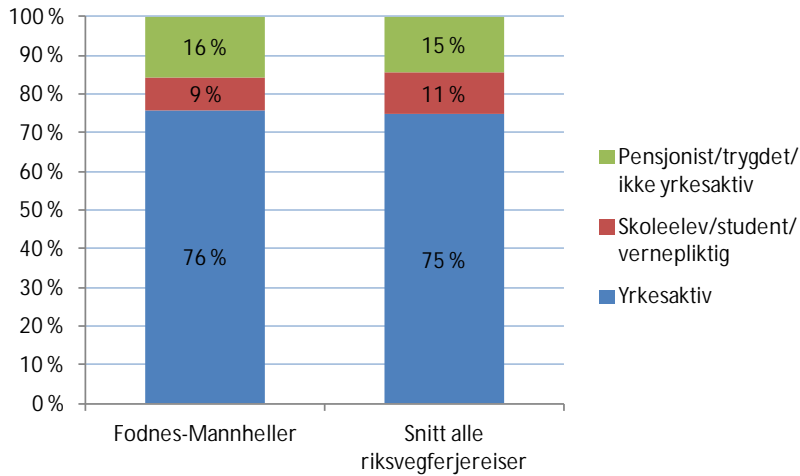
### 9.5.4 Demografi og inntekt

Tabell 9.7 og figurene 9.10 og 9.11 viser henholdsvis kjønns- og alderssammensetning, hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt for passasjerene i målgruppen. Oppsummert viser tallene at:

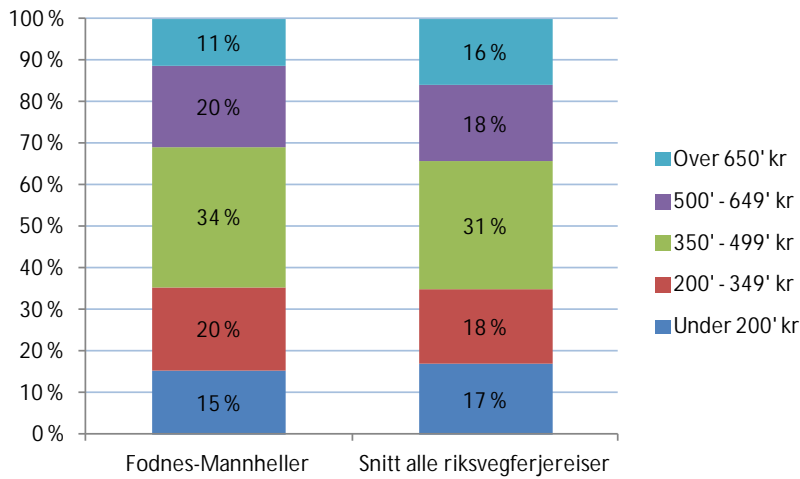
- Drøyt halvparten av reisene foretas av menn.
- Sammenlignet med gjennomsnittet for alle reiser, har Fodnes-Mannheller en noe høyere andel passasjerer i de to eldste alderssegmentene.
- Det store flertallet av passasjerene er yrkesaktive. Andelen skolelever/studenter og pensjonister/ikke yrkesaktive er omtrent som for gjennomsnittet.
- Også brutto årsinntekt for passasjerene på Fodnes-Mannheller er som for gjennomsnittet.

Tabell 9.7: Kjønns- og alderssammensetning for passasjerer på sambandet Fodnes-Mannheller.

	Fodnes-Mannheller			Alle reiser på riksvegferjesambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	5	5	10	7	7	14
25-39 år	11	13	23	11	14	25
40-54 år	17	17	34	14	18	32
55-69 år	12	15	27	10	14	24
70 år og eldre	2	4	6	2	3	5
I alt	47	53	100	44	56	100



Figur 9.10: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Fodnes-Mannheller og for alle riksvegfereiser.



Figur 9.11: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Fodnes-Mannheller og for alle riksvegfereiser

## 10 Anda-Lote

Operatør:	Fjord1						
Krysning:	E39 Nordfjord (Gloppen og Eid kommuner)						
Overfartstid:	10 minutter						
Ferjer:	MF Lote (112 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer	1 081	1 126	1 163	1 185	1 199	2,6 %	3,0 %
Kjøretøy	1 160	1 214	1 235	1 284	1 323	3,3 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- Trafikkveksten på Anda-Lote siste fem år har vært omtrent som gjennomsnittlig vekst for reiser på riksvegferjesambandene.
- Om lag 37 % av trafikken er arbeidsrelatert. Reiser til/fra arbeid utgjør 14 %, mens 23 % er tjenestereiser eller yrkestransport. Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene skiller trafikken på Lote-Anda seg først og fremst ut gjennom lavere andel ferie/fritidstrafikk og besøkstrafikk, mens yrkestrafikken er noe høyere.
- Det er relativt mye lokal trafikk, reiser foretatt av bosatte i ferjekommunene Gloppen og Eid utgjør 38 %. Bosatte i disse kommunene har også en høyere andel reiser til/fra arbeid enn de bosatte øvrige steder.
- Det er om lag 400 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Anda-Lote for reise mellom bosted og arbeidssted. Vår beregning viser at pendlingen gir omtrent 450 arbeidsreiser på en gjennomsnittlig virkedag (medregnet begge retninger) og knapt 96 000 på årsbasis.
- Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til ca. 10 minutter – 8 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 27 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter.

### 10.1 Trafikkvolum og reiseformål

I perioden september 2012 – august 2013 reiste om lag 720 000 passasjerer (voksne, inkl. sjåfører og honnørbillett) på sambandet Lote-Anda (tabell 10.1). I tillegg kommer ca 130 000 som reiste på barnebillett (15 % av trafikkgrunnlaget). ÅDT i 2012 var 1 323 kjøretøy og 1 199 passasjerer. Den gjennomsnittlige ÅDT-veksten de siste fem årene har vært 2,6 % (årlig) for passasjerer og 3,3 % for kjøretøy, omtrent som gjennomsnittlig vekst for reiser på riksvegferjesambandene.

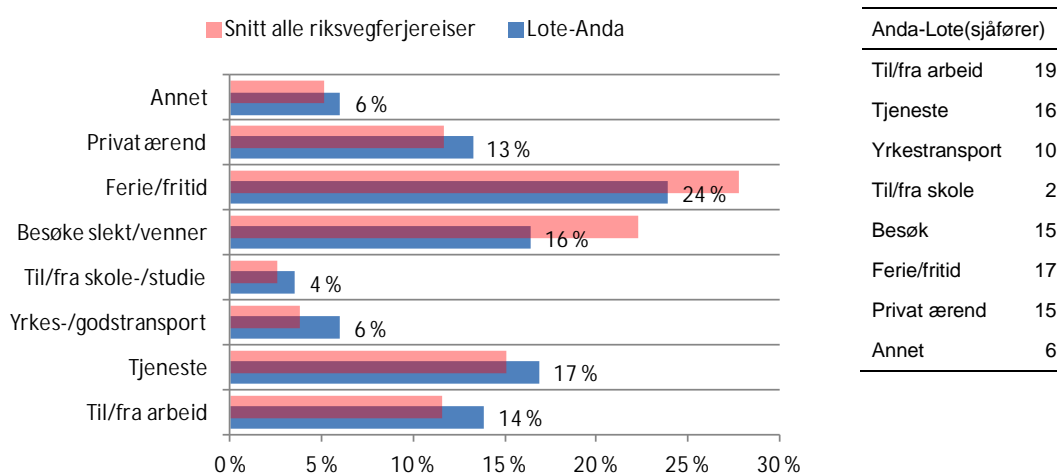
Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 30 % av totaltrafikken, som er noe under gjennomsnittet for alle riksvegferjene (34 %).

Tabell 10.1: Antall reiser på sambandet Lote-Anda i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

Billettkategori	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	391 000	54
Bil >= 6 meter	73 000	10
MC	3 000	-
Passasjerer voksen/honnør (eksjkl. sjåfører)*	255 000	36
I alt	722 000	100

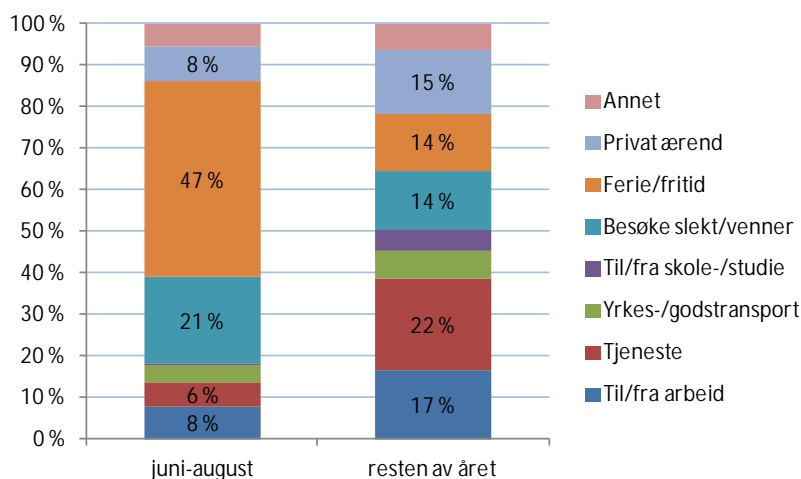
\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Figur 10.1 viser at om lag 37 % av trafikken er arbeidsrelatert. Reiser til/fra arbeid utgjør 14 %, mens 23 % er tjenestereiser eller yrkestransport. Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene skiller trafikken på Lote-Anda seg først og fremst ut gjennom lavere andel ferie/fritidstrafikk og besøkstrafikk, mens yrkestrafikken er noe høyere. For sjåfører, er andelen arbeidsrelaterte reiser 45 %.



Figur 10.1: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre på sambandet Lote-Anda.

Figur 10.2 viser sesongvariasjoner. I sommermånedene dominerer ferietrafikk (47 %) og besøkstrafikk (21 %), mens den yrkesrelaterte trafikken utgjør nesten halvparten av trafikken resten av året.



Figur 10.2: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre etter sesong.

## 10.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 10.2 viser trafikkvolumet på Anda-Lote etter bostedet til den reisende:

- Det er relativt mye lokal trafikk, reiser foretatt av bosatte i ferjekommunene Gloppen og Eid utgjør 38 %. Bosatte i disse kommunene har også en høyere andel reiser til/fra arbeid enn de bosatte øvrige steder.
- Øvrige reisende fordeler seg relativt jevnt på bosatte på nordsiden (24 %) og sørsiden (21 %) av sambandet.
- Medregnet bosatte i de øvrige kommunene i Nordfjord (Vågsøy, Selje, Stryn og Hornindal), utgjør lokal trafikk om lag 50 %. Tar vi også med bosatte i Volda kommune, samt Jølster i Sunnfjord, som er vel så "lokale" som f.eks. Vågsøy og Selje, er andelen 54 %.

Tabell 10.2: Reiser på sambandet Lote-Anda etter bosted. Prosent.

Bosted	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål				I alt
		Til/fra arbeid	Tjeneste-/yrkestransport	Privat		
Eid	17	20	16	64	100	
Gloppen	21	30	27	44	100	
Nordfjord ellers*	11	3	19	79	100	
Sunnmøre	13	10	20	70	100	
Sunnfjord, Sogn	12	11	34	55	100	
Hordaland	9	12	24	64	100	
Andre steder	17	14	23	63	100	
Total	100	9	22	69	100	

\*Nordfjord ellers: Selje, Vågsøy, Hornindal, Stryn

Datamaterialet gir begrenset grunnlag for å beskrive det geografiske reisemønsteret i form av til/fra-matriser. Tabell 10.3 viser noen hovedtrekk, ut fra følgende grove soneinndeling:



- Hordaland/Sogn/Sunnfjord betegner områdene på sørsiden av sambandet, i tillegg til ferjeleiekommunen Gloppen.
- Nordfjord/Sunnmøre betegner områdene på nordsiden av ferjesambandet, i tillegg til ferjekommunen Eid.

14 % av reisene har startsted i Eid, mens reisemålet fordeler seg omtrent likt mellom Gloppen og øvrige områder på sørsiden av ferjeleiet.

Tabell 10.3: Geografisk fordeling av reiser på Lote-Anda. Prosent.

Endested	Startsted					I alt
	Hordaland/Sogn/Sunnfjord	Eid	Gloppen	Nordfjord/Sunnmøre*	Andre steder	
Hordaland/Sogn/Sunnfjord	-	6	-	22	4	33
Eid	5	-	13	1	2	21
Gloppen	-	7	-	5	1	13
Nordfjord/Sunnmøre	9	0	8	-	1	19
Andre steder	3	2	1	5	3	14
I alt	17	14	23	34	12	100

\* Nordfjord ellers: Selje, Vågsøy, Hornindal, Stryn

Om lag 34 % har startsted i Nordfjord (Stryn, Vågsøy, Selje eller Hornindal) eller på Sunnmøre, av disse skal 2 av 3 til steder i Sunnfjord/Sogn eller Hordaland. Den siste tredelen fordeler seg likt på Gloppen og andre steder.

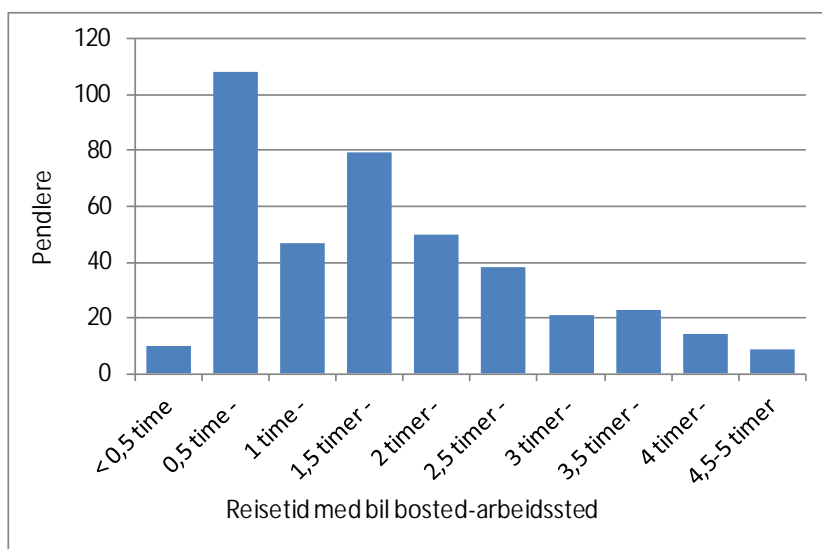
Sørfra har om lag 17 % startsted utenom Gloppen, herav skal om lag en tredel kun til Eid og to tredeler til andre steder i Nordfjord eller på Sunnmøre (når vi ser bort fra de som skal "andre steder"). På nordgående har 23 % startsted i Gloppen, herav skal litt over halvparten (13) kun til Eid.

### 10.3 Arbeidspendling

Det er om lag 400 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Anda-Lote for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>44</sup>. 60 % har mer enn 1,5 time reisetid til jobb (figur 10.3). Vår beregning (basert på formelen i kapittel 2.2) viser at pendlingen gir omtrent 450 arbeidsreiser på en gjennomsnittlig virkedag (medregnet begge retninger) og knapt 96 000 på årsbasis (tabell 10.4)<sup>45</sup>. 70 % av reisene er under 1,5 time (figur 10.4).

<sup>44</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

<sup>45</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser om lag 20 prosent lavere.



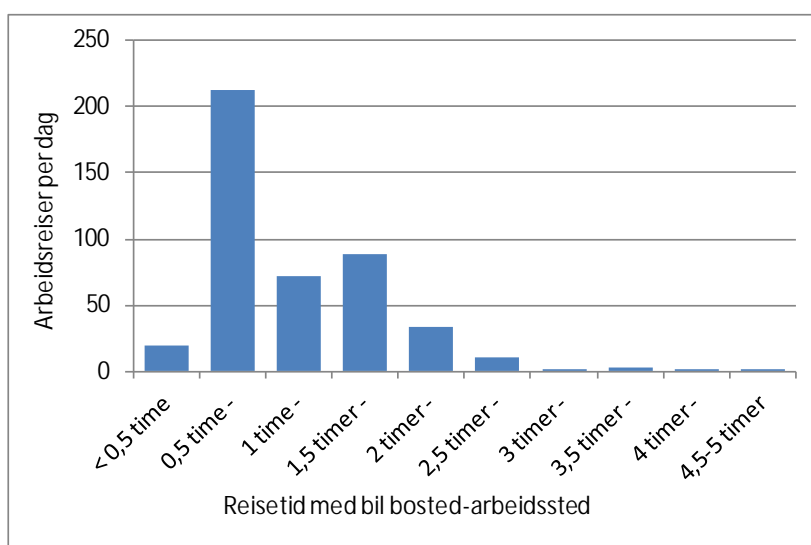
Figur 10.3: Markedspotensial for ferjesambandet Anda-Lote (E39): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Hvis vi tar utgangspunkt i reiseretningen fra bosted til arbeidssted, ser vi at pendlingen sørover er en del større enn pendlingen nordover både i antall pendlere og antall arbeidsreiser (tabell 10.4).

Tabell 10.4: Markedspotensial for ferjesambandet Anda-Lote (E39): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Sørover	210	248	53 392
Nordover	189	196	42 211
I alt	399	445	95 603

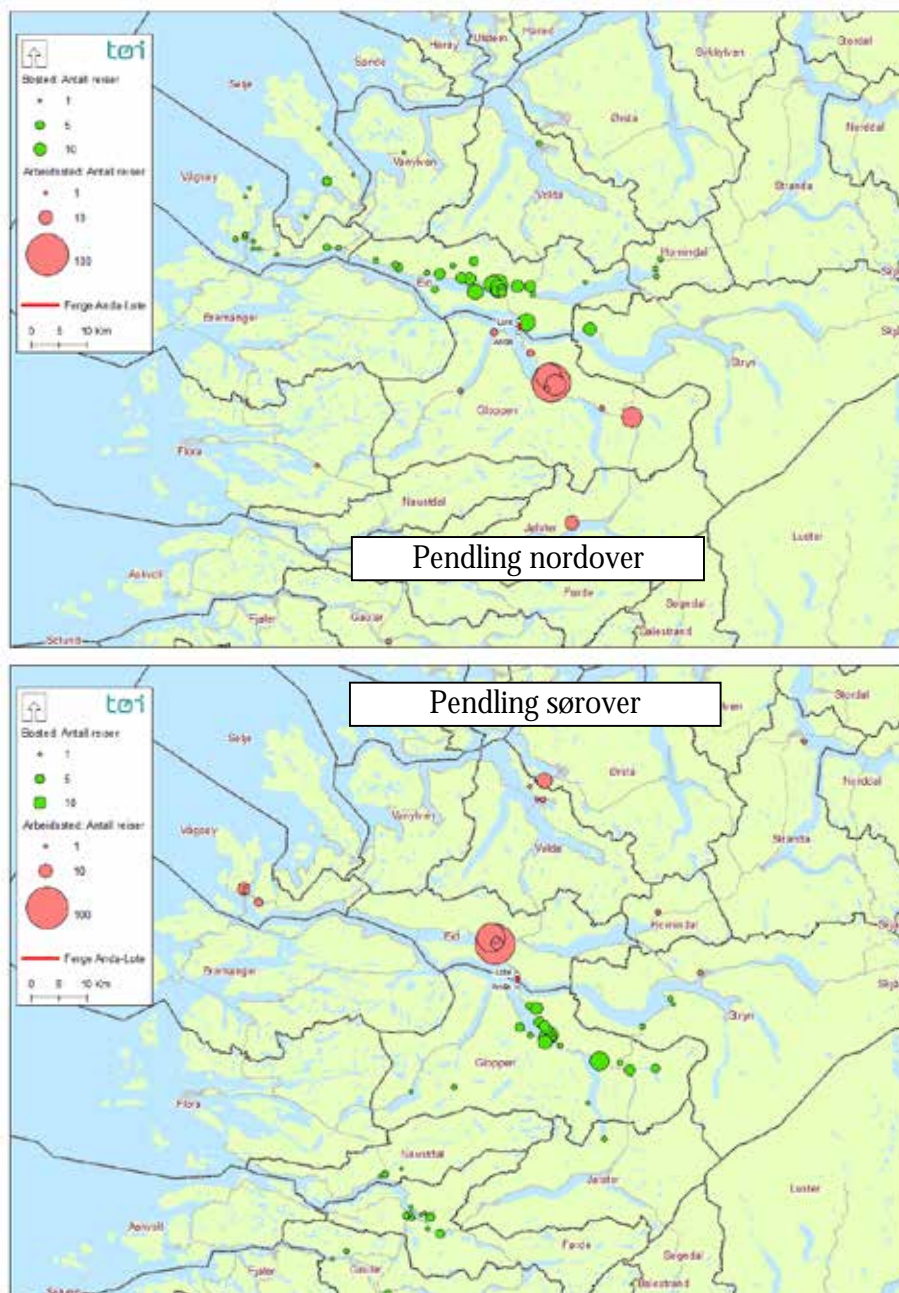
\* Medregnet reiser både til og fra arbeid



Figur 10.4: Markedspotensial for ferjesambandet Anda-Lote (E39): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartene i figur 10.5 gir et mer detaljert bilde. Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Regnet etter bosted skapes 43 % av arbeidsreisene i Eid kommune og 29 % i Gloppen. Også etter arbeidssted er reisene i hovedsak fordelt på Gloppen (42 %) og Eid (34 %). Over halvparten av arbeidsreisene på ferjen kan således knyttes til reiser (begge veier) mellom disse to kommunene.

Det har kun vært små endringer i den samlede arbeidsreisetrafikken på ferjen fra siste kvartal 2010 til siste kvartal 2012.



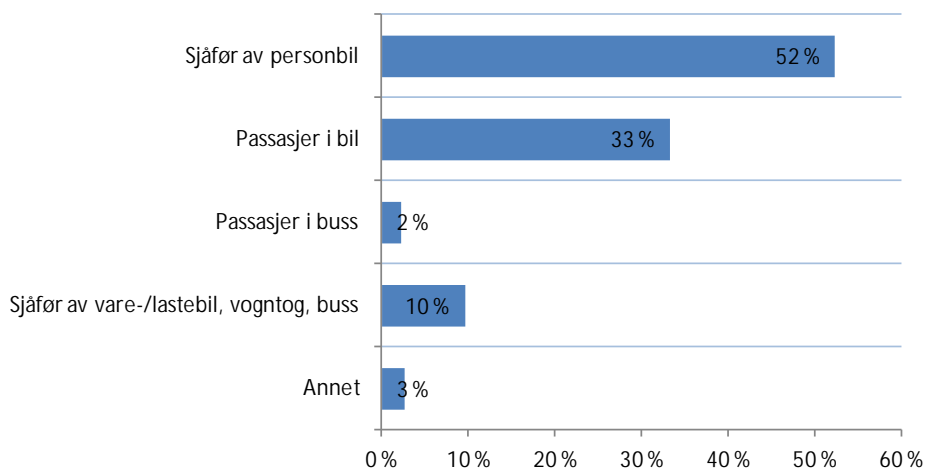
Figur 10.5: Markedspotensial for ferjesambandet Anda-Lote (E39): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

### 10.3.1 Registertall versus RVU

Tabell 10.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på 96 000 per år på sambandet Anda-Lote. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 14 % av trafikken som genereres av personer 16 år og eldre, tilsvarende 99 000 reiser. RVU og registerdata gir med andre ord sammenfallende resultater med hensyn til pendlingsomfanget på sambandet.

### 10.4 Reisemåte

Figur 10.6 viser reisemåte til ferjen<sup>46</sup>. Litt over halvparten (52 %) oppgir at de kjører egen personbil, mens 35 % er passasjer i bil eller buss og 10 % er sjåfør av godsbil, varebil eller buss. Dette stemmer godt overens med fordelingen av kjøretøyer i henhold til billettstatistikken (tabell 10.1). Her er tallene henholdsvis 54 %, 36 % og 10 %.



Figur 10.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet. (Anda eller Lote)

Kun 3 % oppga en annen reisemåte fra ferjen enn til ferjen. Dette utgjør kun 25 respondenter, og det er vanskelig å si noe generelt om omfang og innretning av slikt bytte. Gjennomsnittet for alle riksvegferjer er 6 %.

Personbilbelegget for reiser på Lote-Anda i sommermånedene er det samme som for gjennomsnittet på riksvegferjesambandene, og betydelig høyere enn belegget på bilreiser i sin alminnelighet (tabell 10.5). I resten av året ligger personbilbelegget en del lavere enn riksvegferjesnittet, og omtrent på samme nivå som for bilreiser i sin alminnelighet.

<sup>46</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

Tabell 10.5: Personbilbelegg for reiser på sambandet Lote-Anda, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

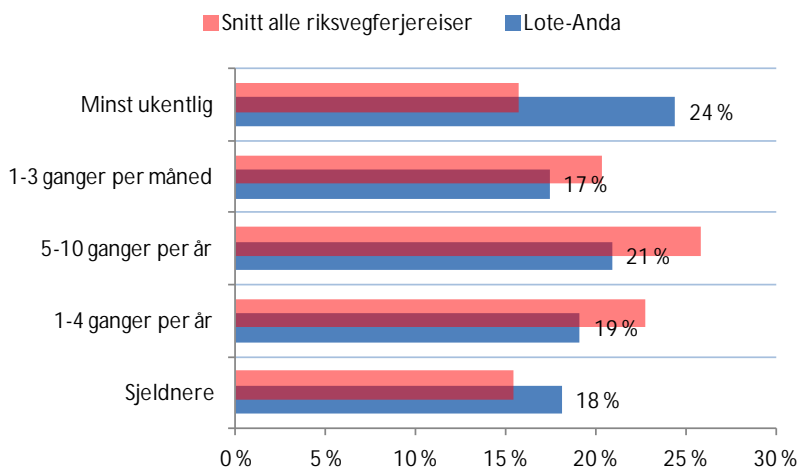
Belegg	Lote-Anda	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
juni-august	2,26	2,26	1,59
resten av året	1,58	1,87	1,52
i alt	1,78	2,00	1,54

\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

## 10.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 10.5.1 Reisefrekvenser

Figur 10.7 viser at personer som reiser på sambandet minst ukentlig står for 24 % av trafikken<sup>47</sup>. Dette er klart flere enn gjennomsnittet for alle riksvegferjene (15 %). Reisefrekvensen har som ventet sammenheng med reiseformålet – de som reiser mellom hjem og arbeid har høyere reisefrekvens (71 % reiser minst ukentlig) enn de som er på en tjenestereise (30 % minst ukentlig). Lavest reisefrekvens har de som oppgir et privat formål for den aktuelle reisen (11 % minst ukentlig).



Figur 10.7: Reisefrekvens på sambandet Lote-Anda.

### 10.5.2 Betaling

Andelen som oppgir å ha betalt reisen med ferjekort er 55 %, noe som er klart høyere enn snittet for alle riksvegferjene (37 %). 31 % kjøpte enkeltbillett, mot 46 % i snitt på alle riksvegferjer.

Nesten 60 % av personbilførerne benyttet ferjekort, mens 63 % av yrkessjåførene brukte det. Andelen er lavere blant passasjerer, ca. 45 %. Omtrent en tredel av

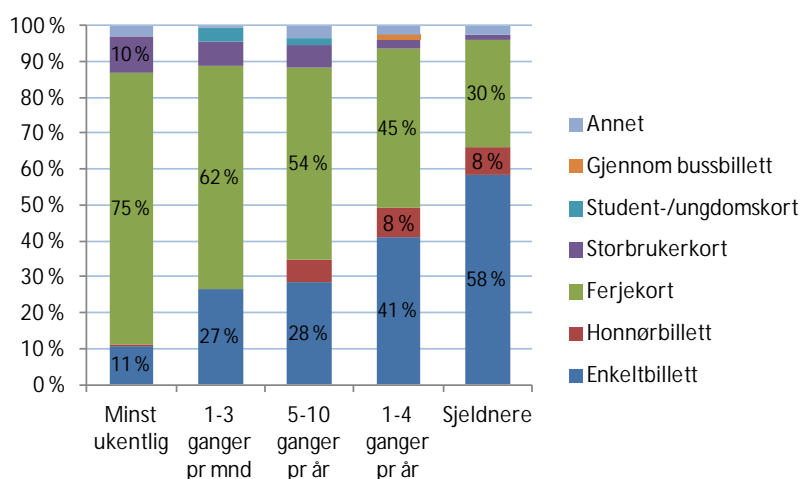
<sup>47</sup> Respondentene ble bedt om å oppgi hvor ofte de reiser på sambandet, i antall enkeltreiser. Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

personbilsjåførene og passasjerene benyttet enkeltbillett, men bare 15 % av yrkessjåførene.

20 % av førerne av lastebil, varebil og vogntog benyttet storbrukerkort, mens dette er mindre vanlig blant de øvrige passasjerene.

Tabell 10.6: Reisende på sambandet Lote-Anda etter billettype og reisemåte.

	Alle riksveggeresamband	Alle Lote - Anda	Sjåførere		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	31	33	15	33
Honnørbillett	6	5	3	0	9
Ferjekort	37	55	59	63	45
Storbrukerkort	3	5	4	20	4
Student-/ungdomskort	2	1	0	0	3
Gjennom bussbillett	3	0	0	0	1
Annet	3	3	1	2	5
I alt	100	100	100	100	100



Figur 10.8: Reisende på sambandet Lote-Anda etter billettype og reisefrekvens.

Hvilken billettype man velger henger naturlig nok sammen med reisehyppighet (figur 10.8). Jo høyere reisefrekvens, jo høyere grad av ferjekort. Tre firedeler av dem som reiser minst ukentlig bruker ferjekort, mens blant de som reiser sjeldnere enn 1-4 ganger per år er andelen likevel såpass høy som 30 %.

Tabell 10.7: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene.

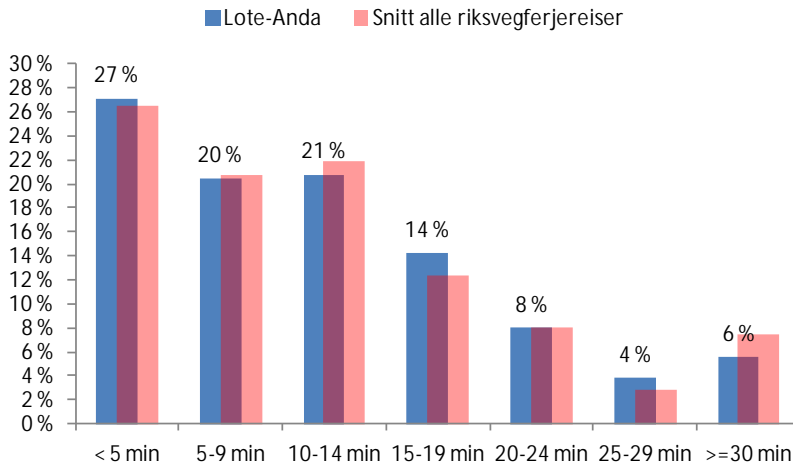
	Betaler arbeidsgiver?			I alt
	Ja, helt	Ja, delvis	Nei	
juni-august	63,5	4,3	32,1	100
resten av året	75,6	6,2	18,2	100
I alt	73,8	6,0	20,3	100

Arbeidsgiver betaler i de fleste tilfellene ferjebilletten ved arbeidsrelaterte reisemål. Blant dem er på tjenestereise, oppgir 92 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis, mens om lag halvparten av dem som er på reise til/fra arbeid får helt eller delvis

dekket reisen av arbeidsgiver. Det er klare sesongmessige variasjoner med hensyn til dekning av reiseutgifter (tabell 10.7).

### 10.5.3 Ventetid

Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til ca. 10 minutter, ca. et halvt minutt mindre enn snittet for alle riksvegferjene. 8 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 27 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter (figur 10.9).



Figur 10.9: Oppgitt ventetid på sambandet Lote-Anda.

Gjennomsnittlig ventetid varierer noe med reisemålet. De som reiser til/fra arbeid oppgir en gjennomsnittlig ventetid på knapt 9 minutter, de som er på tjeneste/yrkesreise oppgir ca. 10 minutter, mens personer på private reiser venter i snitt ca. 11 minutter.

### 10.5.4 Demografi og inntekt

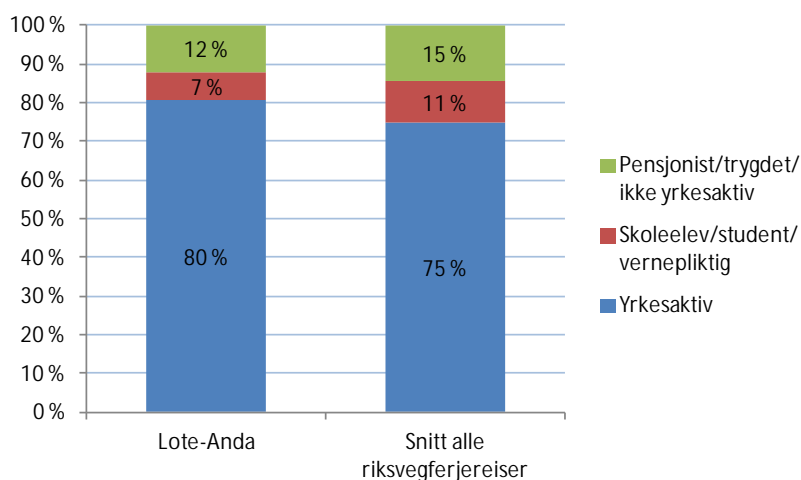
Tabell 10.8 og figurene 10.10 og 10.11 viser henholdsvis kjønns- og alderssammensetningen av sjåfører/passasjerer, hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt. Oppsummert viser tallene at:

- 60 % er menn og 40 % er kvinner.
- Om lag hver femte passasjer er en mann mellom 40 og 54 år. Personer 70 år og eldre utgjør kun 6 % av passasjergrunnet.
- 80 % av passasjerene er yrkesaktive, mens 7 % av reisene foretas av studenter eller skoleelever, og 12 % av pensjonister/ikke yrkesaktive.
- Om lag en tredel har årslønn over 500 000 (gjennomsnittslønnen i Norge i 2012 var 475 000). Det er omtrent samme andel med høy lønn på sambandet Lote-Anda som for "gjennomsnittspassasjer" på riksvegferjene.

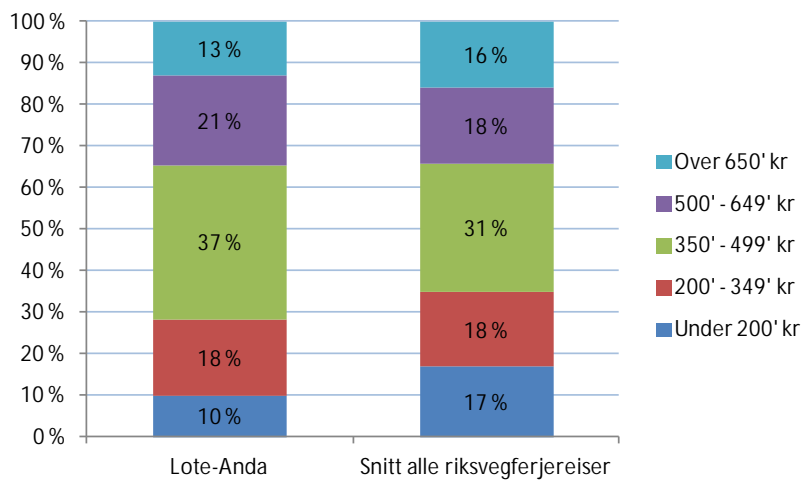


Tabell 10.8: Kjønnssammensetning for passasjerer på sambandet Lote-Anda.

	Lote-Anda			Alle reiser på riksvegferjesambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	4 %	7 %	11 %	7 %	7 %	14 %
25-39 år	11 %	16 %	27 %	11 %	14 %	25 %
40-54 år	14 %	19 %	33 %	14 %	18 %	32 %
55-69 år	8 %	16 %	24 %	10 %	14 %	24 %
70 år og eldre	3 %	2 %	6 %	2 %	3 %	5 %
I alt	40 %	60 %	100 %	44 %	56 %	100 %



Figur 10.10: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Lote-Anda og for alle riksvegferjereiser.



Figur 10.11: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Lote-Anda og for alle riksvegferjereiser.



# 11 Solavågen-Festøya

Operatør:	Fjord1						
Krysning:	E39 Storfjorden (Sula og Ørsta kommuner)						
Overfartstid:	20 minutter						
Ferjer:	MF Hjørundfjord (122 PBE), MF Storfjord (122 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer	1 350	1 347	1 439	1 511	1 565	3,8 %	3,0 %
Kjøretøy	1 470	1 509	1 549	1 611	1 658	3,1 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

## Hovedresultater

- Trafikkveksten (passasjerer) på Solavågen-Festøya i perioden 2008-2012 var noe høyere enn gjennomsnittlig ÅDT-vekst for riksvegferjereiser.
- Om lag 33 % av trafikken er arbeidsrelatert. Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene omfatter trafikken på Solavågen-Festøya lavere andel ferie/fritidstrafikk, og høyere andel private ærend og høyere andel yrkes/godstransport.
- Det er en stor andel relativt lokal trafikk. Ca. 70 % av de reisende er bosatte i kommunene syd og vest for ferjeleiet (hovedsakelig i Ørsta og Volda) eller i Ålesundregionen. 57 % av reisene har startsted og endested i disse områdene.
- Det anslås at arbeidspendling gir nesten 940 arbeidsreiser på en gjennomsnitts virkedag (medregnet begge retninger). På årsbasis utgjør dette over 200 000 reiser.
- Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til drøyt åtte minutter, ca to minutter mindre enn snittet for alle riksvegferjene. 23 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 39 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter.

### 11.1 Trafikkvolum og reiseformål

Trafikkvolumet på Solavågen-Festøya i perioden september 2012 – august 2013 var på 1,2 millioner passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåfører). I tillegg kommer ca 160 000 på barnebillett. ÅDT i 2012 var 1 658 kjøretøy og 1 565 passasjerer. Siden 2008 har gjennomsnittlig årlig vekst i ÅDT vært på henholdsvis 3,1 % og 3,8 %. Passasjerveksten har vært noe høyere enn gjennomsnittet for riksvegferjereiser.

Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 28 % av årstrafikken, som er noe under gjennomsnittet for trafikken på riksvegferjesambandene (34 %).

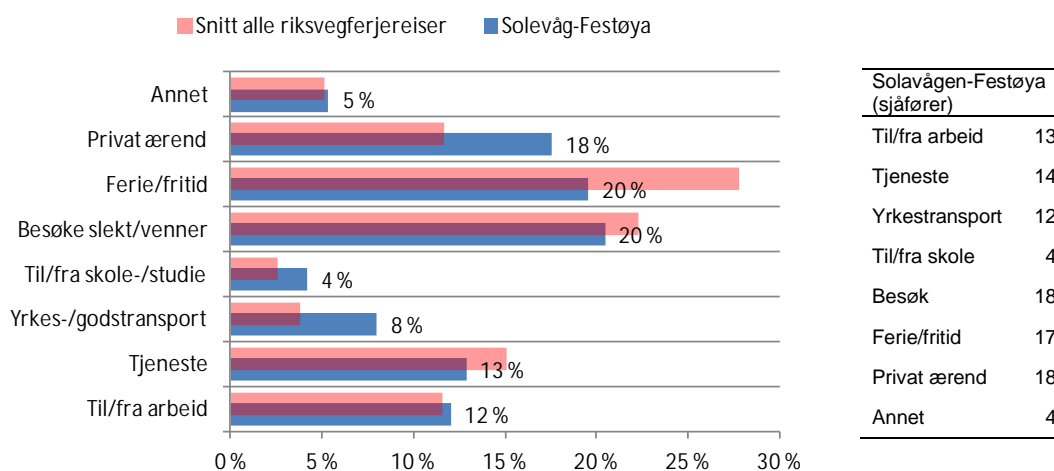
Tabell 11.1: Antall reiser på sambandet Solavågen-Festøya i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

Passasjertype	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	512 000	50
Bil >= 6 meter	96 000	9
MC	4 000	-
Passasjerer voksen/honnør*	423 000	41
I alt	1 193 000	100

\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

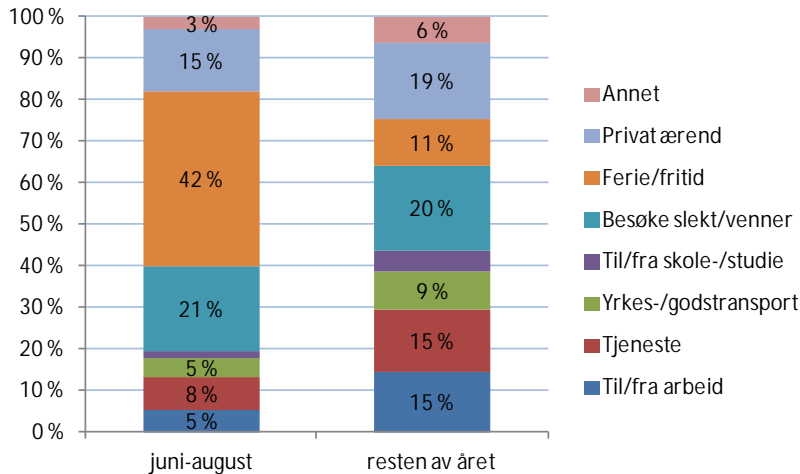
Figur 11.1 viser at en tredel av trafikken er arbeidsrelatert. Reiser til/fra arbeid utgjør i henhold til RVU 12 %, mens 21 % er tjenestereiser eller yrkestransport. Om lag 40 % av reisene til bilførere er i forbindelse med arbeidsrelaterte formål.

Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene skiller trafikken på Solavågen-Festøya seg først og fremst ut gjennom lav andel ferie/fritidstrafikk (20 %) mens andelen private ærend (18 %) og yrkestransporter (8 %) er noe høyere enn gjennomsnittet.



Figur 11.1: Reiseformål for passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåførere) sambandet Solavåg-Festøya.

Figur 11.2 viser sesongvariasjoner. I sommermånedene dominerer ferietrafikk (42 %) og besøkstrafikk (21 %), mens den yrkesrelaterte trafikken utgjør knapt 20 %. Yrkestrafikken utgjør 40 % av trafikken resten av året, besøkstrafikken har omtrent samme andel som i sommersesongen, mens ferietrafikken kun utgjør 11 %.



Figur 11.2: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre på Solavåg-Festøya etter sesong.

## 11.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 11.2 viser trafikkvolumet på Solavågen-Festøya etter bostedet til den reisende:

- Om lag 70 % er det som kan betegnes som lokal trafikk. 40 % av de reisende er bosatt i kommunene på sørsiden av sambandet<sup>48</sup>, nesten alle (39 %) i Ørsta og Volda. Bosatte på nordsiden av sambandet<sup>49</sup> står for 30 % av trafikken, de fleste av disse er bosatte i Sula og Ålesund for (23 %).
- Om lag 5 % av de reisende er bosatt i kommuner ellers i Møre og Romsdal, 7 % i Sogn og Fjordane og 17 % andre steder i Norge eller utenlands.
- Det er høyest andel reiser til/fra arbeid blant dem som bor i nærkommunene samt i nordre del av Sogn og Fjordane.

Tabell 11.2: Reiser på sambandet Solavågen-Festøya etter bosted. Prosent.

Bosted	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål			I alt
		Til/fra arbeid	Tjeneste-/yrkestransport	Privat	
Sunnmøre syd/vest	40	144	20	66	100
Ålesundregionen	30	15	19	66	100
Møre og Romsdal ellers	5	5	39	56	100
Sogn og Fjordane	8	17	17	66	100
Andre steder	17	3	21	764	100
Total	100	12	21	67	100

Datamaterialet gir begrenset grunnlag for å beskrive det geografiske reisemønsteret i form av til-/fra-matriser. Tabell 11.3 viser noen hovedtrekk, ut fra følgende samme

<sup>48</sup> Ørsta, Volda, Vanylven, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid

<sup>49</sup> Ålesund, Sula, Skodje, Haram, Giske, Ørskog, Vestnes

soneinndeling som i tabellen ovenfor. Tabellen bekrefter inntrykket av at lokaltrafikken er dominerende:

- Nesten 40 % har startsted kommunene syd og vest for ferjeleiet, vesentlig i Ørsta og Volda. Det meste av denne trafikken har endepunkt i og omkring Ålesund.
- Om lag en tredel (34 %) har startsted i Ålesundsområdet, to tredeler av denne trafikken skal til Sunnmørskommunene syd for ferjeleiet.
- 8 % av trafikken går fra Sogn og Fjordane (vesentlig Nordfjord) til Ålesundsområdet, omtrent samme andel (sju %) går motsatt vei, fra Ålesund til kommuner i Sogn og Fjordane.
- Til sammen utgjør trafikken mellom kommunene på sørsiden av sambandet (inkludert Nordfjord) og Ålesundsregionen 70 % av den totale trafikken.

Tabell 11.3: Geografisk fordeling av reiser på Solavågen-Festøya. Prosent.

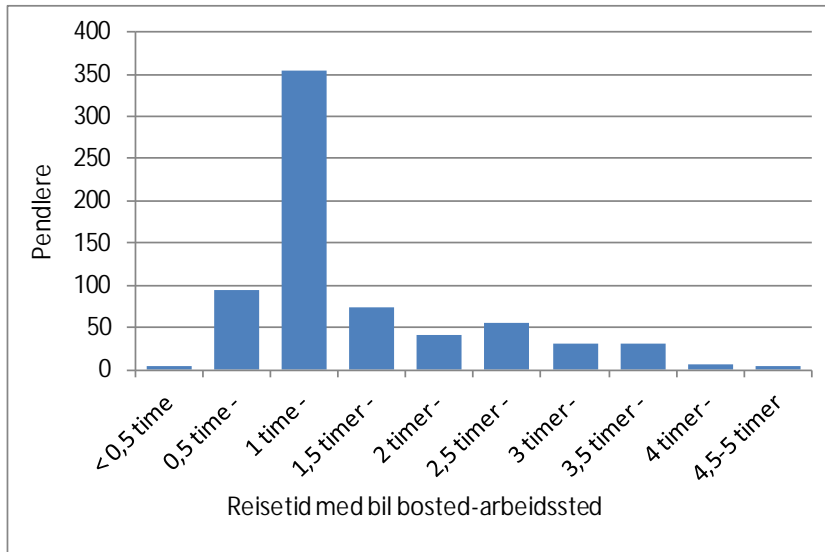
Endested	Startsted					I alt
	Sunnmøre syd/vest	Ålesund-regionen	Møre og Romsdal ellers	Sogn og Fjordane	Andre steder	
Sunnmøre syd/vest	0	22	3	0	3	29
Ålesundregionen	35	0	0	8	5	48
Møre og Romsdal ellers	2	0	0	2	2	6
Sogn og Fjordane	0	7	1	0	1	8
Andre steder	2	4	1	1	2	9
I alt	39	34	5	10	13	100

### 11.3 Arbeidspendling

Det er om lag 700 yrkesaktive med heltidsarbeid som er avhengig av ferjesambandet Solavågen-Festøya for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>50</sup>. Det viktigste markedet er innenfor dagpendling. 2/3 har mindre enn 1,5 time reisetid til jobb (figur 11.3). Vi anslår derfor (basert på formelen i kapittel 2.2) at pendlingen gir nesten 880 arbeidsreiser på en gjennomsnittlig virkedag (medregnet begge retninger)<sup>51</sup>. På årsbasis utgjør dette knapt 190 000 reiser (tabell 11.5). 85 % av reisene er under 1,5 time (figur 11.4). Pendlingen nordover er litt større enn pendlingen sørover (retning fra bosted) både i antall pendlere og antall arbeidsreiser (tabell 11.4).

<sup>50</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

<sup>51</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser 30-35 prosent lavere.

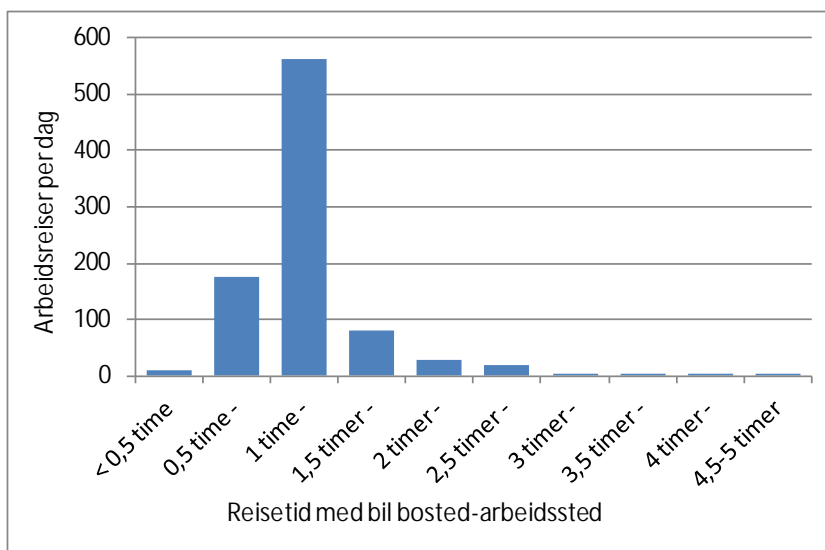


Figur 11.3: Markedspotensial for ferjesambandet Solavågen-Festøya (E39): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Tabell 11.4: Markedspotensial for ferjesambandet Solavågen-Festøya (E39): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Nordover	376	486	104 550
Sørøver	320	395	84 896
I alt	696	881	189 446

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid



Figur 11.4: Markedspotensial for ferjesambandet Solavågen-Festøya (E39): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartene i figur 11.5 viser at ferjens viktigste markedsgrunnlag er kobling av arbeidsmarkedene i Ørsta, Volda, Sula og Ålesund<sup>52</sup>. Regnet etter bosted skapes 36 % av arbeidsreisene i Ørsta kommune, 29 % i Ålesund kommune og 15 % i Volda kommune. 46 % er reiser til/fra arbeidsplasser i Ålesund kommune. Hvis vi tar med hele Ålesund tettsted, som også omfatter arbeidsplasser i Sula kommune, er andelen 51 %. 30 % av reisene går til/fra arbeidsplasser i Volda kommune og 13 % til/fra arbeidsplasser i Ørsta kommune. Over 80 % av arbeidsreisene på ferjen kan knyttes til interaksjonen (pendling begge veier) mellom kommunene Ørsta/Volda og kommunene Ålesund/Sula.

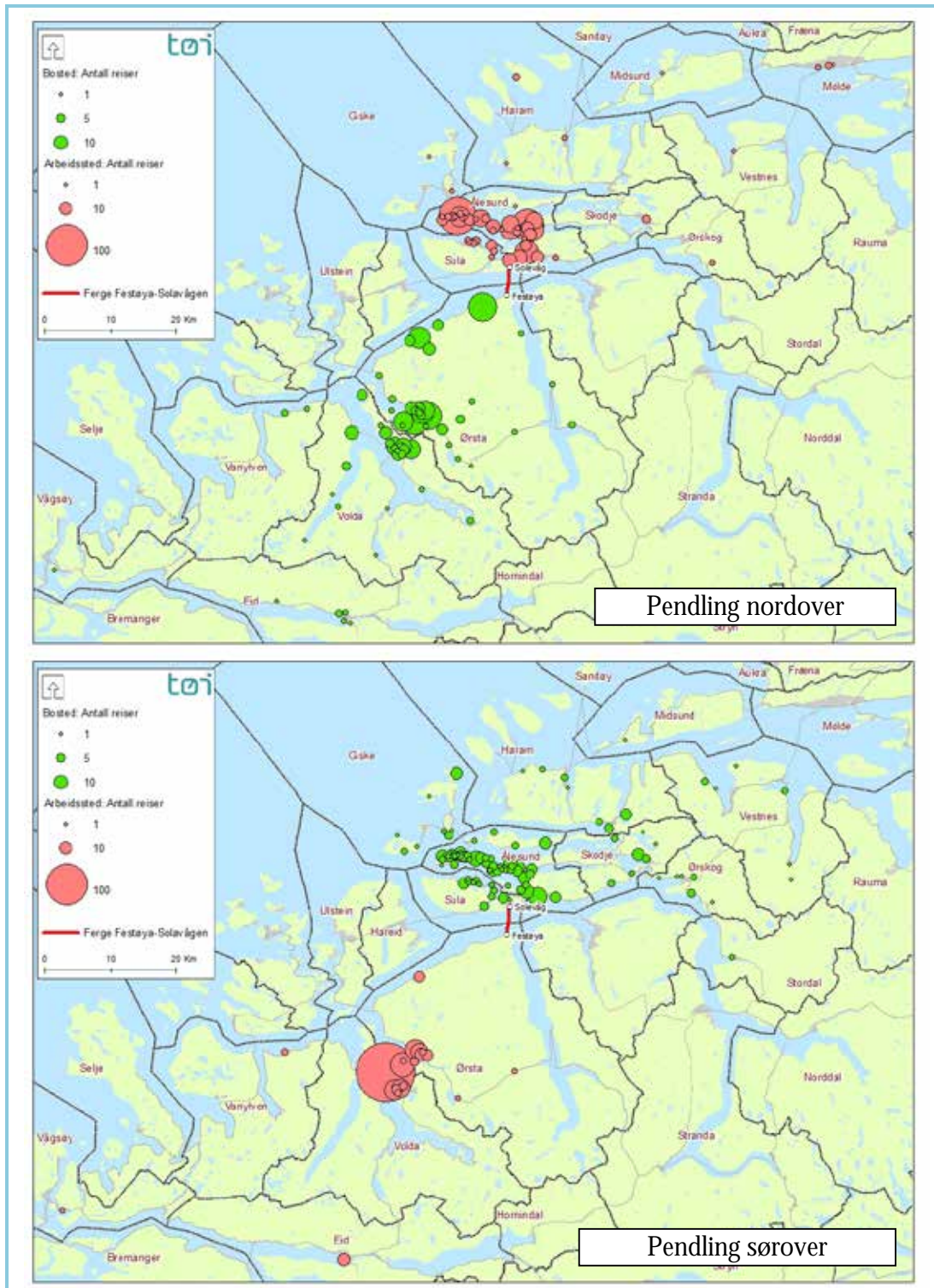
Tallene fra registerbasert sysselsettingsstatistikk viser betydelig økning i arbeidsreiser med ferjen Solavågen-Festøya fra 2010 (siste kvartal) til 2012 (siste kvartal). Samlet har økningen vært 26 %. I hovedsak er dette knyttet til sørgående pendling som i følge våre beregninger kan ha økt fra ca. 220 til ca. 395 reiser per dag (medregnet begge reiseretninger).

Økningen skyldes i sin helhet mer pendling til Volda kommune. Til denne kommunen har det over ferjesambandet vært en dobling av antall pendlere og en tredobling av antall arbeidsreiser (regnet begge veier). Det har i samme periode vært hele 9 % vekst i heltidsarbeidsplasser i Volda (fylkesgjennomsnitt: 6 %). Det viktigste er nok at veksten i arbeidsplasser har vært vesentlig større enn veksten i yrkesaktive (med heltidsjobb) kommunen. I tillegg kommer at kommunen har mange kompetansearbeidsplasser knyttet til Høyskolen i Volda (HVO) og Volda sykehus, samt at det har vært en økning i nyetableringer av kompetansebedrifter med utspring i høyskolen (kilde: Volda kommune<sup>53</sup>). Samlet kan dette forklare at det er spesielt attraktivt og et ekstra behov for innpendling til Volda (kommunen har tilnærmet full egendekning av arbeidsplasser).

---

<sup>52</sup> Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet).

<sup>53</sup> <http://www.volda.kommune.no/Modules/servicecategory.aspx?ObjectType=Category&Category.ID=861>



Figur 11.5: Markedspotensial for ferjesambandet Solavågen-Festøya (E39): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkretsnivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).



### 11.3.1 Registertall versus RVU

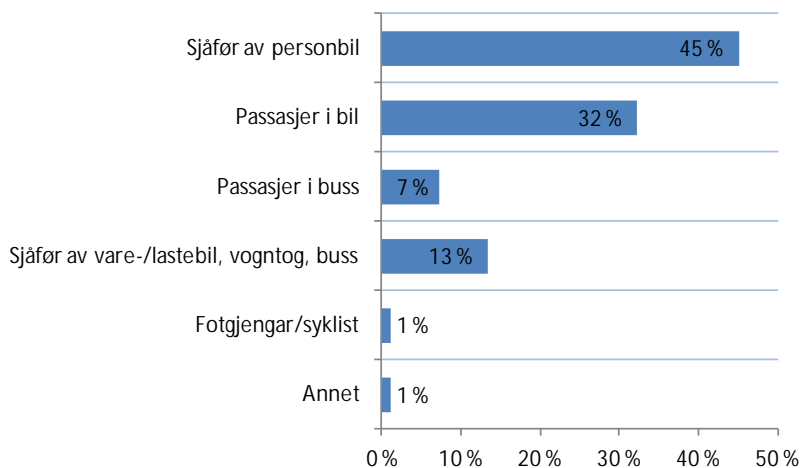
Tabell 11.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på 190 000 per år på sambandet Solavågen-Festøya. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 12 % av trafikken (passasjerer 16 år og eldre), tilsvarende 120 000 reiser. Det er med andre ord et betydelig avvik mellom estimatene.

E39-undersøkelsen til Statens vegvesen ga en andel reiser til/fra arbeid på 19 %, dvs. omtrent samme nivå som registerdataene<sup>54</sup>. Datainnsamlingen for denne undersøkelsen ble som nevnt foretatt en torsdag og fredag i siste halvdel av november 2011, mens datainnsamlingen for riksvegferje-RVUen var i april og juli. Vi vil derfor anta en noe høyere andel arbeidsrelatert trafikk i E39-undersøkelsen. I tillegg er private sannsynligvis underrepresentert på grunn av uvær under datainnsamlingen (jf. avsnitt 2.1.2).

En totalvurdering tilsier likevel at vi i riksvegferje-RVUen har fanget opp litt for få pendlere, og at andelen trolig ligger noen prosentpoeng høyere.

### 11.4 Reisemåte

Figur 11.6 viser reisemåte til ferjen. Nesten halvparten (45 %) oppgir at de kjører egen personbil, mens 39 % er passasjer i bil eller buss og 13 % er sjåfør av godsbil, varebil eller buss. Dette stemmer noenlunde med fordelingen av kjøretøyer i henhold til billettstatistikken (tabell 11.1). Her er tallene henholdsvis 50 %, 41 % og 9 %.



Figur 11.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet. (Solavågen eller Festøya)

8 % oppgir å bytte reisemåte mellom påstigning og avstigning. Halvparten av disse er busspassasjerer og en firedel er passasjerer i bil. Gjennomsnittet for alle riksvegferjer er 6 %.

Personbilbelegget for reiser på Solevågen-Festøya i sommermånedene er omtrent det samme gjennomsnittet for riksvegferjer, og betydelig høyere enn belegget på bilreiser

<sup>54</sup> Statens vegvesen: Resultater fra ferjeundersøkelser på E39 mellom Trondheim og Kristiansand. Foreløpig arbeidsnotat. [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)



i sin alminnelighet (tabell 11.5). I resten av året ligger personbilbelegget omtrent på gjennomsnittet for riksvegferjene og et stykke over bilreiser i sin alminnelighet.

Tabell 11.5: Personbilbelegg for reiser på sambandet Solavågen-Festøya, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

Belegg	Solavågen-Festøya	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
juni-august	2,30	2,26	1,59
resten av året	1,83	1,87	1,52
i alt	1,97	2,00	1,54

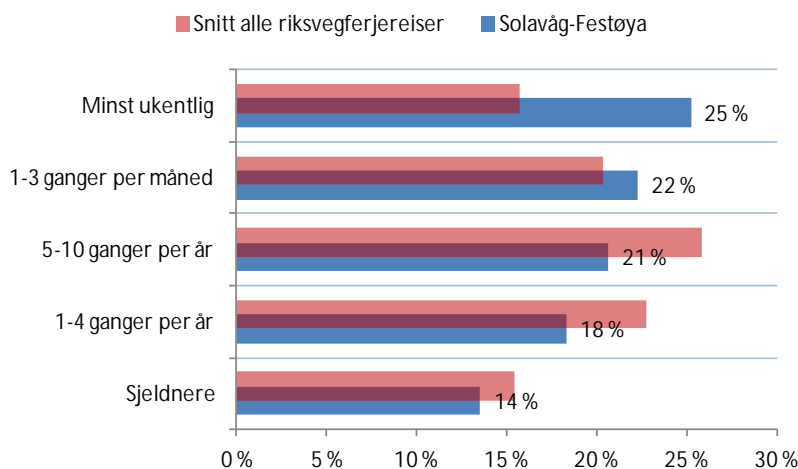
\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

## 11.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 11.5.1 Reisefrekvenser

Figur 11.7 viser at personer som reiser på sambandet minst ukentlig står for 25 % av trafikken<sup>55</sup>. Dette er klart høyere enn gjennomsnittet for alle riksvegferjene (15 %). Det er også noen flere (22%) som reiser 1-3 ganger per måned enn det er for riksvegferjene samlet (20 %).

Om lag en tredel (32 %) av de reisende reiser 1-4 ganger per år eller sjeldnere.



Figur 11.7: Reisefrekvens på sambandet Solavågen-Festøya.

Reisefrekvensen har sammenheng med reiseformålet – det er en stor andel (70%) av dem som reiser mellom hjem og arbeid som oppgir at de reiser ukentlig, mot 42 % for dem som er på en tjenestereise eller er yrkessjåfører. Lavest reisefrekvens har de som oppgir et privat formål for den aktuelle reisen (kun 13 % minst ukentlig).

<sup>55</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

## 11.5.2 Betaling

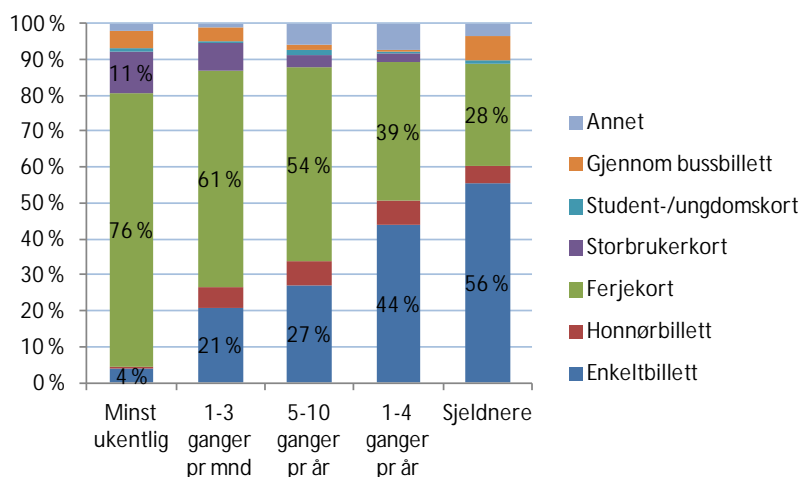
Andelen som oppgir å ha betalt reisen med ferjekort er 55 %, klart høyere enn snittet for alle riksvegferjene (37 %). Bare 27 % kjøpte enkeltbillett, mot 46 % i snitt på alle riksvegferjer. Dette henger sammen med at det er en større andel ukentlig reisende på denne strekningen.

60 % av personbilførerne og 63 % av yrkessjåførene benyttet ferjekort, mens ytterligere 22 % av yrkessjåførene anvendte storbrukerkort (kun 3 % av personbil-sjåførene hadde et slikt kort). Andelen som brukte ferjekort er noe lavere blant passasjerer, ca. 47 %.

Omtrent en tredel av personbilsjåførene og en firedel av passasjerene benyttet enkeltbillett, men bare 14 % av yrkessjåførene.

Tabell 11.6: Reisende på sambandet Solavågen-Festøya etter billettype og reisemåte

	Alle riksvegferje-samband	Alle Solavåg-Festøya	Sjåfører		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	27	33	14	24
Honnørbillett	6	5	2	0	9
Ferjekort	37	55	60	63	47
Storbrukerkort	3	6	3	22	3
Student-/ungdomskort	2	1	0	0	2
Gjennom bussbillett	3	3	0	0	9
Annet	3	4	1	1	6
I alt	100	100	100	100	100



Figur 11.8: Reisende på sambandet Solavågen-Festøya etter billettype og reisefrekvens.

Hvilken billettype man velger henger naturlig nok sammen med reisehyppighet (figur 11.8). Jo høyere reisefrekvens, jo høyere grad av ferjekort. Tre firedeler av dem som reiser minst ukentlig bruker ferjekort eller storbrukerkort, mens blant de som reiser sjeldnere enn 1-4 ganger per år er andelen 28 %.

Tilsvarende løser nesten ingen av de hyppigst reisende enkeltbillett, mens 56 % av de som reiser sjeldnest bruker denne billettypen.

Tabell 11.7: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene.

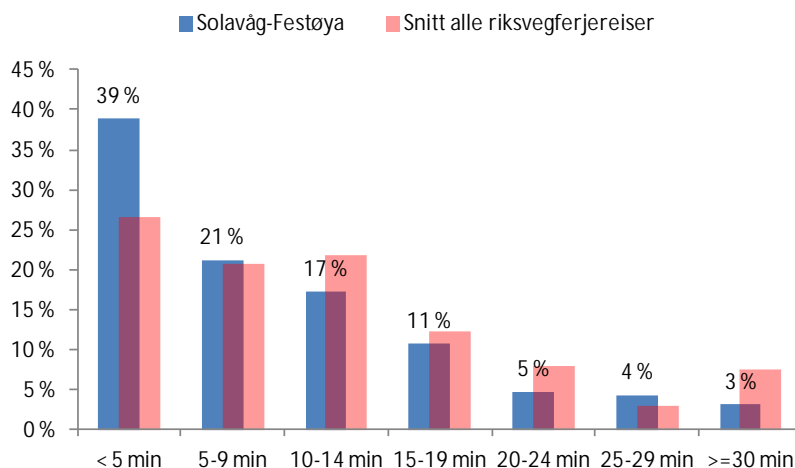
	Betaler arbeidsgiver?			I alt
	Ja, helt	Ja, delvis	Nei	
juni-august	77,0	10,6	12,4	100
resten av året	76,1	1,4	22,5	100
I alt	76,2	2,8	21,0	100

Arbeidsgiver betaler i de fleste tilfellene ferjebilletten ved arbeidsrelaterte reiseformål. Det er på dette sambandet liten grad av sesongmessige variasjoner med hensyn til dekning av reiseutgifter (tabell 11.7).

Blant dem er på tjenestereise, oppgir 96 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis, mens om lag halvparten av dem som er på reise til/fra arbeid får helt eller delvis dekket reisen av arbeidsgiver.

### 11.5.3 Ventetid

Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til i overkant av 8 minutter, ca to minutter mindre enn snittet for alle riksvegferjene. Hele 23 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 39 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter (figur 11.9).



Figur 11.9: Oppgitt ventetid på sambandet Solavågen-Festøya.

Gjennomsnittlig ventetid varierer nokså lite med reiseformålet. De som reiser til/fra arbeid oppgir en gjennomsnittlig ventetid på ni minutter, de som er på tjeneste/yrkesreise oppgir ca åtte minutter, mens personer på private reiser venter i snitt litt over åtte minutter.

### 11.5.4 Demografi og inntekt

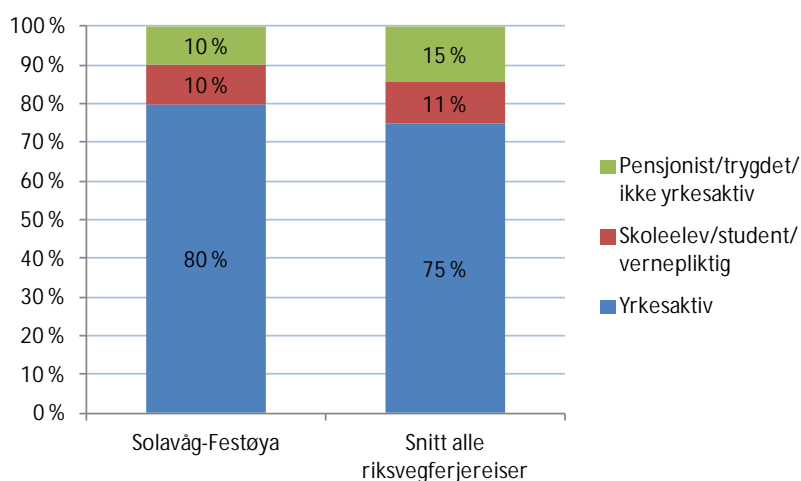
Tabell 11.8 og figurene 11.10 og 11.11 viser henholdsvis kjønns- og alderssammensetningen av sjåfører/passasjerer, hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt. Oppsummert viser tallene at:

- 58 % er menn og 42 % er kvinner

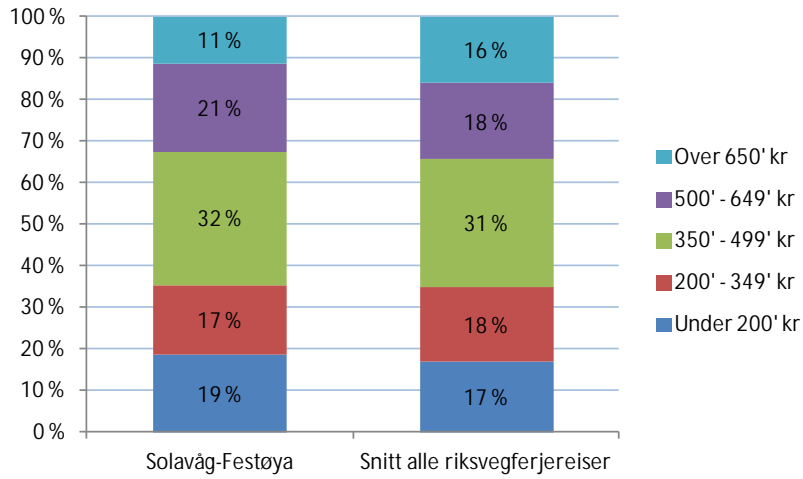
- Aldersgruppen 40-54 år er den gruppen som har høyest andel reisende, både blant kvinner og menn
- 80 % av passasjerene er yrkesaktive, mens 10 % av reisene foretas av studenter eller skoleelever, og 10 % av pensjonister/ikke yrkesaktive
- Om lag en tredel har årslønn over 500 000 (gjennomsnittslønnen i Norge i 2012 var 475 000). Det er omtrent samme fordeling på lønnsklasser på sambandet Solavågen-Festøya som for "gjennomsnittspassasjerer" på riksvegferjene, bortsett fra at det er litt lavere andel med inntekt over 650 000 (11 % mot 16 %).

Tabell 11.8: Kjønn- og alderssammensetning for passasjerer på sambandet Solavågen-Festøya.

	Solavåg-Festøya			Alle reiser på riksvegferjesambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	5	9	14	7	7	14
25-39 år	11	14	25	11	14	25
40-54 år	14	20	34	14	18	32
55-69 år	10	14	24	10	14	24
70 år og eldre	3	2	4	2	3	5
I alt	42	58	100	44	56	100



Figur 11.10: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Solavågen-Festøya og for alle riksvegferjereiser.



Figur 11.11: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Solavågen-Festøya og for alle riksvegfertjereiser.

## 12 Molde-Vestnes

Operatør:	Fjord1						
Krysning:	E39 Moldefjorden (Molde og Vestnes kommuner)						
Overfartstid:	35 minutter						
Ferjer:	MF Fannefjord (129 PBE), MF Romsdalsfjord (129 PBE), MF Moldefjord (129 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer	1 886	1 967	2 037	2 203	2 295	5,0 %	3,0 %
Kjøretøy	1 868	1 936	1 918	2 007	2 106	3,0 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- ÅDT-vekst for passasjer de siste fem årene har vært høyere på Molde-Vestnes enn gjennomsnittet for riksvegferjereiser. ÅDT-vekst for kjøretøy har vært tilsvarende.
- Om lag 32 % av trafikken er arbeidsrelatert. Sammenholdt med de øvrige riksveg-sambandene omfatter trafikken på Molde-Vestnes litt lavere andel ferie/fritids-trafikk, men ellers er bildet ganske likt.
- Det er relativt mye lokal trafikk, reiser foretatt av bosatte i ferjekommunene Molde og Vestnes utgjør 36 % av trafikken.
- Det anslås at arbeidspendlere genererer knapt 1 200 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger). På årsbasis utgjør dette vel 250 000 reiser. Pendlingen nordover som er størst regnet både i antall pendlere og antall arbeidsreiser.
- Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til ca. 12 minutter, ca. ett og et halvt minutt mer enn snittet for alle riksvegferjene. 10 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 22 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter.

### 12.1 Trafikkvolum og reiseformål

Trafikken i perioden september 2012 – august 2013 var på 1,42 millioner passasjerer 16 år og eldre, sjåfør inkludert (tabell 12.1). I tillegg kommer om lag 210 000 passasjerer under 16 år (13 % av totaltrafikken). Års-døgntrafikken i 2012 var 2 106 kjøretøy og 2 295 passasjerer.

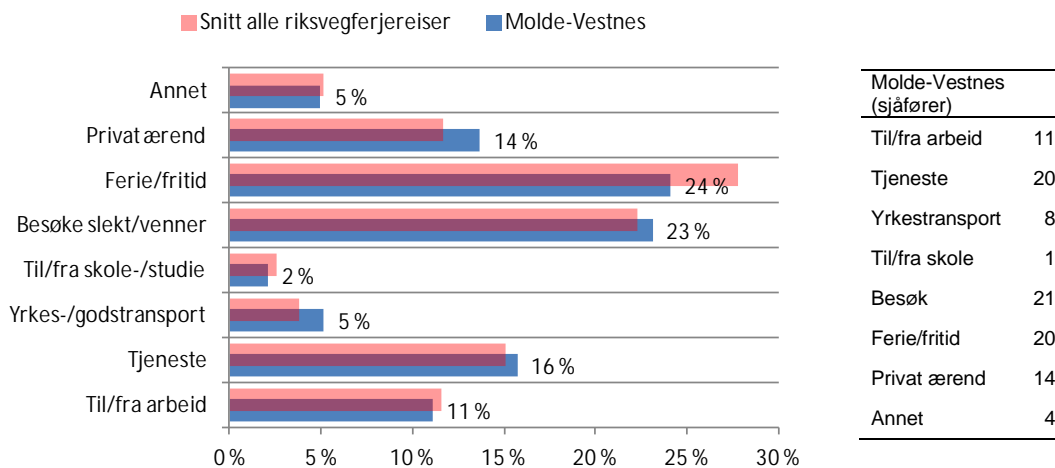
Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 31 % av totaltrafikken (ca. 500 000 reiser). Dette er litt under gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene (34 %).

Tabell 12.1: Antall reiser på sambandet Molde-Vestnes i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

Billettkategori	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	654 000	46
Bil >= 6 meter	131 000	9
MC	7 000	1
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfører)*	634 000	44
I alt	1 426 000	100

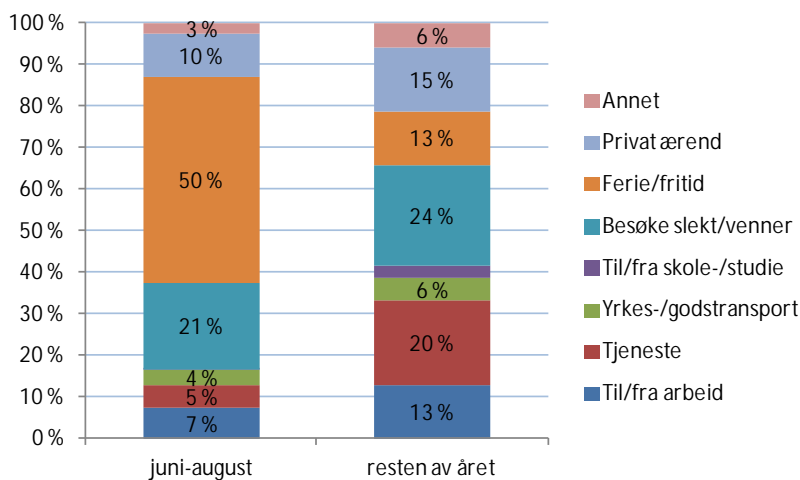
\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Figur 12.1 viser at om lag en tredel av trafikken er arbeidsrelatert og to tredeler skjer i forbindelse med private formål. Sjåførere har en vesentlig høyere andel arbeidsrelaterte reiser. Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene, omfatter trafikken på Molde-Vestnes litt lavere andel ferie/fritidstrafikk, men ellers er bildet ganske likt det vi finner for riksvegferjene samlet.



Figur 12.1: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåførere) 16 år og eldre på sambandet Molde-Vestnes.

Figur 12.2 viser sesongvariasjoner. I sommermånedene dominerer ferietrafikk (50 %) og besøkstrafikk (21 %), mens den yrkesrelaterte trafikken utgjør om lag 40 % av trafikken resten av året.



Figur 12.2: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåførere) 16 år og eldre på sambandet Molde-Vestnes etter sesong

## 12.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 12.2 viser trafikkvolumet på Molde-Vestnes etter bostedet til den reisende.

Det er relativt mye lokal trafikk, reiser foretatt av bosatte i ferjekommunene Molde og Vestnes utgjør 36 %. Bosatte i Vestnes kommune har for øvrig også en høyere andel reiser til/fra arbeid enn de bosatte øvrige steder.

Samlet står reisende bosatt i Møre og Romsdal for 78 % av reisene. Bosatte på nordsiden av sambandet, det vil si i Molderegionen (minus Vestnes og Rauma) og Kristiansundregionen (Nordmøre) står for 40 % av reisene, mens bosatte på sørsiden (Sunnmøre, inkludert Vestnes) står for omtrent like stor andel (37 %).

Tabell 12.2: Reiser på sambandet Molde-Vestnes etter bosted. Prosent.

Bosted	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål			I alt
		Til/fra arbeid	Tjeneste-/yrkestransport	Privat	
Vestnes	13	26	7	67	100
Molde	23	12	25	63	100
Molderegionen ellers	10	13	17	70	100
Kristiansund Nordmøre	7	5	24	71	100
Ålesundregionen	17	6	25	70	100
Sunnmøre	7	16	16	68	100
Andre steder	22	4	23	73	100
I alt	100	11	21	68	100

Hovedtrekk i det geografiske reisemønsteret i form av til/fra-matriser med relativt grov soneinndeling er vist i tabell 12.3:

- En stor del av trafikken (45 %) går mellom Molderegionen<sup>56</sup> og Ålesundsregionen<sup>57</sup> (inkludert Vestnes). Det er omtrent like mye trafikk begge veier. Trafikk mellom Molde og Vestnes (begge veier) utgjør for øvrig om lag 16 % av totaltrafikken
- Samlet går 35 % av trafikken fra Ålesundregionen, herav 23 % til Molderegionen, 4 % til Nordmøre og 8 % til andre steder. 29 % av trafikken starter i Molderegionen, herav 22 % til Ålesundregionen, resten fordeler seg likt på Sunnmøre ellers og andre områder.
- Om lag 7 % av trafikken genereres på Sunnmøre utenom Ålesundregionen, og 9 % genereres på Nordmøre.

<sup>56</sup> Molderegionen: Molde, Eide, Gjemnes, Nettet, Midsund, Aukra, Sandøy, Vestnes, Fræna

<sup>57</sup> Ålesundregionen: Ålesund, Skodje, Sula, Giske, Haram, Ørskog, Vestnes



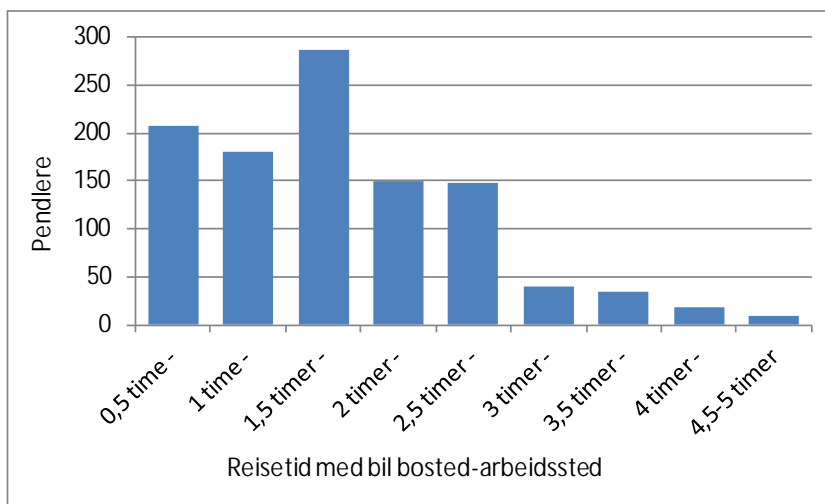
Tabell 12.3: Geografisk fordeling av reiser på sambandet Molde-Vestnes. Prosent.

Endested	Startsted					I alt
	Molderegionen	Nordmøre	Ålesundregionen	Sunnmøre ellers	Andre steder	
Molderegionen	-	-	23	5	5	34
Nordmøre	-	-	4	0	2	7
Ålesundregionen	22	5	-	-	7	34
Sunnmøre ellers	4	2	-	-	2	8
Andre steder	3	2	8	2	4	18
I alt	29	9	35	7	19	100

## 12.3 Arbeidspendling

Knappt 1 100 yrkesaktive med heltidsarbeid er avhengig av ferje over Moldefjorden for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>58</sup>. Vi antar at pendlerne fordeler seg på hurtigbåten Molde-Helland (i Vestnes) og bilferjen Molde-Vestnes. Vi behandler de to tilbudene under ett. Reisetidene som benyttes i beregningene gjelder imidlertid for bil inklusive bilferje.

64 % har mer enn 1,5 time reisetid til jobb (figur 12.3). Over halvparten av gruppen med reisetid 1,5-2 timer gjelder pendling mellom Molde og Ålesund (begge veier). Gruppen med reisetid 2,5-3 timer inneholder mye pendling mellom Ålesund og Kristiansund.



Figur 12.3: Markedspotensial for ferjesambandet Molde-Vestnes (E39): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsetningsstatistikk (SSB).

I beregningen av reiser har vi antatt at mange er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag. Ved hjelp av vår standardiserte formel (se kapittel 2.2), anslår vi at pendlerne i snitt

<sup>58</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

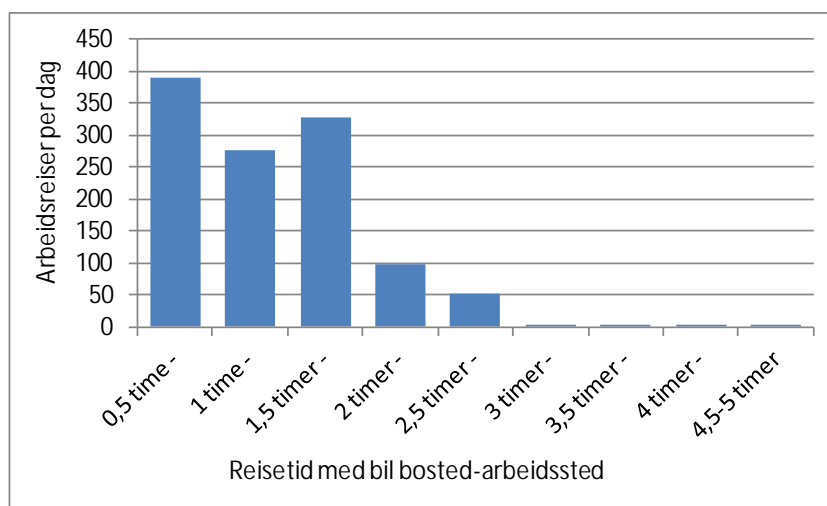
genererer vel 1 150 reiser med ferjen på hverdager (medregnet begge retninger) (tabell 12.4)<sup>59</sup>. På årsbasis utgjør dette knapt 250 000 reiser.

Hvis vi tar utgangspunkt i reiseretningen fra bosted til arbeidssted, kan vi slå fast at det er pendlingen nordover som er størst regnet både i antall pendlere og antall arbeidsreiser (tabell 12.4). Nær 90 % av reisene (medregnet begge retninger) skapes av pendlere som har under to timer i reisetid (figur 12.4).

Tabell 12.4: Markedspotensial for ferjesambandet Molde-Vestnes (E39): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Nordover	628	777	167 162
Sørøver	447	376	80 852
I alt	1075	1153	248 014

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

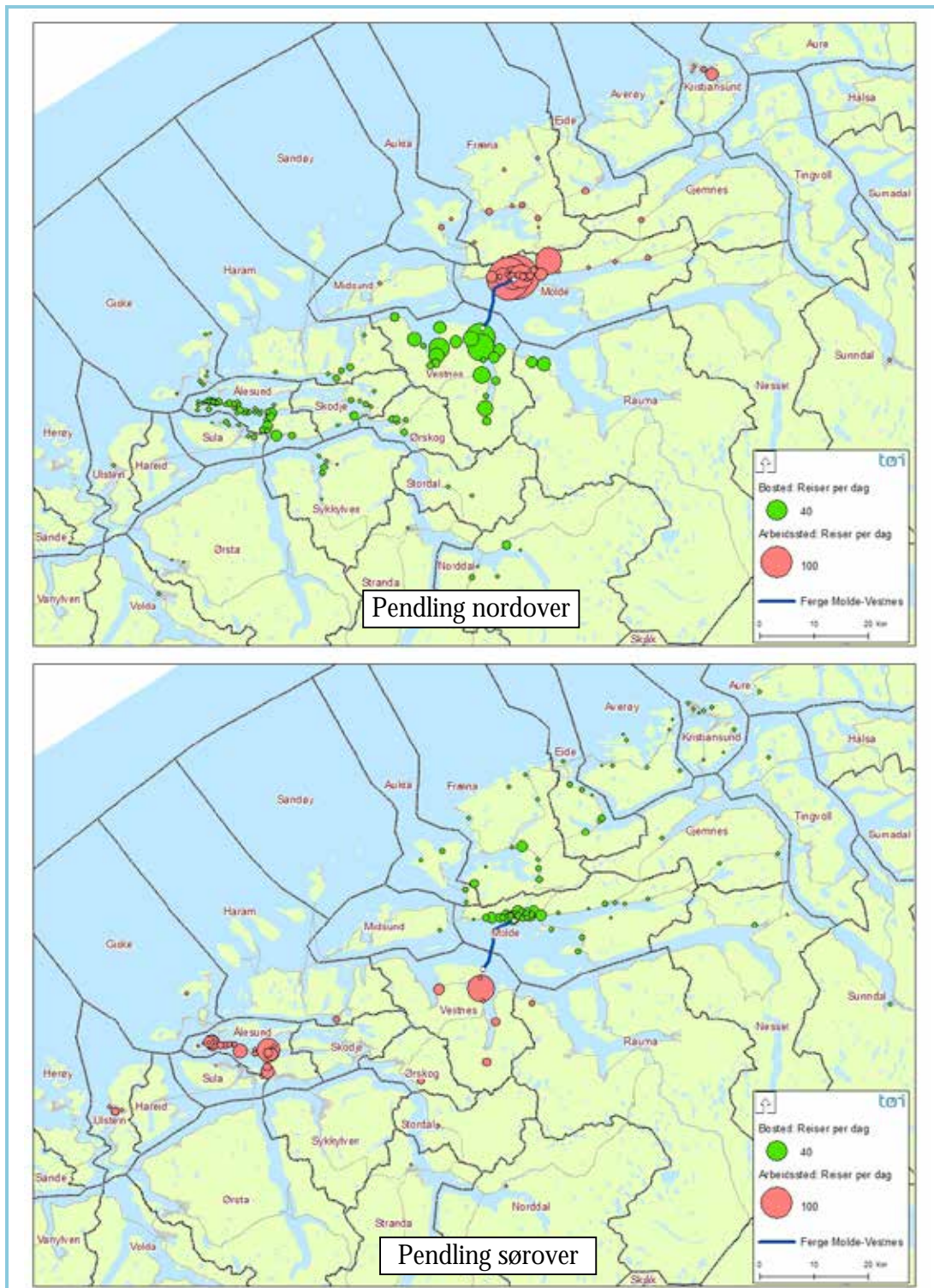


Figur 12.4: Markedspotensial for ferjesambandet Molde-Vestnes (E39): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartene i figur 12.5 gir et mer detaljert bilde. Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Regnet etter bosted skapes 37 % av ferjereisene (arbeidsreiser) i Vestnes kommune, 20 % i Molde kommune og 14 % i Ålesund kommune. Regnet etter arbeidssted er 61 % av arbeidsreisene knyttet til arbeidsplasser i Molde kommune, 19 % til arbeidsplasser i Ålesund kommune og 10 % til arbeidsplasser i Vestnes kommune.

<sup>59</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser 30-35 prosent lavere.

42 % av arbeidsreisetrafikken på ferjen skyldes interaksjon (pendling begge retninger) mellom Vestnes kommune og Molde kommune. 22 % skyldes interaksjon mellom Ålesund kommune og Molde kommune.



Figur 12.5: Markedspotensial for ferjesambandet Molde-Vestnes (E39): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Fra siste kvartal 2010 til siste kvartal 2012 økte arbeidsreisene (markedspotensialet) på strekningen Molde-Vestnes med vel 6 % (medregnet begge retninger). Veksten var sterkest for pendlingen sørover (14 %). Vel halvparten av økningen sørover skyldtes økt pendling til Ålesund kommune, om lag 1/4 skyldtes økt pendling til Vestnes. Økningen nordover skyldtes i hovedsak økt pendling til Molde kommune.

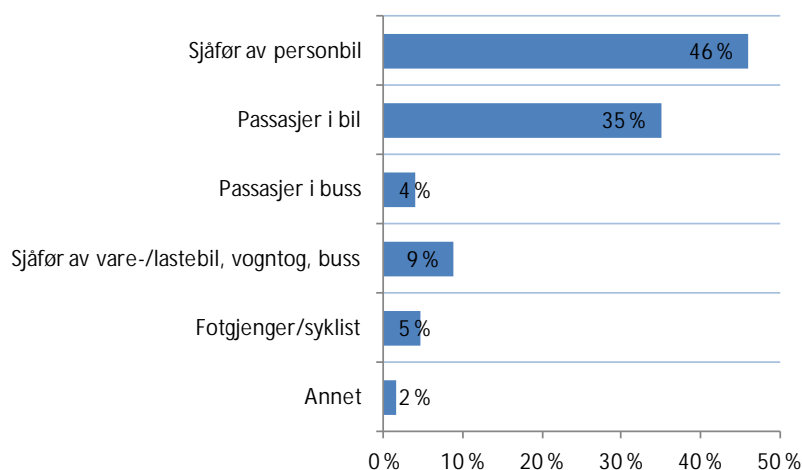
### 12.3.1 Registertall versus RVU

Tabell 12.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på ca. 250 000 per år på sambandet Molde-Vestnes. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 11 % av trafikken (passasjerer 16 år og eldre), tilsvarende ca. 160 000 reiser. Det er betydelig avvik mellom estimatene.

I tillegg til ferje, er det også hurtigbåtforbindelse mellom Molde og Helland (i Vestnes). Vi har ikke trafikk tall eller reiseformålsfordeling for hurtigbåten. Det er imidlertid rimelig å anta at en del av de knapt 1 100 pendlerne benytter seg av hurtigbåten. Dersom vi forutsetter at de som arbeider innenfor et gangomland på 1 km (luftlinje) fra terminalen benytter hurtigbåten, tilsvarer dette ca. 70 000 reiser per år. Antall pendlingsreiser med ferjen Molde-Vestnes blir da om lag 180 000 per år, dvs. litt i overkant av RVU-estimatet.

## 12.4 Reisemåte

Figur 12.6 viser reisemåte til ferjen. Litt under halvparten (46 %) oppgir at de kjører egen personbil, mens 44 % er passasjer i bil eller buss (eller gående/syklist) og ni % er sjåfør av godsbil, varebil eller buss. Dette stemmer helt overens med fordelingen av kjøretøyer i henhold til billettstatistikken (tabell 12.1). Her er tallene henholdsvis 46 %, 44 % og 9 %.



Figur 12.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet. (Molde eller Vestnes)

12 % oppgir å bytte reisemåte mellom påstigning og avstigning. Dette utgjør 167 respondenter, og disse er fordelt på fotgjengere/syklister (49), passasjerer i bil/buss (71) og sjåfører (44). Gjennomsnittet for alle riksvegferjer er 6 %.

Personbilbelegget for reiser på Molde-Vestnes er noe høyere enn for riksvegferjer, både i sommermånedene og i resten av året (tabell 12.5). Personbilbelegget er betydelig høyere enn belegget på bilreiser i sin alminnelighet.

Tabell 12.5: Personbilbelegg for reiser på sambandet Molde-Vestnes, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

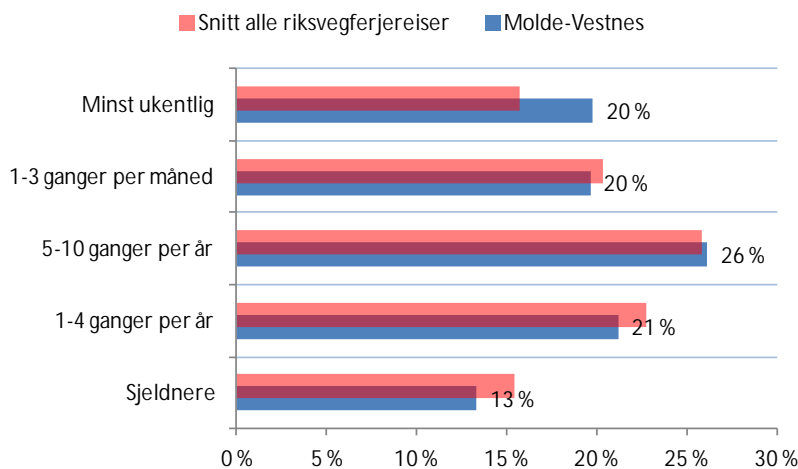
Belegg	Molde-Vestnes	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
juni-august	2,35	2,26	1,59
resten av året	2,09	1,87	1,52
i alt	2,17	2,00	1,54

\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

## 12.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 12.5.1 Reisefrekvenser

Figur 12.7 viser at personer som reiser på sambandet minst ukentlig står for 20 % av trafikken, mens gjennomsnittet for alle riksvegferjene er 15 %<sup>60</sup>. Reisefrekvensen har som ventet sammenheng med reiseformålet – de som reiser mellom hjem og arbeid har høyere reisefrekvens (70 % reiser minst ukentlig) enn de som er på en tjenestereise (28 % minst ukentlig). Lavest reisefrekvens har de som oppgir et privat formål for den aktuelle reisen (9 % minst ukentlig).



Figur 12.7: Reisefrekvens på sambandet Molde-Vestnes.

<sup>60</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.



## 12.5.2 Betaling

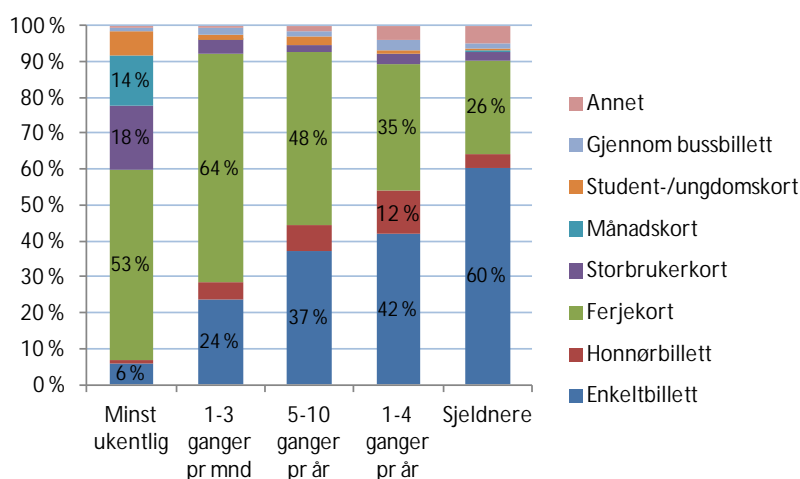
Andelen som oppgir å ha betalt reisen med ferjekort er 47 %, noe som er høyere enn snittet for alle riksvegferjene (37 %) (figur 12.6). 32 % kjøpte enkeltbillett, mot 46 % i snitt på alle riksvegferjer.

Drøyt halvparten av personbilførerne og yrkessjåførene (54 %) benyttet ferjekort. Andelen er lavere blant passasjerer, knapt 40 %. Omtrent en tredel av personbilsjåførene og passasjerene benyttet enkeltbillett, men bare 16 % av yrkessjåførene.

27 % av førerne av lastebil, varebil og vogntog benyttet storbrukerkort, mens dette er mindre vanlig blant de øvrige passasjerene.

Tabell 12.6: Reisende på sambandet Molde-Vestnes etter billettype og reisemåte.

	Alle riksvegferjesamband	Alle Molde-Vestnes	Sjåførere		Passasjerer
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	
Enkeltbillett	46	32	36	16	33
Honnørbillett	6	6	3	0	12
Ferjekort	37	47	54	54	39
Storbrukerkort	3	6	3	27	4
Student-/ungdomskort	2	3	1	2	5
Gjennom bussbillett	3	2	0	0	3
Annet	3	5	3	1	4
I alt	100	100	100	100	100



Figur 12.8: Reisende på sambandet Molde-Vestnes etter billettype og reisefrekvens.

Hvilken billettype man velger henger naturlig nok sammen med reisehyppighet (figur 12.8). Jo høyere reisefrekvens, jo høyere grad av ferjekort, storbrukerkort eller månedskort. 85 % av dem som reiser minst ukentlig bruker slike kort, de fleste av dem storbrukerkort. Blant dem som reiser sjeldnere enn månedlig, er andelen ferjekort relativt høy (39 %), men litt lavere enn andelen enkeltbilletter (44 %).

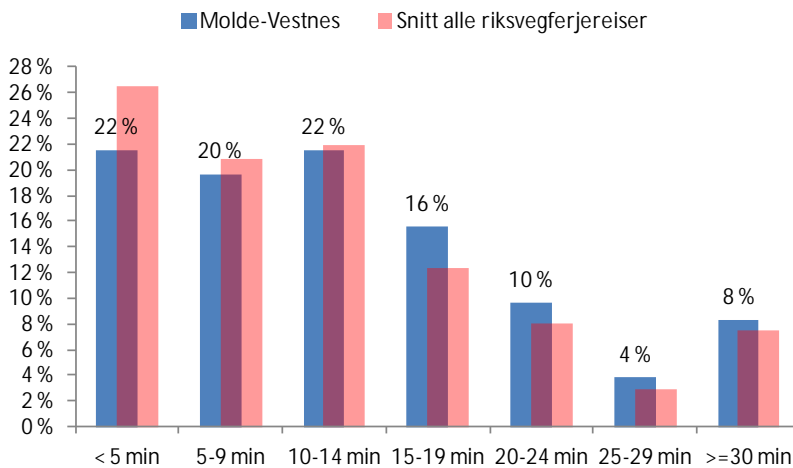
Tabell 12.7: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene.

	Betaler arbeidsgiver?			I alt
	Ja, helt	Ja, delvis	Nei	
juni-august	57	17	26	100
resten av året	80	2	18	100
I alt	77	4	19	100

Arbeidsgiver betaler i tre av fire tilfeller ferjebilletten ved arbeidsrelaterte reiseformål. Blant dem er på tjenestereise, oppgir 96 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis, mens litt mer enn halvparten (56 %) av dem som er på reise til/fra arbeid får helt eller delvis dekket reisen av arbeidsgiver. For transportsjåfører betaler arbeidsgiver billetten i om lag 85 av reisene. Det er klare sesongmessige variasjoner med hensyn til dekning av reiseutgifter (tabell 12.7).

### 12.5.3 Ventetid

Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til ca. 12 minutter, ca. ett og et halvt minutt mer enn snittet for alle riksvegferjene. 10 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 22 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter (figur 12.9).



Figur 12.9: Oppgitt ventetid på sambandet Molde-Vestnes.

Gjennomsnittlig ventetid varierer noe med reiseformålet. De som reiser til/fra arbeid oppgir en gjennomsnittlig ventetid på knapt 9 minutter, de som er på tjeneste/yrkesreise oppgir ca. 13 minutter, mens personer på private reiser venter i snitt ca. 12 minutter.

## 12.5.4 Demografi og inntekt

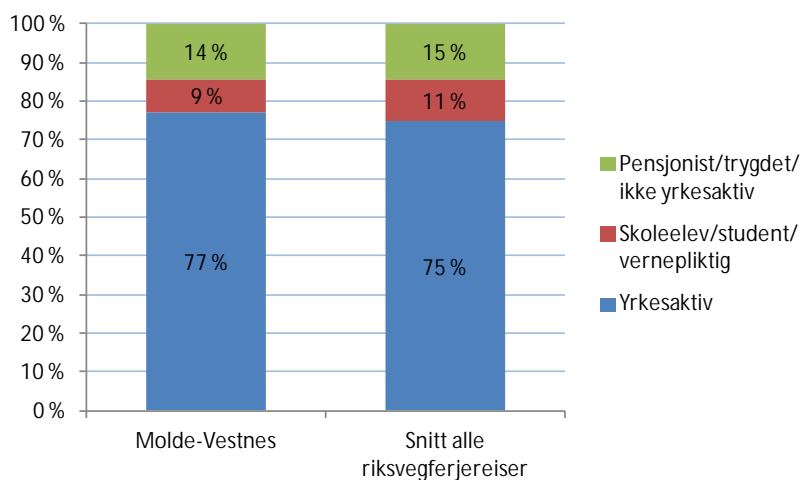
Tabell 12.8 og figurene 12.10 og 12.11 viser henholdsvis kjønns- og alderssammensetningen av sjåfører/passasjerer, hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt.

Oppsummert viser tallene at:

- 55 % er menn og 45 % er kvinner
- Om lag hver femte passasjer er en mann mellom 40 og 54 år. Personer 70 år og eldre utgjør kun 6 % av passasjergrunnlaget
- Fordelingen på yrkesaktive (77 %), pensjonister/trygdede (14 %) og skoleelever/studenter/vernepliktige (9 %) er omtrent den samme som for alle riksveggerer.
- Om lag en tredel har årslønn over 500 000 (gjennomsnittslønnen i Norge i 2012 var 475 000). Det er omtrent identisk fordeling av reisende etter lønnsgruppe på sambandet Molde-Vestnes som for "gjennomsnittspassasjerer" på riksveggererjane.

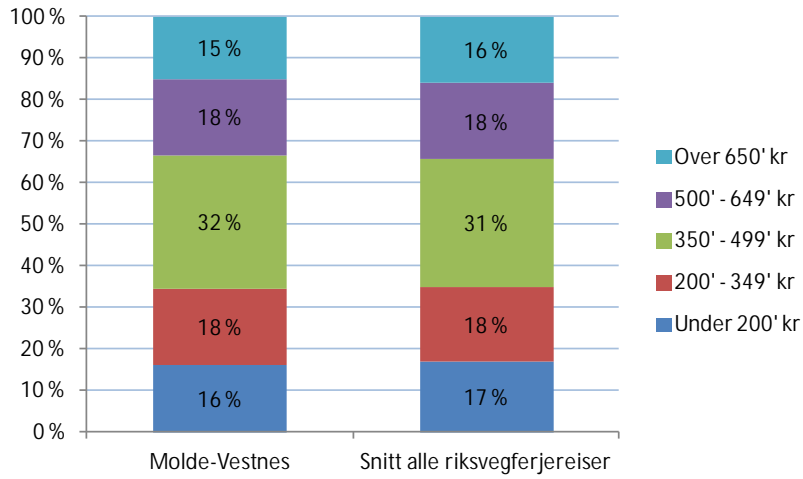
Tabell 12.8: *Kjønns- og alderssammensetning for passasjerer på sambandet Molde-Vestnes. Prosent.*

	Molde-Vestnes			Alle reiser på riksveggeresambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	7	7	14	7	7	14
25-39 år	12	13	24	11	14	25
40-54 år	13	18	31	14	18	32
55-69 år	10	14	25	10	14	24
70 år og eldre	3	3	6	2	3	5
I alt	45	55	100	44	56	100



Figur 12.10: *Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Molde-Vestnes og for alle riksveggerereiser.*





Figur 12.11: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Molde-Vestnes og for alle riksvegferjereiser.

## 13 Halsa-Kanestraum

Operatør:	Fjord1						
Krysning:	E39 Halsafjorden (Halsa og Tingvoll kommuner)						
Overfartstid:	20 minutter						
Ferjer:	MF Brandal (52 PBE), MF Rauma (87 PBE), MF Romsdal (87 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer	805	728	833	907	941	4,0 %	3,0 %
Kjøretøy	800	731	835	904	931	3,9 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- Årlig ÅDT-vekst i perioden 2008-2012 var vesentlig høyere på sambandet Halsa-Kanestraum enn gjennomsnittet for riksvegferjetrafikken.
- Knapt 30 % av trafikken er arbeidsrelatert. Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene skiller trafikken på Halsa-Kanestraum seg først og fremst ut gjennom høy andel ferie/fritidstrafikk (34 %). I perioden juni-august er hele 61 % av trafikken relatert til ferie/fritid.
- Om lag en tredel er lokal trafikk, reiser foretatt av bosatte i de nærmeste kommunene på henholdsvis vestsiden (Kristiansund, Tingvoll) og østsiden (Halsa, Surnadal) av sambandet.
- Det anslås at det genereres ca. 260 arbeidsreiser på en gjennomsnittlig virkedag (medregnet begge retninger) og ca. 56 000 reiser på årsbasis. Pendlingen vestover er litt større enn pendlingen østover (retning fra bosted) regnet i antall pendlere, men klart større regnet i antall arbeidsreiser.
- Personbilbelegget for reiser på Halsa-Kanestraum i sommermånedene er klart høyere enn gjennomsnittet for riksvegferjer.
- Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til i underkant av 13 minutter, ca to minutter mer enn snittet for alle riksvegferjene. 10 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 25 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter.

### 13.1 Trafikkvolum og reiseformål

Drøyt 700 000 passasjerer 16 år og eldre (sjåfør inkludert) reiste på sambandet Halsa-Kanestraum i perioden september 2012 – august (tabell 13.1). I tillegg løste ca. 100 000 barnebillett. Årsdøgntrafikken i 2012 var 931 kjøretøy og 941 passasjerer. ÅDT-vekst siden 2008 har vært 4 % per år, som er godt over snittet for reiser på riksvegferjesambandene.

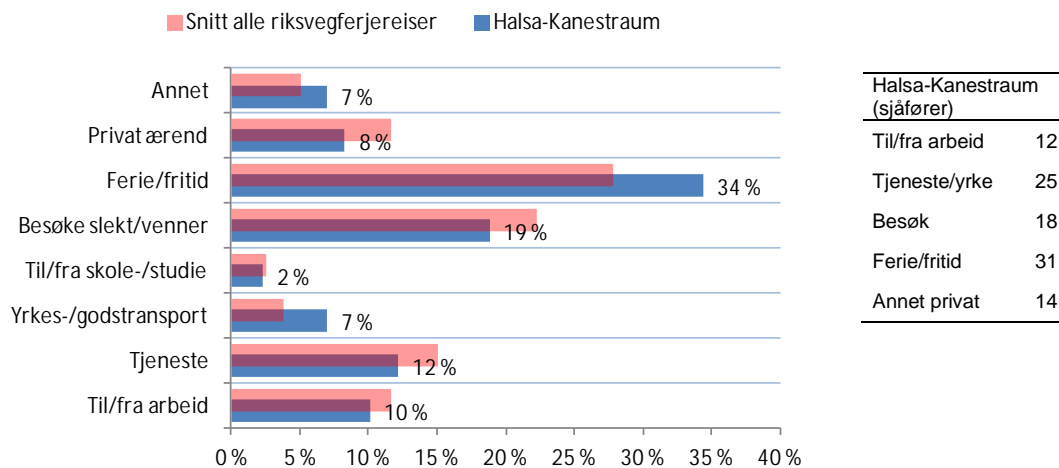
Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 37 % av totaltrafikken i perioden (265 000 reiser), som er noe høyere enn gjennomsnittet for riksvegferjereiser (34 %).

Tabell 13.1: Antall reiser på strekningen Halså-Kanestråum i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

Billettkategori	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	301 000	49
Bil >= 6 meter	59 000	10
MC	6 000	1
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåførar)*	254 000	41
I alt	721 000	100

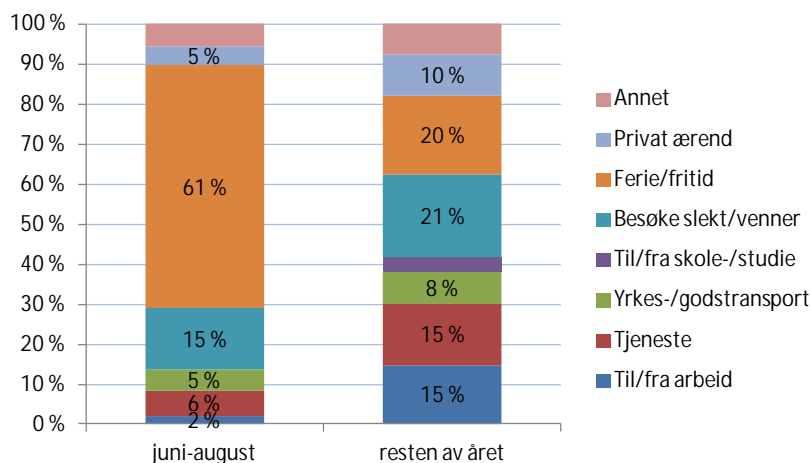
\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Figur 13.1 viser at ca. 30 % av trafikken er arbeidsrelatert (37 % for sjåførar, jf tabell i figur 13.1) og 70 % relatert til private formål. Reiser til/fra arbeid utgjør 10 %, mens 19 % er tjenestereiser eller yrkestransport. Sammenholdt med de øvrige riksvegsambandene skiller trafikken på Halså-Kanestråum seg først og fremst ut gjennom høy andel ferie/fritidstrafikk (34 %).



Figur 13.1: Reiseformål for passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåførar) sambandet Halså-Kanestråum.

Figur 13.2 viser sesongvariasjoner. I sommermånedene dominerer ferietrafikk (61 %) og besøkstrafikk (15 %), mens den yrkesrelaterte trafikken utgjør knapt en firedel (23 %). Arbeidsrelaterte reiser utgjør 40 % av trafikken resten av året, omtrent det samme som feriereiser og besøksreiser til sammen.



Figur 13.2: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre på Halså-Kanestråum etter sesong.

## 13.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 13.2 viser trafikkvolumet på Halså-Kanestråum etter bostedet til den reisende:

- Om lag en tredel er lokal trafikk, reiser foretatt av bosatte i de nærmeste kommunene på henholdsvis vestsiden (Kristiansund, Tingvoll) og østsiden (Halså, Surnadal) av sambandet. Det er omtrent dobbelt så stor andel lokalt bosatte reisende fra Kristiansundsiden som fra Halsåsiden.
- Om lag 14 % av de reisende er bosatt i Molderegionen<sup>61</sup>, mens 25 % er bosatt i det vi har kalt Trondheimsregionen, som omfatter kommuner i Sør-Trøndelag pluss de ytre kommunene på Nordmøre<sup>62</sup>.
- 7 % av de reisende er bosatt på Sunnmøre (inkludert Vestnes), mens 21 % er bosatt andre steder enn de som er spesifisert i tabellen.
- Det er høyest andel arbeidsrelaterte reiser blant dem som bor i Halså eller Surnadal og dem som bor i Molderegionen, både når det gjelder reiser til/fra arbeid og tjenestereiser/yrkestransport.

Tabell 13.2: Reiser på sambandet Halså-Kanestråum etter bosted. Prosent.

Bosted	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål			I alt
		Til/fra arbeid	Tjeneste-/yrkestransport	Privat	
Kristiansund, Tingvoll	22	6	14	80	100
Halså, Surnadal	12	16	27	56	100
Molderegionen	14	17	27	56	100
Sunnmøre inkl Vestnes	7	9	13	79	100
Trondheimsregionen	25	9	23	68	100
Andre steder	21	6	10	84	100
Total	100	10	19	71	100

<sup>61</sup> Molde, Eide, Gjemnes, Nesset, Midsund, Aukra, Sandøy, Fræna, Averøy

<sup>62</sup> Smøla, Rindal, Tustna, Aure i Møre og Romsdal, Trondheim, Malvik, Klæbu, Meldal, Orkdal, Skaun, Agdenes, Hemne, Snillfjord, Hitra og Frøya i Sør-Trøndelag

Datamaterialet gir begrenset grunnlag for å beskrive det geografiske reisemønsteret i form av til-/fra-matriser. Tabell 13.3 viser noen hovedtrekk, ut fra samme sone-inndeling som i tabellen ovenfor.

- Om lag 27 % har startsted i Kristiansund eller Tingvoll, mens 14 % har startsted i Molderegionen. Av reisene med startsted i Kristiansund/Tingvoll, skal omtrent like mange til Halså eller Surnadal som til det vi har kalt Trondheimsregionen.
- Trafikken ellers sørvestfra (Romsdal og Sunnmøre) skal i hovedsak til Trondheimsregionen.
- Reiser fra Halså eller Surnadal utgjør 12 %, og disse skal i hovedsak til Kristiansund. Reiser fra andre deler av Nordmøre eller fra Trondheimsområdet utgjør 25 %, av disse skal fire av 10 til Kristiansund, fire til Molderegionen og to til Sunnmøre.

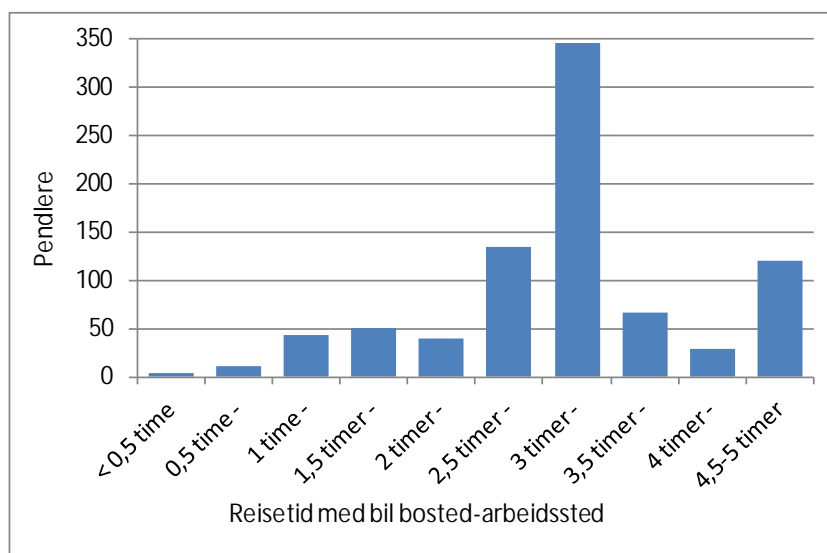
Tabell 13.3: Geografisk fordeling av reiser på Halså-Kanestraum. Prosent.

Endested	Startsted						I alt
	Kristiansund, Tingvoll	Halså, Surnadal	Molde-regionen	Sunnmøre inkl Vestnes	Trondheims-regionen	Andre steder	
Kristiansund, Tingvoll	-	10	-	-	9	3	23
Halså, Surnadal	6	-	3	-	-	-	9
Molderegionen	-	2	-	-	10	4	16
Sunnmøre inkl Vestnes	-	-	-	-	5	1	6
Trondheimsregionen	15	-	10	4	-	3	31
Andre steder	6	-	1	3	1	4	16
I alt	27	12	14	7	25	16	100

### 13.3 Arbeidspendling

Ferjesambandet Halså-Kanestraum har få daglige arbeidsreiser. Riktignok viser våre beregninger at knapt 850 yrkesaktive kan være avhengig av ferjen for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>63</sup>. 93 % har imidlertid mer enn 1,5 timer reisetid til jobb (figur 13.3). Det betyr at de fleste trolig er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag. Det store innslaget av pendlere med 2,5 timer eller mer i reisetid gjelder pendling mellom Trondheim og henholdsvis Kristiansund, Molde og Ålesund (begge retninger). Vi vet ikke om det for disse pendlere faktisk er aktuelt å benytte ferjesambandet Halså-Kanestraum. Både fly (alle strekningene) og hurtigbåt (Kristiansund-Trondheim) kan være alternativer. Våre tall for ferjen må derfor betraktes som uttrykk for et sannsynlig maksimalt markedspotensial.

<sup>63</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.



Figur 13.3: Markedspotensial for ferjesambandet Halså-Kanestråum (E39): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Vårt anslag er at det ikke genereres mer enn ca. 270 arbeidsreiser på en gjennomsnittlig virkedag (medregnet begge retninger) og vel 57 000 reiser på årsbasis (tabell 13.4)<sup>64</sup>. 37 % av reisene er under 1,5 time (figur 13.4). Pendlingen vestover er litt større enn pendlingen østover (retning fra bosted) regnet i antall pendlere, men klart større regnet i antall arbeidsreiser (tabell 13.4)<sup>65</sup>. Fra 2010 (siste kvartal) til 2012 (siste kvartal) kan det ha vært en liten nedgang i arbeidsreisene (markedspotensialet).

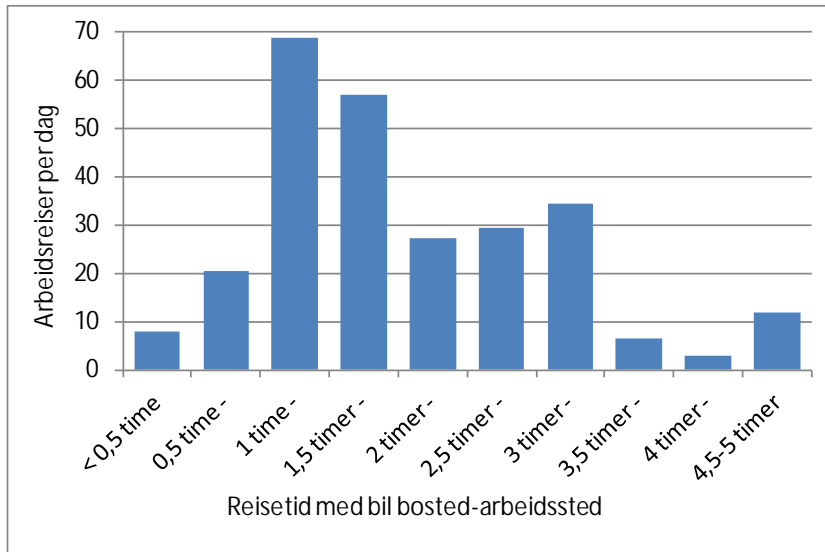
Tabell 13.4: Markedspotensial for ferjesambandet Halså-Kanestråum (E39): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Vestover	437	169	36 379
Østover	409	98	21 082
I alt	846	267	57 460

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

<sup>64</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser litt lavere.

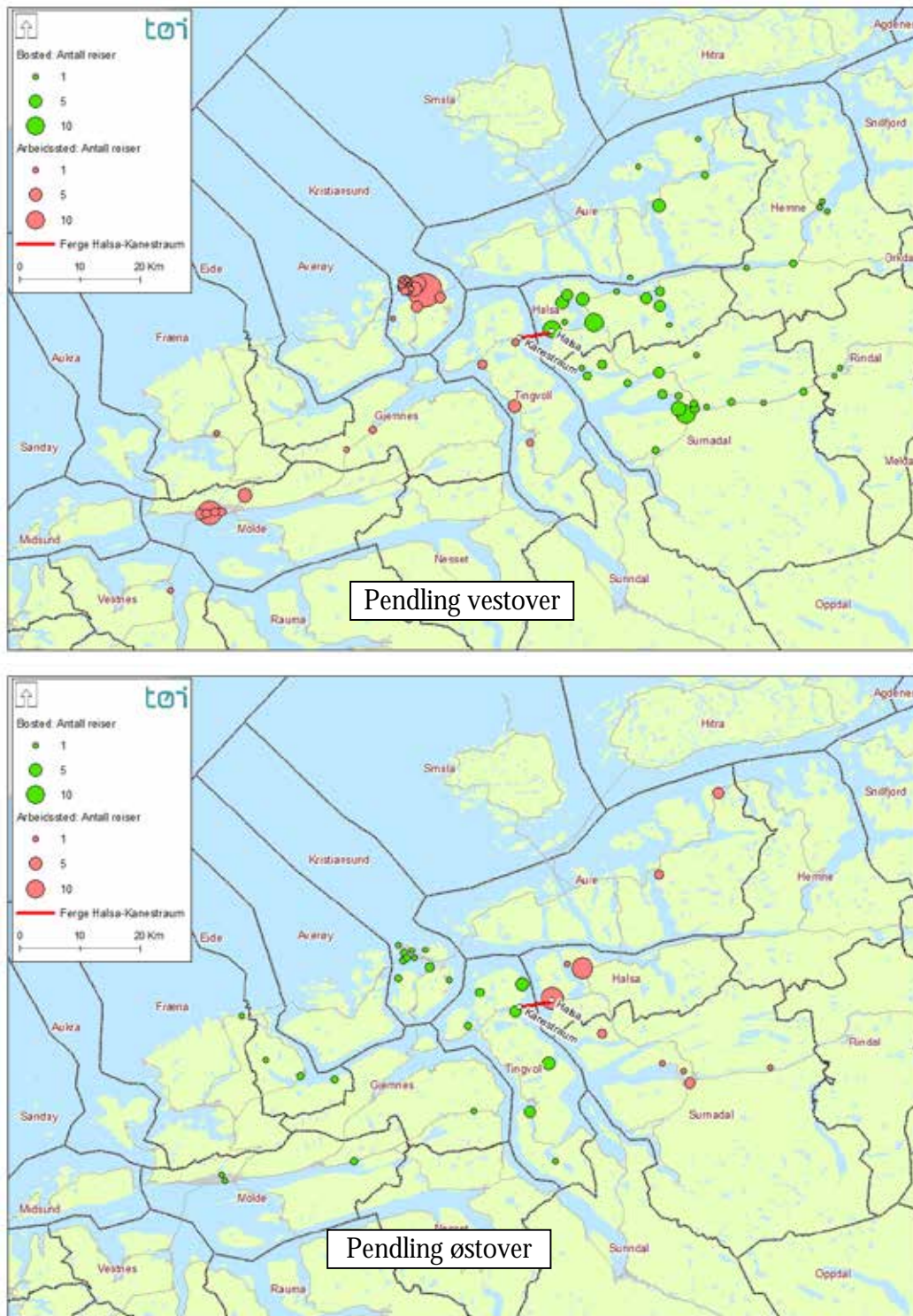
<sup>65</sup> På andre ferjestrekninger i regionen skapes det trolig flere daglige arbeidsreiser per pendler fordi det er større konsentrasjon av befolkning og arbeidsplasser i nærromlandet til ferjen. For ferjen mellom Rykkjem og Kvanne (R670) er det ca 300 pendlere som gir ca 320 arbeidsreiser per dag. Tilsvarende tall for ferjen Seivika-Tømmervåg (R680) er ca 170 pendlere og 240 arbeidsreiser (per dag).



Figur 13.4: Markedspotensial for ferjesambandet Halså-Kanestråum (E39): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartene i figur 13.5 gir et detaljert bilde av pendlingsmønsteret<sup>66</sup>. 7 % av pendlerne bor i Surnadal kommune, men de står for flest arbeidsreiser med ca. 21 % av den daglige arbeidsreisetrafikken med ferjen. 19 % av reisene skapes av yrkesaktive bosatt i Halså, 11 % av bosatte i Kristiansund og 10 % av bosatte i Tingvoll. Regnet etter arbeidssted er 38 % av markedspotensialet for arbeidsreiser knyttet til arbeidsplasser i Kristiansund kommune, 16 % til arbeidsplasser i Molde kommune, 13 % til arbeidsplasser i Halså og 13 % til arbeidsplasser i Trondheim kommune.

<sup>66</sup> Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet).



Figur 13.5: Markedspotensial for ferjesambandet Halså-Kanestråum (E39): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

### 13.3.1 Registertall versus RVU

Tabell 13.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på drøyt 57 000 per år på sambandet Halså-Kanestråum. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 10 % av

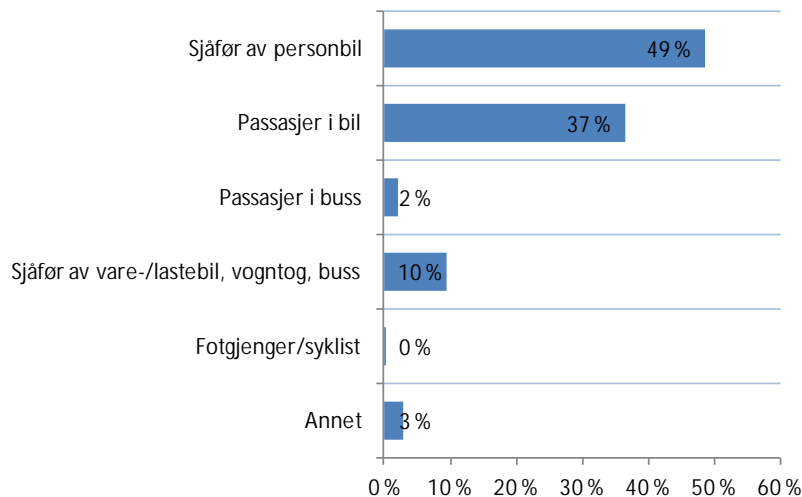


trafikken for reisende 16 år og eldre (figur 13.1). Dette tilsvarer 60 000 reiser per år, dvs. det samme som estimatet basert på registerdataene. E39-undersøkelsen til Statens vegvesen ga et estimat på reiser til/fra arbeid på 13 %. Hvis vi holder sommerseongen utenom, får vi fra riksvegferje-RVUen at 15 % av reisene på Halsa-Kanestraum har formål til/fra arbeid.

For Halsa-Kanestraum gir med andre ord de tre kildene så godt som sammenfallende estimater på pendlingstrafikken.

### 13.4 Reisemåte

Figur 13.6 viser reisemåte til ferjen. Snaut halvparten (49 %) oppgir at de kjører egen personbil, mens 39 % er passasjer i bil eller buss og 10 % er sjåfør av godsbil, varebil eller buss. Dette stemmer godt overens med fordelingen av kjøretøyer i henhold til billettstatistikken (tabell 13.1). Her er tallene henholdsvis 49 %, 41 % og 10 %.



Figur 13.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet. (Halsa eller Kanestraum)

Kun 2 % oppgir å bytte reisemåte mellom påstigning og avstigning. Gjennomsnittet for alle riksvegferjereiser er 6 %.

Personbilbelegget for reiser på Halsa-Kanestraum i sommermånedene er klart høyere enn gjennomsnittet for riksvegferjereiser, og betydelig høyere enn belegget på bilreiser i sin alminnelighet (tabell 13.5). I resten av året ligger personbilbelegget omtrent på gjennomsnittet for riksvegferjene, og et stykke over bilreiser i sin alminnelighet.

Tabell 13.5: Personbilbelegg for reiser på sambandet Halså-Kanestråum, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

Belegg	Halså-Kanestråum	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
juni-august	2,99	2,26	1,59
resten av året	1,85	1,87	1,52
i alt	2,27	2,00	1,54

\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

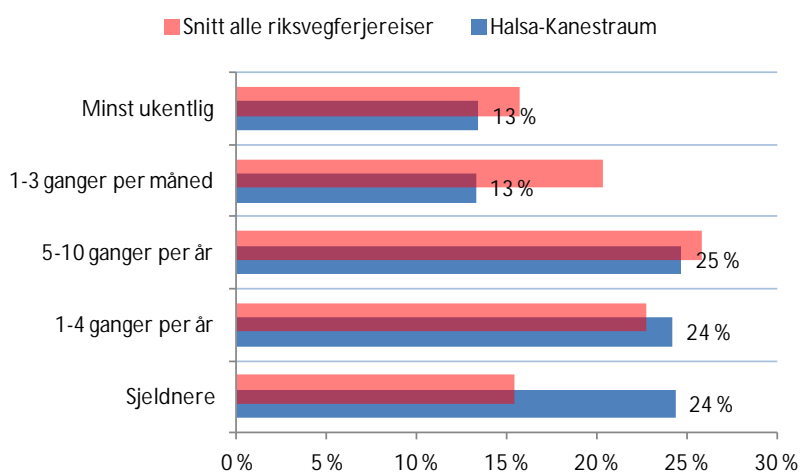
## 13.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 13.5.1 Reisefrekvenser

Figur 13.7 viser at personer som reiser på sambandet minst ukentlig står for 13 % av trafikken<sup>67</sup>. Dette er litt mindre enn gjennomsnittet for alle riksvegferjene (15 %). Det er også 13 % som reiser 1-3 ganger per måned, dette er klart mindre enn gjennomsnittet for riksvegferjene.

Nesten halvparten (48 %) av de reisende reiser 1-4 ganger per år eller sjeldnere. Spesielt andelen som oppgir at de reiser sjeldnere enn 1-4 ganger per år er klart høyere enn snittet for riksvegferjene.

Reisefrekvensen har sammenheng med reiseformålet – de som reiser mellom hjem og arbeid har høyere reisefrekvens (47 % reiser minst ukentlig) enn de som er på en tjenestereise eller er yrkessjåfører (25 % minst ukentlig). Lavest reisefrekvens har de som oppgir et privat formål for den aktuelle reisen (kun 5 % minst ukentlig).



Figur 13.7: Reisefrekvens på sambandet Halså-Kanestråum.

<sup>67</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

### 13.5.2 Betaling

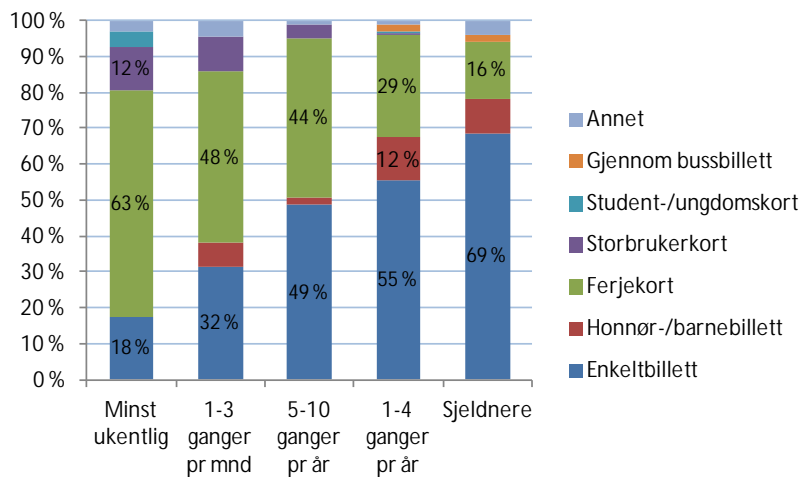
Andelen som oppgir å ha betalt reisen med ferjekort er 37 %, det samme som snittet for alle riksvegferjene (37 %)(tabell 13.6). 48 % kjøpte enkeltbillett, mot 46 % i snitt på alle riksvegferjer.

41 % av personbilførerne og 42 % av yrkessjåførene benyttet ferjekort, mens ytterligere 32 % av yrkessjåførene anvendte storbrukerkort (kun 1 % av personbil-sjåførene hadde et slikt kort). Andelen som brukte ferjekort er lavere blant passasjerer, ca. 30 %.

Omtrent halvparten av personbilsjåførene og passasjerene benyttet enkeltbillett, men bare en firedel av yrkessjåførene.

Tabell 13.6: Reisende på sambandet Halså-Kanestraum etter billettype og reisemåte.

	Alle riksvegferje-samband	Alle Halså-Kanestraum	Sjåfører		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	48	52	26	52
Honnørbillett	6	7	6	0	9
Ferjekort	37	36	41	42	30
Storbrukerkort	3	4	1	32	1
Student-/ungdomskort	2	0	0	0	2
Gjennom bussbillett	3	1	0	0	2
Annet	3	1	1	0	4
I alt	100	100	100	100	100



Figur 13.8: Reisende på sambandet Halså-Kanestraum etter billettype og reisefrekvens.

Hvilken billettype man velger henger naturlig nok sammen med reisehyppighet (figur 13.8). Jo høyere reisefrekvens, jo høyere grad av ferjekort. Tre firedeler av dem som reiser minst ukentlig bruker ferjekort eller storbrukerkort, mens blant de som reiser sjeldnere enn 1-4 ganger per år er andelen 16 %.

Tilsvarende løser bare 18 % av de hyppigst reisende enkeltbillett, mens 69 % av de som reiser sjeldnest bruker denne billettypen.

Tabell 13.7: Andel av de som er på arbeidsrelatert reise som får dekket reiseutgiftene.

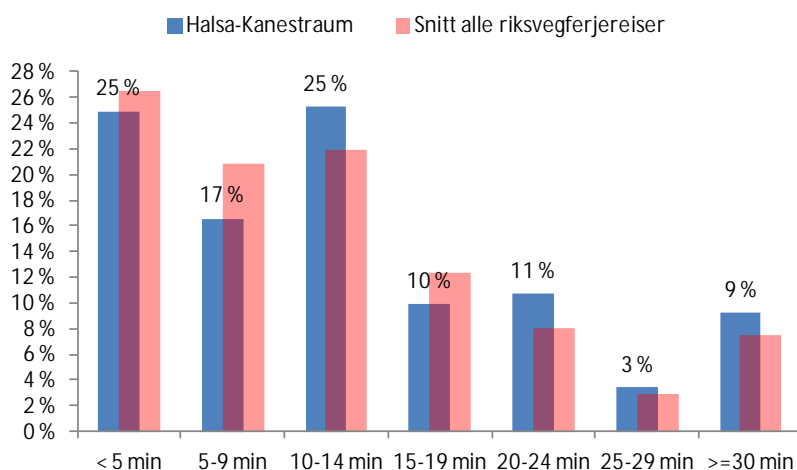
	Betaler arbeidsgiver?			I alt
	Ja, helt	Ja, delvis	Nei	
juni-august	77	17	6	100
resten av året	79	7	14	100
I alt	78	9	13	100

Arbeidsgiver betaler i de fleste tilfellene ferjebilletten ved arbeidsrelaterte reiseformål. Det er på dette sambandet liten grad av sesongmessige variasjoner med hensyn til dekning av reiseutgifter (tabell 13.7).

Blant dem er på tjenestereise, oppgir 96 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis, mens om lag 70 % av dem som er på reise til/fra arbeid får helt eller delvis dekket reisen av arbeidsgiver.

### 13.5.3 Ventetid

Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til i underkant av 13 minutter, ca to minutter mer enn snittet for alle riksvegferjene. 10 % oppga at de ikke hadde ventetid, mens 25 % oppga en ventetid på mindre enn fem minutter (figur 13.9).



Figur 13.9: Oppgitt ventetid på sambandet Halså-Kanestråum.

Gjennomsnittlig ventetid varierer noe med reiseformålet. De som reiser til/fra arbeid oppgir en gjennomsnittlig ventetid på 8 minutter, de som er på tjeneste/yrkesreise oppgir ca. 14 minutter, mens personer på private reiser venter i snitt ca 13 minutter.

### 13.5.4 Demografi og inntekt

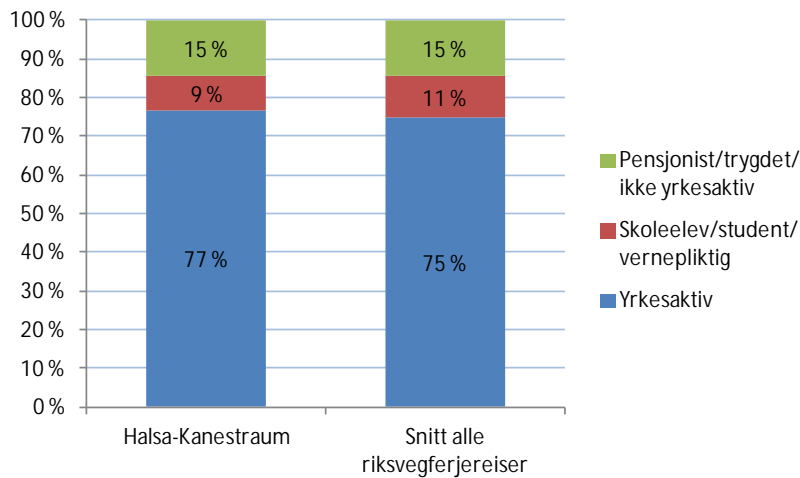
Tabell 13.8 og figurene 13.10 og 13.11 viser henholdsvis kjønns- og alderssammensetningen av sjåfører/passasjerer, hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt. Oppsummert viser tallene at:

- 60 % er menn og 40 % er kvinner

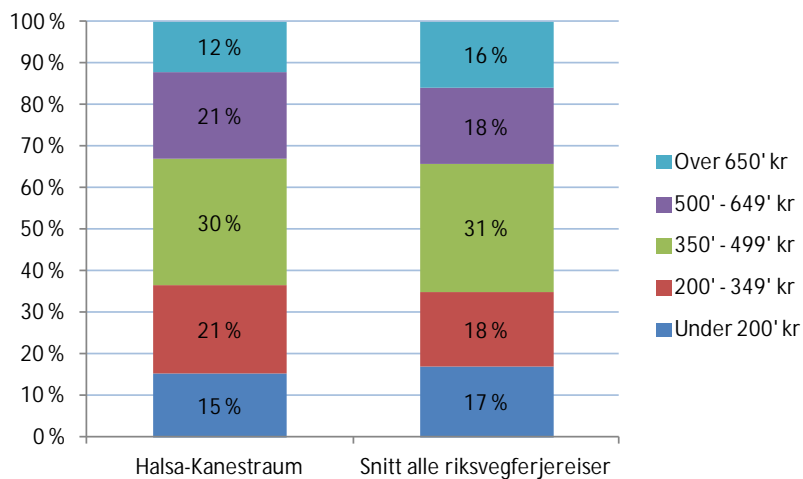
- Halvparten av passasjerene er menn mellom 25 og 69 år, og de fordeler seg likt på de tre aldersgruppene 25-39 år, 40-54 år og 55-69 år. Personer 70 år og eldre utgjør kun 4 % av passasjergrunnet
- 77 % av passasjerene er yrkesaktive, mens 9 % av reisene foretas av studenter eller skoleelever, og 15 % av pensjonister/ikke yrkesaktive
- Om lag en tredel har årslønn over 500 000 (gjennomsnittslønnen i Norge i 2012 var 475 000). Det er omtrent samme fordeling på lønnsklasser på sambandet Halså-Kanestrøm som for "gjennomsnittspassasjerene" på riksvegferjene.

Tabell 13.8: Kjønn- og alderssammensetning for passasjerer på sambandet Halså-Kanestrøm.

	Halså-Kanestrøm			Alle reiser på riksvegferjesambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	6	7	13	7	7	14
25-39 år	8	16	24	11	14	25
40-54 år	15	16	32	14	18	32
55-69 år	11	16	27	10	14	24
70 år og eldre	0	4	4	2	3	5
I alt	41	59	100	44	56	100



Figur 13.10: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Halså-Kanestrøm og for alle riksvegferjereiser.



Figur 13.11: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Halså-Kanestråum og for alle riksvegferjeretser.

# 14 Drag-Kjøpsvik

Operatør:	Torghatten Nord						
Krysning:	Rv 827 Tysfjorden (Tysfjord kommune)						
Overfartstid:	45 minutter						
Ferjer:	MF Vardehorn (120 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk*
Passasjerer	133	138	140	141	136	0,6 %	3,0 %
Kjøretøy	130	144	151	164	163	5,8 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

## Hovedresultater

- ÅDT-veksten for kjøretøy i perioden 2008-2012 var vesentlig sterkere på sambandet Drag-Kjøpsvik enn gjennomsnittlig trafikkvekst på riksvegferjestrekningene.
- Drag-Kjøpsvik har en høy andel arbeidsrelatert trafikk (ca. 40 %) sammenlignet med andre samband. Særlig er andelen yrkes-/godstransport høy. Ferie/fritid er det mest vanlige formålet for private reiser.
- Bosatte i Tysfjord genererer anslagsvis 30 % av trafikken. En klar majoritet av disse reisene skjer i forbindelse med private formål.
- Det er kun 120 yrkesaktive som er avhengig av ferjesambandet Drag-Kjøpsvik (R827) for reise mellom bosted og arbeidssted. Det anslås at det på en vanlig virkedag er ca. 100 arbeidsreiser med ferjen. Dette utgjør nær 21 000 reiser per år.
- Om lag 20 % ventet kortere enn fem minutter, mens ca. 30 % oppga å ha ventet 30 minutter eller lengre. Passasjerene på Drag-Kjøpsvik har vesentlig lengre ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene.
- Gjennomsnittsalderen på passasjerene på Drag-Kjøpsvik er høyere enn snittet for snittet for riksvegferjereiser, 49 versus 45 år. Drøyt 40 % av passasjerene (16 år og eldre) på Drag-Kjøpsvik er 55 år eller eldre. Tilsvarende andel for alle riksvegferjereiser er 30 %.

### 14.1 Trafikkvolum og reiseformål

Trafikkvolumet på Drag-Kjøpsvik i perioden september 2012 – august 2013 var på drøyt 90 000 passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåfører). I tillegg kommer drøyt 10 000 på barnebillett. ÅDT i 2012 var 163 kjøretøy og 136 passasjerer. Siden 2008 har det vært betydelig vekst i ÅDT for kjøretøy, mens antall passasjerer er stabilt. Veksten i kjøretøy har vært vesentlig sterkere enn gjennomsnittlig trafikkvekst på riksvegferjestrekningene.

En tredel av trafikken avvikles i perioden juni-august, som er tilsvarende andel som gjennomsnittet på riksvegferjesambandene.

Tabell 14.1: Antall reiser på sambandet Drag-Kjøpsvik i periode september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

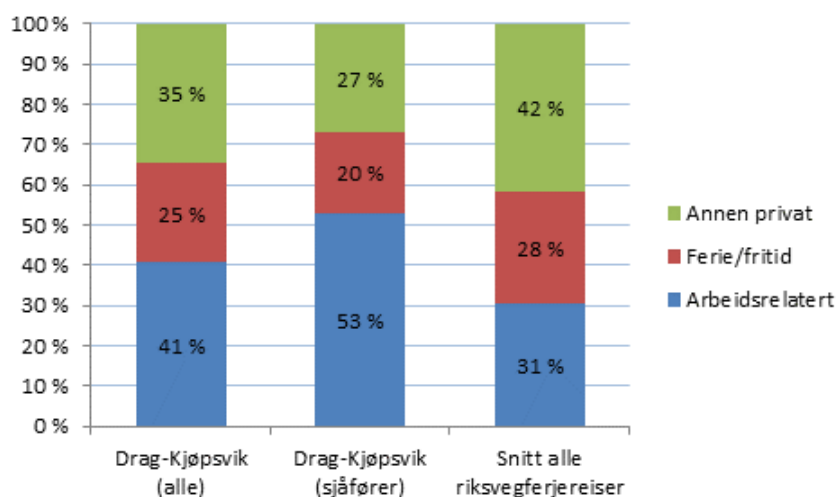
Billettkategori	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	36 000	38
Bil >= 6 meter	21 000	22
MC	1 000	1
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfører)*	37 000	39
I alt	92 000	100

\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Figur 14.1 viser at drøyt 40 % av trafikken er arbeidsrelatert. Resultatene indikerer at reiser til/fra arbeid utgjør 13 %, tjenestereiser 11 % og yrkes-/godstransport 17 %. Det må understrekes at disse tallene er usikre ettersom de kun baserer seg på 369 observasjoner. Ferie/fritid er det mest vanlige formålet for private reiser. Blant sjåfører, skjer mer enn halvparten av reisene i forbindelse med arbeidsrelaterte formål.

Sammenholdt med de øvrige riksvegferjesambandene skiller trafikken på Drag-Kjøpsvik seg på følgende områder:

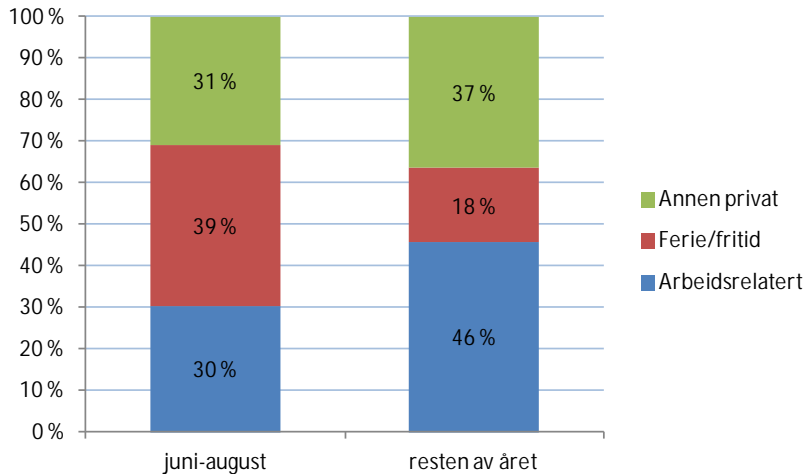
- Høy andel yrkes- og godstransport. I henhold til RVU-resultatene er 4 % av trafikken på riksvegferjesambandene generelt yrkes-/godstransport. Våre tall indikerer som nevnt at yrkes-/godstransport utgjør 17 % av trafikken på Drag-Kjøpsvik.
- For private reiser tyder resultatene på at andelen private ærend (innkjøp, legebesøk etc.) er en del vesentlig lavere enn på andre samband (8 vs. 12 %). Som nevnt er tallene usikre.



Figur 14.1: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre på sambandet Drag-Kjøpsvik.

Figur 14.2 viser sesongvariasjoner. I sommermånedene dominerer fritidstrafikken. Om lag 40 % av reisene er ferie/fritid, og ca hver tredje et annet privat formål. Sammenlignet med andre samband, er det andelen arbeidsrelatert trafikk likevel høy i sommermånedene.





Figur 14.2: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre etter sesong.

## 14.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 14.2 viser bosted for reisende på Drag-Kjøpsvik etter fem soner (NB! Merk små celle-størrelser):

- Bosatte i Tysfjord genererer anslagsvis 30 % av trafikken. 70 % av disse reisene skjer i forbindelse med private formål, dvs. et vesentlig høyere innslag av private reiser sammenlignet med "gjennomsnittspassasjerer" på Drag-Kjøpsvik.
- "Nordland nord for Tysfjord" inkluderer kommunene Ballangen, Narvik, Evenes, Tjeldsund og Lødingen, i tillegg til Lofoten og Vesterålen. Om lag hver sjettede reise genereres i en av disse kommunene.
- For området "Nordland sør for Tysfjord" står bosatte i Bodø for anslagsvis en tredel av trafikken.

Tabell 14.2: Reiser på sambandet Drag-Kjøpsvik etter bosted. Prosent.

Bostedskommune	Andel av reisene	n
Tysfjord	29	99
Nordland nord for Tysfjord+Lofoten/Vesterålen	18	62
Nordland sør for Tysfjord	27	111
Nord for Nordland	13	43
Sør for Nordland+utlandet	13	54
I alt	100	369

Datamaterialet gir begrenset grunnlag for å beskrive det geografiske reisemønsteret i form av til/fra-matriser. Tabell 14.3 viser hvorvidt trafikken er lokal, eller går nord-/sørover:

- Det er betydelig lokal trafikk på sambandet, dvs. innen Tysfjord kommune. Kjøpsvik-Drag er den hyppigst nevnte relasjonen.
- Anslagsvis er mellom 40 og 50 % av trafikken gjennomgangstrafikk, dvs. fra steder sør for Tysfjord til steder nord for kommunen (og omvendt).

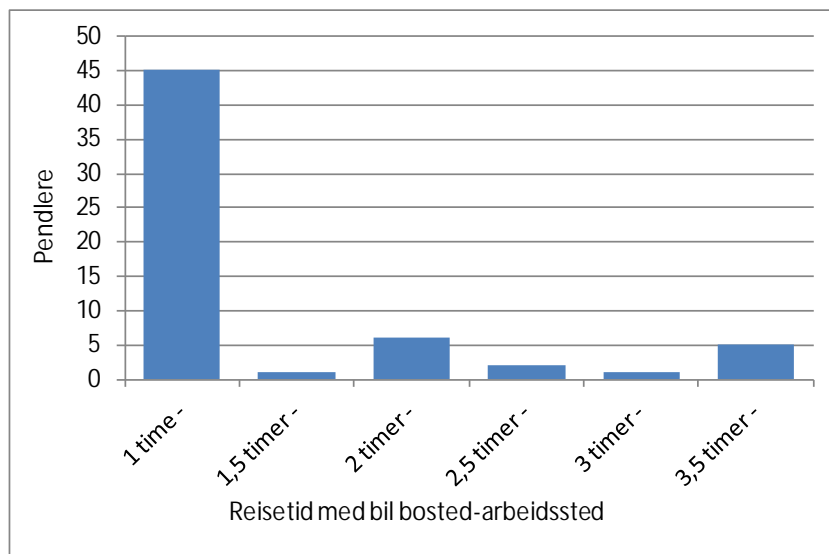
Tabell 14.3: Geografisk fordeling av reiser på Drag-Kjøpsvik. Prosent.

	Startsted for reisende på Drag-Kjøpsvik			I alt
	Tysfjord	Nord/nord-øst for Tysfjord*	Sør for Tysfjord	
Tysfjord	21	3	12	36
Nord/nord-øst for Tysfjord*	3	-	23	26
Sør for Tysfjord	12	26	-	3
I alt	36	29	35	100
n	114	95	113	322

\*Inkluderer Ballangen, Narvik, Evenes, Tjeldsund og Lødingen, i tillegg til Lofoten og Vesterålen i Nordland, samt Troms og Finnmark

### 14.3 Arbeidspendling

Det er kun 60 yrkesaktive som er avhengig av ferjesambandet Drag-Kjøpsvik (R827) for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>68</sup>. 3/4 har under 1,5 timer reisetid til jobb (figur 14.3). Det betyr at mange trolig reiser fram og tilbake på jobb hver dag. Vårt anslag er at det på en vanlig virkedag er vel 80 arbeidsreiser med ferjen (beregnet med vår standardiserte formel, kapittel 2.2)<sup>69</sup>. Dette utgjør nær 18 000 reiser per år. Over 90 % av arbeidsreisene er under 1,5 time (figur 14.4). Mesteparten er knyttet til østgående pendling (tabell 14.4).



Figur 14.3: Markedspotensial for ferjesambandet Drag-Kjøpsvik (R827): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

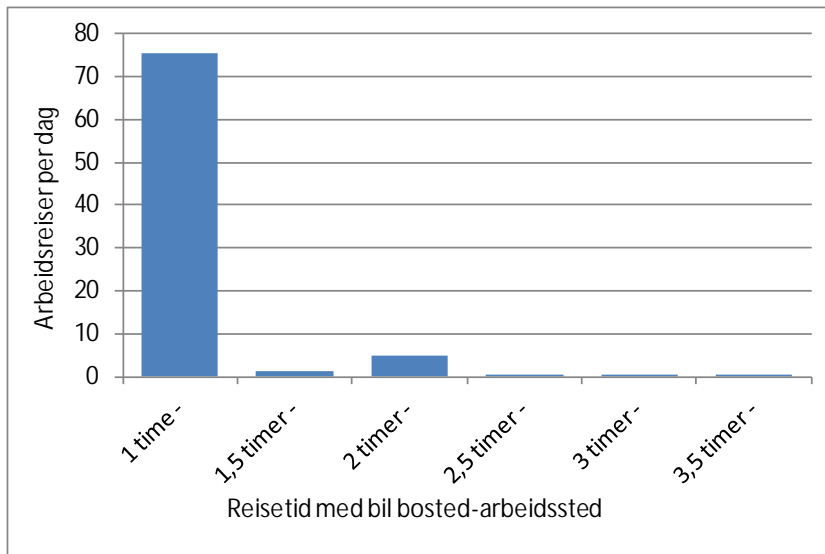
<sup>68</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

<sup>69</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser 30-35 % lavere.

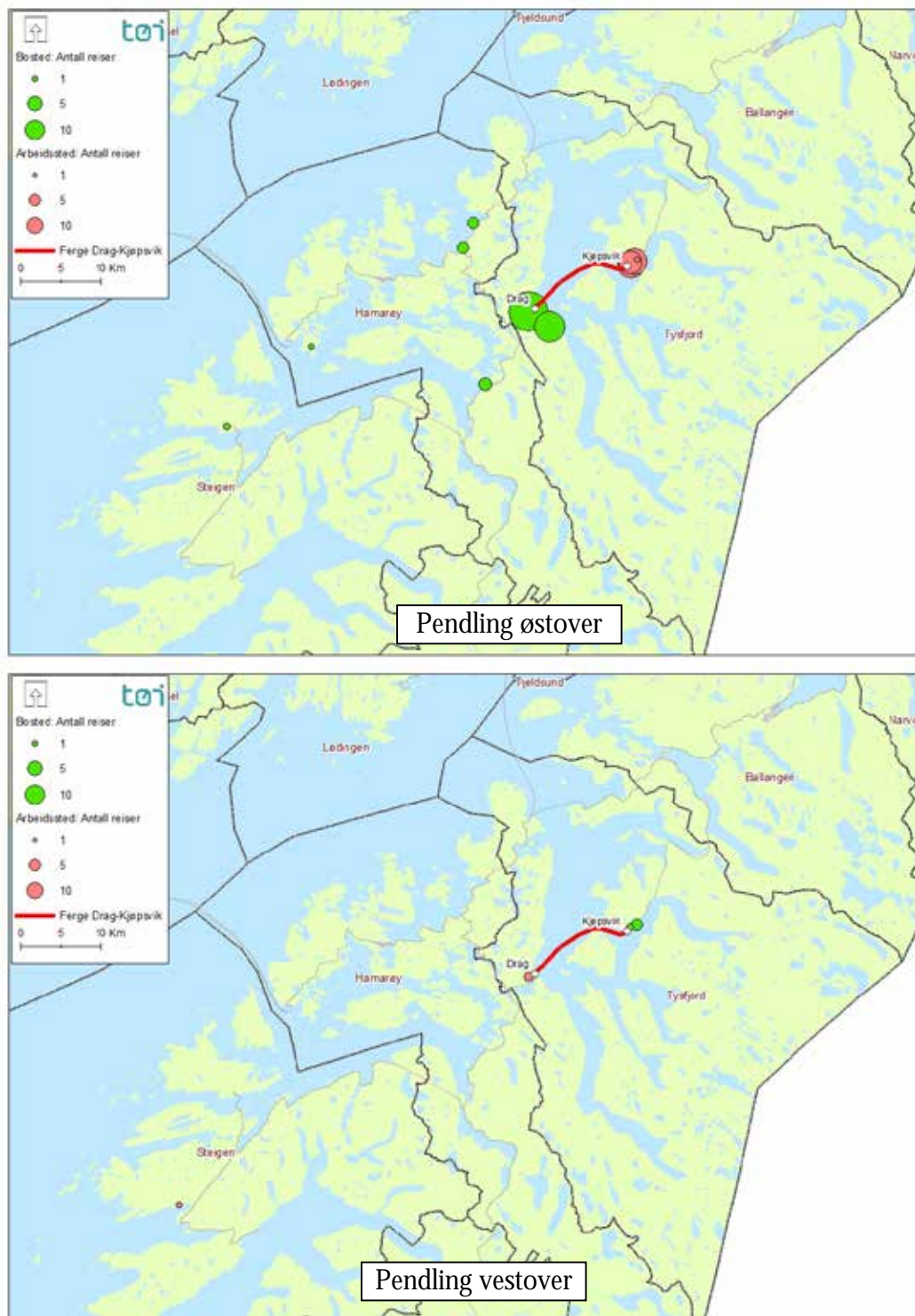
Tabell 14.4: Markedspotensial for ferjesambandet Drag-Kjøpsvik (R827): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Østover	52	77	16 500
Vestover	8	6	1 301
I alt	60	83	17 801

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid



Figur 14.4: Markedspotensial for ferjesambandet Drag-Kjøpsvik (R827): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).



Figur 14.5: Markedspotensial for ferjesambandet Drag-Kjøpsvik (R827): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartene i figur 14.5 gir et detaljert bilde av pendlingsmønsteret<sup>70</sup>. Over 90 % av reisene går til arbeidsplasser i tettstedet Kjøpsvik i Tysfjord kommune (østsiden av Tysfjorden), hovedsakelig fra Drag (på andre siden av Tysfjorden). Pendlingsstrømmen Drag-Kjøpsvik har også en motstrøm (se kart). Samlet har den lokale pendlingen mellom Drag og Kjøpsvik (regnet begge retninger) om lag 4/5 av arbeidsreisetrafikken på ferjen. 14 % er knyttet til pendling fra Hamarøy til Kjøpsvik.

Fra 2010 til 2012 (siste kvartal) kan det ha vært en økning i arbeidsreisene med ferjen knyttet til østgående pendling (14 reiser per dag). Den lille vestgående pendlingen er stagnerende.

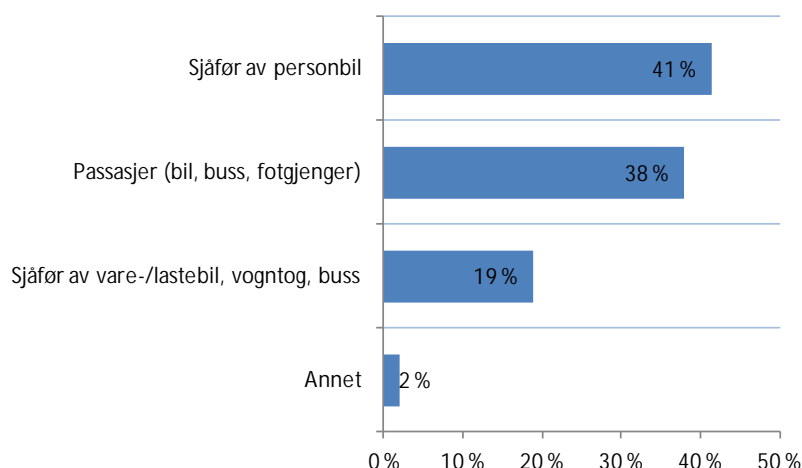
### 14.3.1 Registrertall versus RVU

Tabell 14.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på drøyt 17 000 per år på sambandet Drag-Kjøpsvik. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 13 % av trafikken for reisende 16 år og eldre, tilsvarende 12 000 reiser per år.

Det er vesentlig avvik mellom de to beregningsmåtene. Hvis vi legger registerberegningene til grunn, er 23 % av trafikken på Drag-Kjøpsvik pendlingsreiser. Dette er høyt sett i forhold til andre samband. Som påpekt i fotnote 68, blir anslaget på arbeidsreiser fra registerdataene 30-35 % lavere dersom vi beregner reisefrekvensene etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2). Det gir i så fall sammenfallende tall med RVU.

## 14.4 Reisemåte

Drøyt 40 % av de spurte oppga at de var sjåfør i personbil på reisen (figur 14.6), mens knapt 40 % var passasjer (bil, buss eller fotgjenger), og 19 % sjåfør av godsbil, varebil eller vogntog. Sett opp mot billettstatistikken (tabell 14.1), har vi fanget opp litt for få større biler i RVUen.



Figur 14.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet. (Drag eller Kjøpsvik)

<sup>70</sup> Kartene viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet).

Om lag 10 % oppga at de ville bytte reisemåte mellom påstigning og avstigning. Dette utgjør kun 38 respondenter, og det er vanskelig å si noe generelt om omfang og innretning av byttene. Gjennomsnittet for alle riksvegferjer er 6 %. Bytte av reisemåte synes derfor å være noe mer vanlig på Drag-Kjøpsvik enn på andre samband.

Personbilbelegget for reiser mellom Drag og Kjøpsvik er omtrent det samme som for gjennomsnitte, både i sommersesongen og resten av året (tabell 14.6).

Tabell 14.6: Personbilbelegg for reiser på sambandet Drag-Kjøpsvik, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

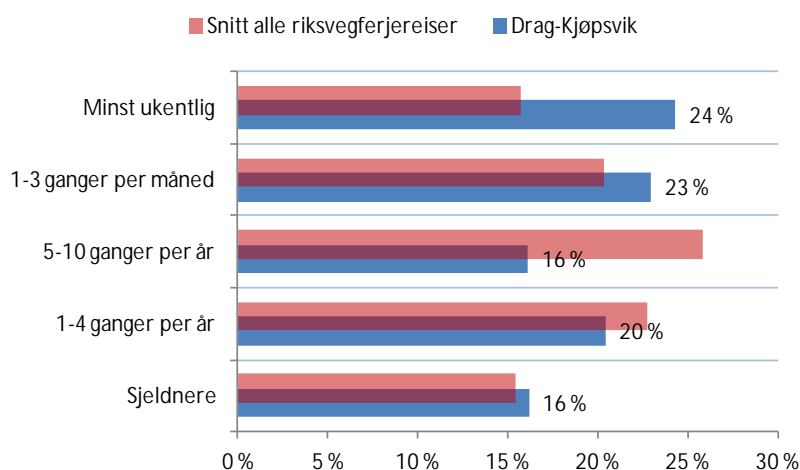
Belegg	Drag-Kjøpsvik	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
juni-august	2,12	2,26	1,59
resten av året	1,84	1,87	1,52
i alt	1,93	2,00	1,54

\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

## 14.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 14.5.1 Reisefrekvenser

Figur 14.7 viser at personer som reiser på sambandet minst ukentlig står for 24 % av trafikken<sup>71</sup>. Dette er klart flere enn gjennomsnittet for alle riksvegferjene (15 %). Reisefrekvensen har som ventet sammenheng med reisemålet – nær halvparten av dem som er på en arbeidsrelatert reise oppgir å reise minst ukentlig på sambandet, mens tilsvarende andel blant dem som er på en privat reise er 10 %.



Figur 14.7: Reisefrekvens på sambandet Drag-Kjøpsvik.

<sup>71</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

### 14.5.2 Betaling

Resultatene indikerer at det er flere som benytter ferjekort eller storbrukerkort, enn som løser enkeltbillett på reiser på sambandet Drag-Kjøpsvik (tabell 14.5). Det er relativt sett større bruk av ferjekort (og mindre bruk av enkeltbillett) på disse to sambandene sammenlignet med gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjenettet.

Høy andel ferjekort skyldes mange tjenestereiser og stor yrkestransport på sambandet. Bare 11 % av sjåfører av vare-/lastebil og vogntog oppga å ha løst enkeltbillett, mens halvparten av privatbilsjåførene kjøpte enkeltbillett. Blant passasjerene er det en overvekt av enkeltbillett. (NB! Få observasjoner).

Tabell 14.5: Reisende på sambandet Drag-Kjøpsvik etter billettype og reisemåte<sup>72</sup>.

	Alle riksveg-ferjereiser	Drag-Kjøpsvik
Enkeltbillett	46	39
Honnørbillett	6	11
Ferjekort	37	41
Storbrukerkort	3	5
Student-/ungdomskort	2	-
Gjennom bussbillett	3	-
Annet	3	3
I alt	100	100

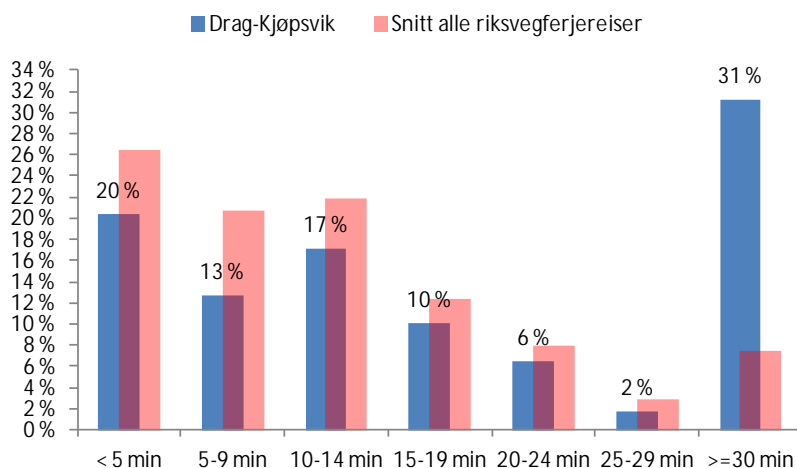
Blant dem er på en arbeidsrelatert reise, oppga knapt 80 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis for reisen. Dette er noe høyere enn for alle arbeidsrelaterede reiser på riksvegferjenettet (75 %).

### 14.5.3 Ventetid

Drag-Kjøpsvik har avganger hver annen time, i alt ni avganger i døgnet. Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til 22 minutter, 26 minutter i sommersesongen og 20 minutter resten av året.

Om lag 20 % ventet kortere enn fem minutter, mens ca 30 % oppga å ha ventet 30 minutter eller lengre (figur 14.8). Passasjerene på Drag-Kjøpsvik har vesentlig lengre ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene, som er 11 minutter.

<sup>72</sup> Det er for få observasjoner til å bryte resultatene ned på passasjerstype og reisefrekvens



Figur 14.8: Oppgitt ventetid på sambandet Drag-Kjøpsvik.

#### 14.5.4 Demografi og inntekt

Tabell 14.6 og figurene 14.9 og 14.10 viser henholdsvis alderssammensetning, hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt for passasjerene på Drag-Kjøpsvik. Oppsummert viser tallene at:

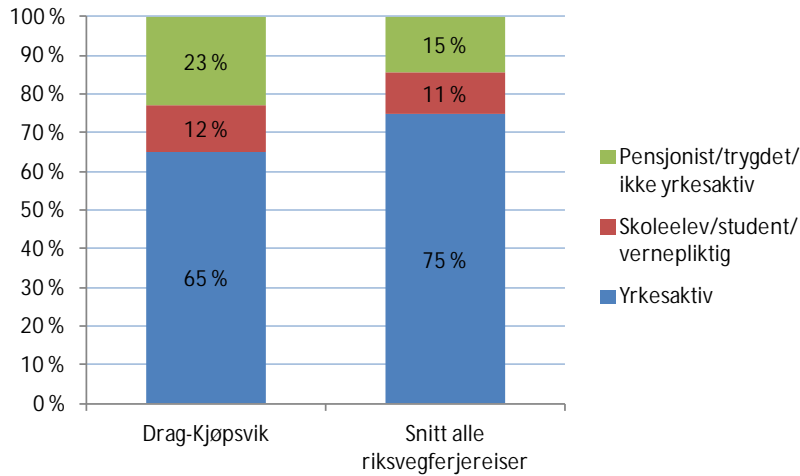
- Gjennomsnittsalderen på passasjerene på Drag-Kjøpsvik er høyere enn snittet for snittet for riksvegferryereiser, 49 versus 45 år. Drøyt 40 % av passasjerene (16 år og eldre) på Drag-Kjøpsvik er 55 år eller eldre. Tilsvarende andel for alle riksvegferryereiser er 30 %.
- Sett opp mot alle reiser, er en vesentlig høyere andel av passasjerene på Drag-Kjøpsvik pensjonister/ikke yrkesaktive.
- Gjennomsnittsinntekten blant passasjerene er lavere enn gjennomsnittet for riksvegferryereiser. Drøyt 20 % oppgir brutto årsinntekt på over 500 000.

Menn utgjør 57 % av passasjerene og kvinner 43 %. Dette tilsvarer fordelingen mellom menn og kvinner på alle riksvegferryereisene.

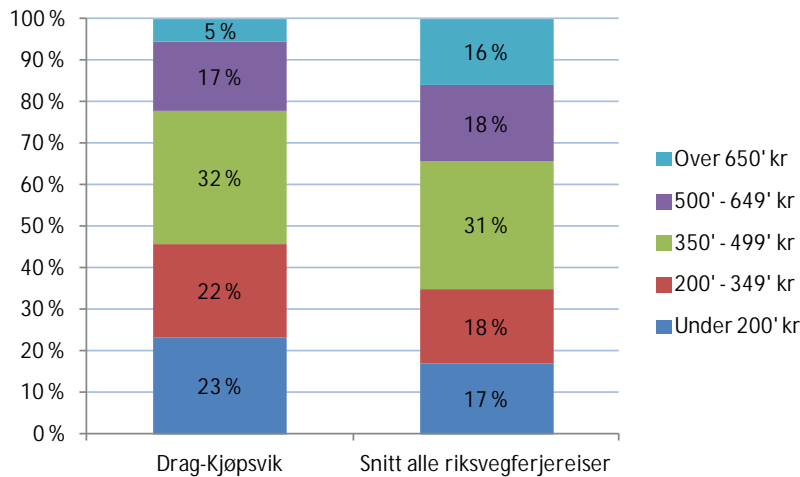
Tabell 14.6: Alderssammensetning for passasjerer på sambandet Drag-Kjøpsvik.

	Drag-Kjøpsvik	Alle riksvegferryereiser
16-25 år	14	14
25-39 år	16	25
40-54 år	28	32
55-69 år	32	24
70 år og eldre	10	6
Total	100	100





Figur 14.9: Hovedbeskjeftigelse for passasjerer 16 år og eldre på sambandet Drag-Kjøpsvik, og for alle riksvegfereiser.



Figur 14.10: Brutto årsinntekt for passasjerer 16 år og eldre på sambandet Drag-Kjøpsvik, og for alle riksvegfereiser.

## 15 Bognes-Skarberget

Operatør:	Torghatten Nord						
Krysning:	E6 Tysfjorden (Tysfjord kommune)						
Overfartstid:	25 minutter						
Ferjer:	MF Melshorn (120 PBE), MF Godfjord (32 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk
Passasjerer	418	404	392	377	362	-3,5 %	3,0 %
Kjøretøy	351	350	337	330	325	-1,9 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- Mens riksvegferjetrafikken i gjennomsnitt har økt med 3,0 % per år siden 2008, har trafikkveksten på Bognes-Skarberget vært negativ.
- Sambandet er viktig for turisttrafikken i Nord-Norge – mer enn halvparten av årstrafikken avvikles i perioden juni-august. Anslagsvis er drøyt 60 % av reisene i sommermånedene ferie- og fritidstrafikk.
- Knapt 30 % av trafikken genereres av bosatte lokalt, her definert som kommunene Tysfjord, Ballangen, Hamarøy og Narvik. Nær halvparten av denne trafikken står bosatte i Narvik for.
- På en vanlig virkedag er det ca. 50 arbeidsreiser med ferjen. Dette utgjør vel 11 000 reiser per år. 30 % av arbeidsreisene er under 1,5 time, og mer enn 2/3 er knyttet til østgående pendling.
- Gjennomsnittlig ventetid på sambandet er oppgitt til 24 minutter. Passasjerene på Bognes-Skarberget har vesentlig lengre ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene, som er 11 minutter. 15 % ventet kortere enn fem minutter, mens hele 40 % oppga å ha ventet 30 minutter eller lengre.

### 15.1 Trafikkvolum og reiseformål

I perioden september 2012 – august 2013 reiste det 230 000 passasjerer 16 år og eldre (sjåførere inkludert) på strekningen Bognes-Skarberget (tabell 15.1). I tillegg kom ca 30 000 reiser foretatt av barn. Trafikkvolumet er drøyt 20 % lavere enn på Bognes-Lødingen (se under).

Årsdøgntrafikken i 2012 var på 325 kjøretøy og 362 passasjerer (ekskl. sjåførere). Det har vært en negativ trafikkvekst de siste fem årene, spesielt for passasjerer.

Reiser i sommermånedene juni-august utgjorde 54 % av trafikken i perioden september 2012 – august 2013. Trafikken på Bognes-Skarberget er vesentlig mer sesongbetont enn på de fleste andre riksvegferjesamband.

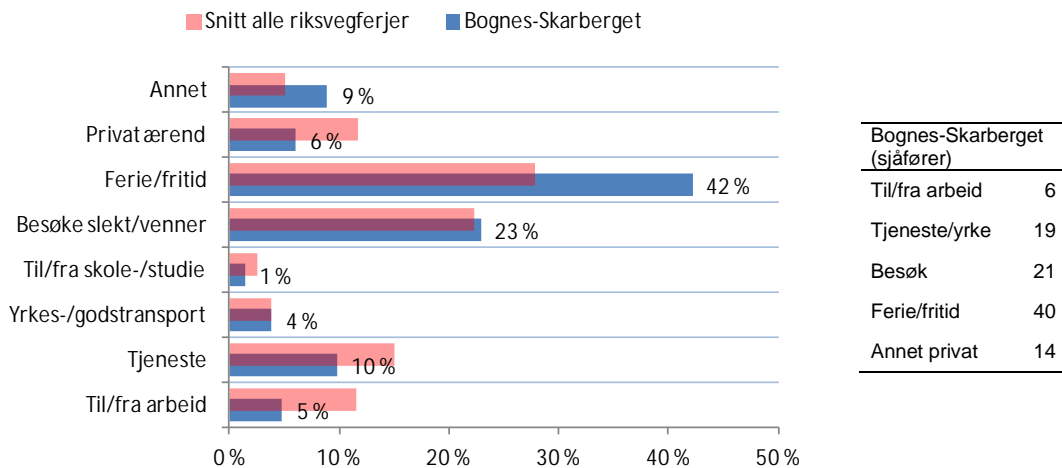
Tabell 15.1: Antall reiser på sambandet Bognes-Skarberget i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

Billettkategori	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	95 000	41
Bil >= 6 meter	30 000	13
MC	3 000	1
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfører)*	104 000	45
I alt	230 000	100

\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

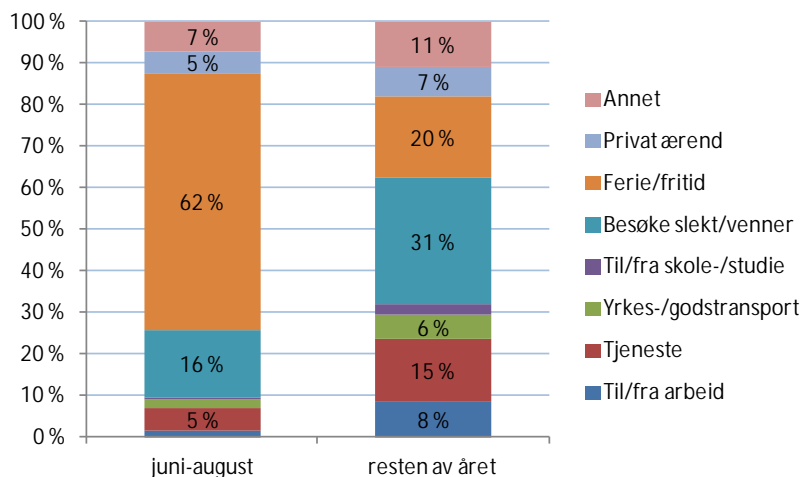
Resultatene fra reisevaneundersøkelsen indikerer at hver femte reise på sambandet er arbeidsrelatert, og at 80 % skjer i forbindelse med private formål. Trafikken på Bognes-Skarberget skiller seg de fleste andre riksvegferjesamband ved en betydelig høyere andel ferie-/fritidstrafikk. Anslagsvis 40 % av reisene skjer i forbindelse med ferie og fritid. Dette avspeiler volumet av trafikken i sommermånedene.

Som på andre samband, har sjåfører en vesentlig høyere andel arbeidsrelaterte reiser enn gjennomsnittspassasjerer.



Figur 15.1: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre på sambandet Bognes-Skarberget.

Om lag 60 % av trafikken i perioden juni-august er ferie-/fritidstrafikk (figur 15.2). Sambandet er med andre ord viktig for turisttrafikken i Nord-Norge.



Figur 15.2: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre etter sesong.

## 15.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 15.2 viser bosted for reisende på Bognes-Skarberget etter fem soner:

- Knappt 30 % av trafikken genereres av bosatte lokalt, her definert som kommunene Tysfjord, Ballangen, Hamarøy og Narvik. Nær halvparten av denne trafikken står bosatte i Narvik for. Høy andel arbeidsrelaterte reiser sett opp mot reisende fra andre steder.
- For Nordland sør for Hamarøy er Bodø klart største kommune (ca 50 % av trafikken).
- Både trafikken som genereres nord for Ofotfjorden og sør for Nordland (inkl. utlandet) er primært fritidsrelatert.

Tabell 15.2: Reiser på sambandet Bognes-Skarberget etter bosted. Prosent.

	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål			n
		Arbeidsrelatert	Privat	I alt	
Lokalt (Tysfjord, Ballangen, Narvik, Hamarøy)	27	30	70	100	192
Nord for Ofotfjorden (+Lofoten og Vesterålen)	23	10	90	100	147
Nordland sør for Hamarøy	24	24	76	100	162
Sør for Nordland	20	12	88	100	140
Utlandet	6	2	98	100	63
I alt	100	19	81	100	704

Datamaterialet gir begrenset grunnlag for å beskrive det geografiske reisemønsteret detaljert. Tabell 15.3 viser trafikken fordelt på fire soner:

- Anslagsvis går hver syvende reise lokalt, dvs. mellom kommunene Tysfjord, Hamarøy, Ballangen og Narvik. Tallene indikerer at drøyt halvparten av denne trafikken går mellom Narvik og Hamarøy (usikre estimat).
- Det er betydelig gjennomgangstrafikk fra kommuner sør for Hamarøy til kommuner nord for Ofotfjorden.
- Anslagsvis hver fjerde reise fra/til en lokal kommune (Narvik, Ballangen, Tysfjord) til/fra en kommune sør for Hamarøy. Anslagsvis går 40 % av disse

reisene mellom Bodø og Narvik (men usikre anslag). Kjøretiden mellom Bodø og Narvik via Bognes-Skarberget er 4 timer og 40 minutter.

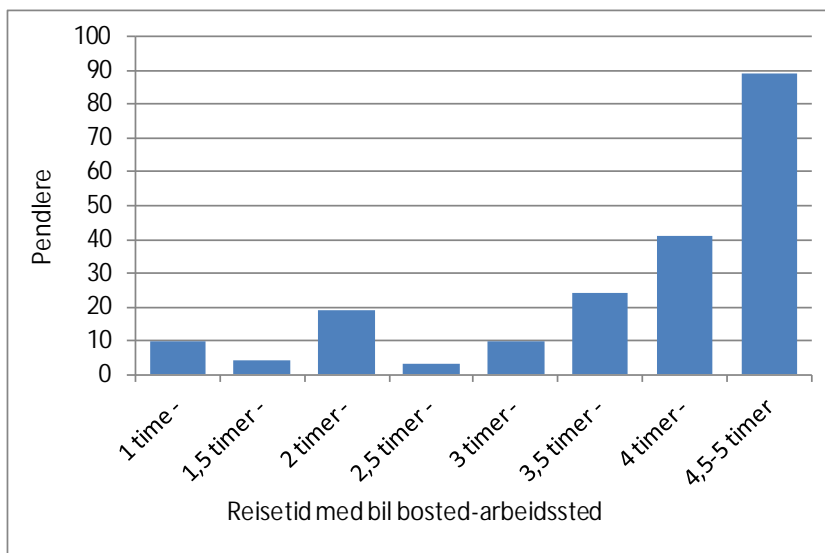
Tabell 15.3: Geografisk fordeling av reiser på Bognes-Skarberget. Prosent.

	Startsted for reisende på Bognes-Lødingen				I alt
	Lokalt	Nord for Ofotfjorden	Nordland sør for Hamarøy	Sør for Nordland, utlandet	
Lokalt (Tysfjord, Ballangen, Narvik, Hamarøy)	13	5	12	3	33
Nord for Ofotfjorden (+Lofoten og Vesterålen)	3	-	13	9	24
Nordland sør for Hamarøy	13	12	-	2	27
Sør for Nordland (inkl. utlandet)	3	12	-	-	16
I alt	32	29	25	14	100
n	211	156	147	85	599

### 15.3 Arbeidspendling

200 yrkesaktive er avhengig av ferjesambandet Bognes-Skarberget (E6) for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>73</sup>. 93 % har mer enn 2 timer reisetid til jobb (figur 15.3). Det betyr at de fleste trolig er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag.

Det store innslaget av pendlere med 4,5-5 timer i reisetid gjelder i hovedsak pendling fra Bodø til Narvik og fra Narvik til henholdsvis Andøy og Bodø. Vi vet ikke om det for disse pendlerne faktisk er aktuelt å benytte ferjesambandet Bognes-Skarberget. Bruk av fly er kanskje et mer realistisk alternativ. Våre tall for ferjen må derfor betraktes som uttrykk for et sannsynlig maksimalt markedspotensial.



Figur 15.3: Markedspotensial for ferjesambandet Bognes-Skarberget (E6): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

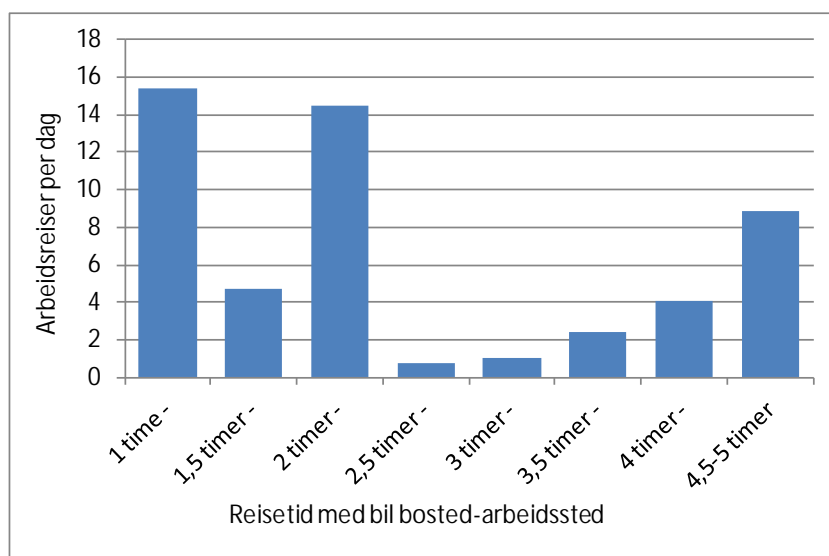
<sup>73</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

På en vanlig virkedag er det ikke mer enn ca 50 arbeidsreiser med ferjen (beregnet med vår standardiserte formel, kapittel 2.2)<sup>74</sup>. Dette utgjør vel 11 000 reiser per år. 30 % av arbeidsreisene er under 1,5 time (figur 15.4) og mer enn 2/3 er knyttet til østgående pendling (tabell 15.4).

Tabell 15.4: Markedspotensial for ferjesambandet Bognes-Skarberget (E6): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Østover	92	36	7 657
Vestover	108	16	3 479
I alt	200	52	11 135

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid



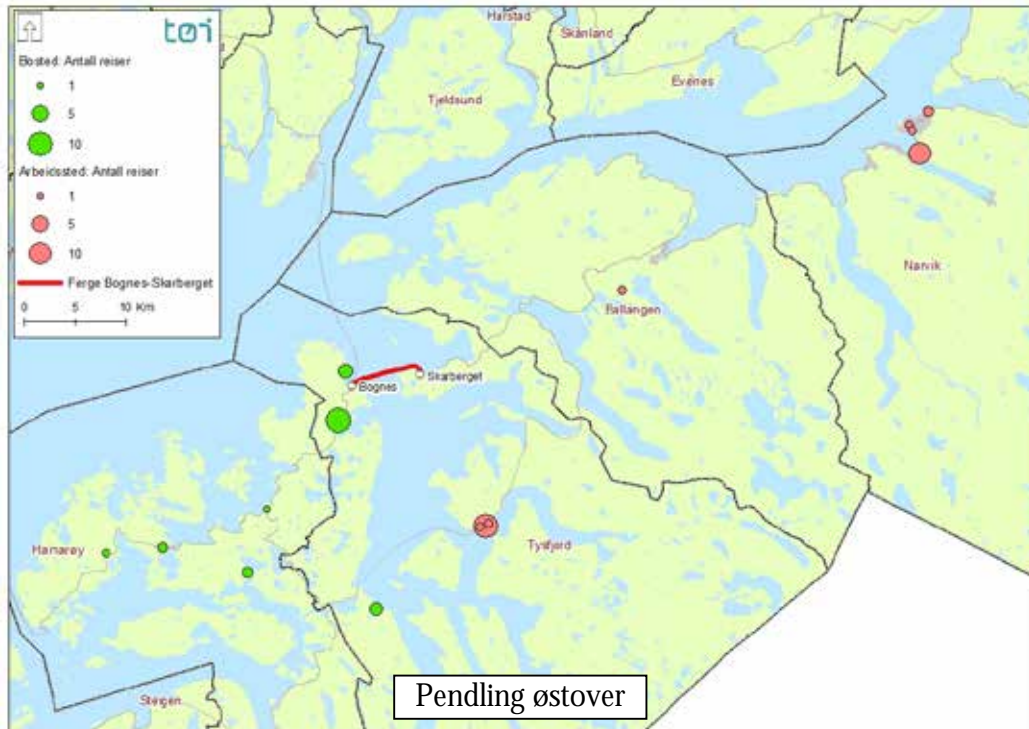
Figur 15.4: Markedspotensial for ferjesambandet Bognes-Skarberget (E6): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Kartet<sup>75</sup> i figur 15.5 gir et detaljert bilde av pendlingsmønsteret knyttet til østgående pendling<sup>76</sup>. Regnet etter bosted er det bosatte i Korsnes og Storjord nordvest i Tysfjord kommune som står for flest arbeidsreiser med ferjen. Regnet etter arbeidssted er det Narvik tettsted og Kjøpsvik tettsted som dominerer (ca 1/3 hver). I absolutte tall har det omtrent ikke vært endringer i pendlingsmønsteret fra 2010 til 2012 (siste kvartal).

<sup>74</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser 20-25 prosent lavere.

<sup>75</sup> Kartet viser beregnet antall arbeidsreiser per dag på grunnkrets nivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet).

<sup>76</sup> Omfanget av pendling vestover er så lavt at det har liten hensikt å framstille det på kart.



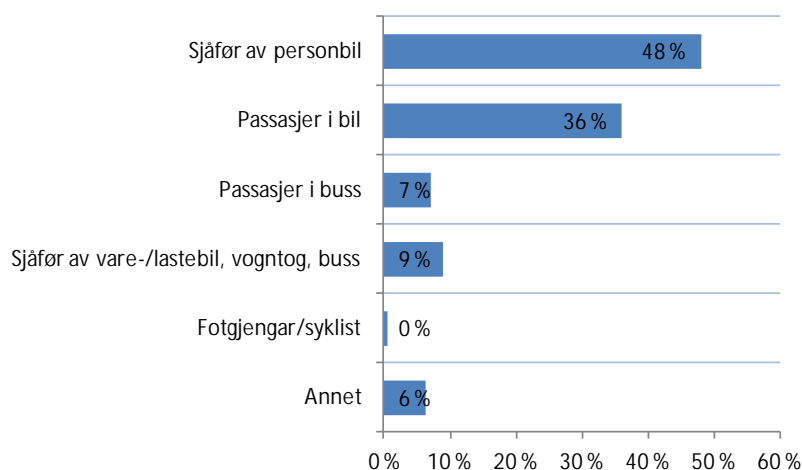
Figur 15.5: Markedspotensial for ferjesambandet Bognes-Skarberget (E6): Beregnet antall arbeidsreiser per dag (begge retninger) på grunnkretsnivå etter pendlernes bosted og arbeidssted (grunnkretser med færre enn én reise per dag er ikke vist i kartet). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

### 15.3.1 Registertall versus RVU

Tabell 15.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på 11 000 per år på sambandet Bognes-Skarberget. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 5 % av trafikken for reisende 16 år og eldre. Dette gir sammenfallende estimat på pendlingstrafikken, 11 000 reiser årlig.

## 15.4 Reisemåte

Knappt halvparten av respondentene oppga å være sjåfør av personbil, 9 % oppga sjåfør av varebil, lastebil, vogntog eller buss, mens drøyt hver tredje var passasjer i en bil (tabell 15.6). Sammenholdt med billettstatistikken i tabell 15.1, har vi fanget opp for mange sjåførere av personbil i RVUen, og for få yrkessjåførere. I henhold til tabell 15.1 er 13 % av passasjerene førere av bil over seks meter. Dette underbygger antakelsen over om at estimert andel arbeidsrelaterede reiser er litt for lav. Andelen passasjerer er i henhold til billettstatistikken (passasjerer i bil pluss fotgjengere og syklistere).



Figur 15.6: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet.

6 % oppga en annen reisemåte til ferjen enn fra ferjen. Dette dreier seg bare om 34 respondenter, og det er vanskelig å si noe generelt om omfang og innretning av byttene.

Personbilbelegget for reiser på sambandet Bognes-Skarberget er noe høyere enn for gjennomsnittet for alle riksvegferjereiser (tabell 15.4). Dette kommer av høyere andel private reiser generelt, og at trafikkavviklingen i sommermånedene er så høy.

Tabell 15.6: Personbilbelegg for reiser på sambandet Bognes-Skarberget, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

Belegg	Bognes-Skarberget	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
juni-august	2,29	2,26	1,59
resten av året	1,96	1,87	1,52
i alt	2,13	2,00	1,54

\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

## 15.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

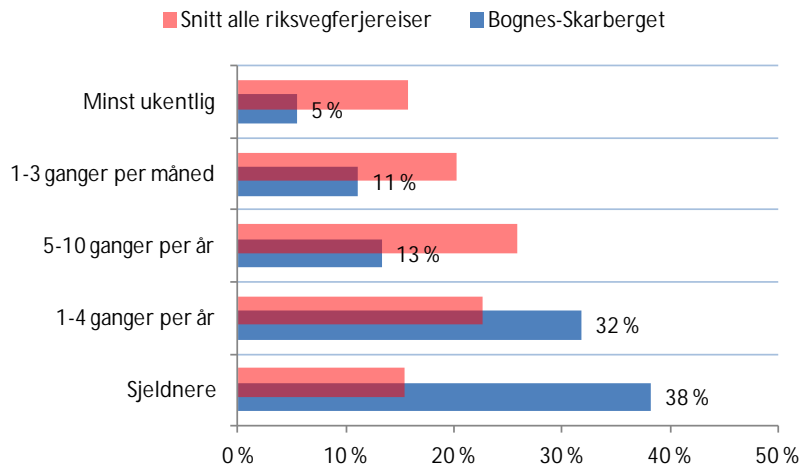
### 15.5.1 Reisefrekvenser

Figur 15.7 viser at det er få som bruker sambandet på regulær basis<sup>77</sup>. Bare 5 % av trafikken gjøres av personer som reiser på sambandet minst ukentlig. Dette er klart færre enn gjennomsnittet for alle riksvegferjene (15 %). Høy andel turisttrafikk gjør at en klar majoritet av passasjerene kun reiser på sambandet noen ganger i året eller sjeldnere.

Hver femte arbeidsrelaterte reise foretas av en person som reiser minst ukentlig på sambandet.

<sup>77</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.





Figur 15.7: Reisefrekvens på sambandet Bognes-Skarberget.

### 15.5.2 Betaling

Høy andel turisttrafikk og få reisende som bruker sambandet på regulær basis gjør at mer enn nesten 70 % oppgir at de har løst enkeltbillett (tabell 15.7). Blant sjåfører av vare-/lastebil og vogntog oppgir om lag hver tredje at de benytter ferjekort (NB! kun 62 observasjoner). Generelt er imidlertid bruken av kort vesentlig mindre på Bognes-Skarberget enn på andre samband, også sammenlignet med Bognes-Lødingen (se neste kapittel). Totalbildet er nok, som nevnt, noe preget av at vi med stor sannsynlighet har fanget opp for få arbeidsrelaterte reiser i RVUen.

Tabell 15.7: Reisende på sambandet Bognes-Skarberget etter billettype og reisemåte.

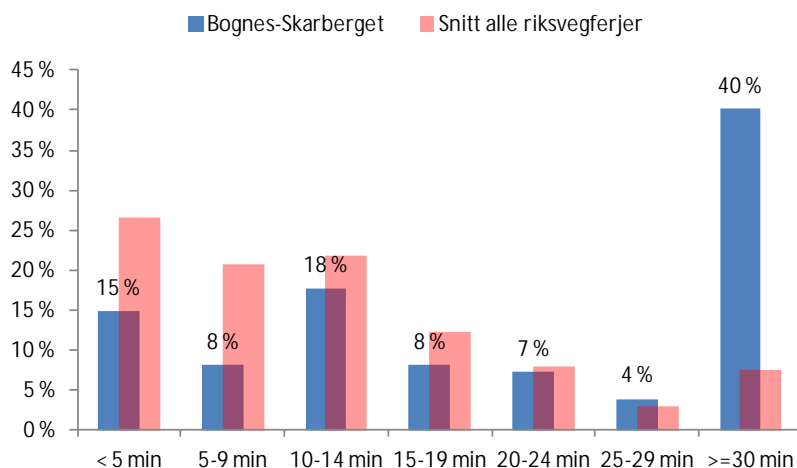
	Alle riksvegferjesamband	Alle Bognes-Skarberget	Sjåfører		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	69	77	70	60
Honnørbillett	6	7	4	1	13
Ferjekort	37	16	17	29	14
Storbrukerkort	3	1	-	-	-
Student-/ungdomskort	2	1	-	-	2
Gjennom bussbillett	3	3	-	-	8
Annet	3	3	2	-	3
I alt	100	100	100	100	100

Blant dem var på en arbeidsrelatert reise, oppga 9 av 10 at arbeidsgiver betaler helt eller delvis for reisen (utvalget er for lite til å bryte resultatene ned på periode og reisemål).

### 15.5.3 Ventetid

Bognes-Skarberget har 21 avganger i hver retning i døgnet, med to ferjer som trafikkerer sambandet mellom kl. 10 og 18. Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til 24 minutter. Ventetiden er omtrent den samme om sommeren som om resten av året.

15 % ventet kortere enn fem minutter, mens hele 40 % oppga å ha ventet 30 minutter eller lengre (figur 15.8). Passasjerene på Bognes-Skarberget har vesentlig lengre ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene, som er 11 minutter.



Figur 15.8: Oppgitt ventetid på sambandet Bognes-Skarberget.

#### 15.5.4 Demografi og inntekt

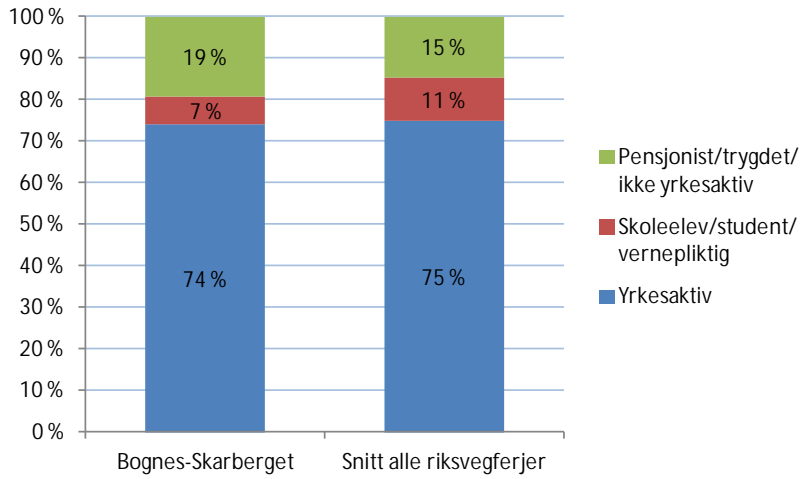
Tabell 15.8 og figurene 15.9 og 15.10 viser henholdsvis alderssammensetning, hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt for passasjerene på Bognes-Skarberget. Oppsummert viser tallene at:

- Gjennomsnittsalderen på passasjerene på Bognes-Skarberget er litt høyere enn snittet for riksvegferjereiser, 47 versus 45 år. Knappt 40 % av passasjerene (16 år og eldre) er 55 år eller eldre. Tilsvarende andel for alle riksvegferjereiser er 30 %.
- Sett opp mot alle reiser, er en noe høyere andel av passasjerene på Bognes-Skarberget pensjonister/ikke yrkesaktive (og en noe lavere andel studenter/skoleelever).
- Gjennomsnittsinntekten blant passasjerene er noe lavere enn gjennomsnittet for riksvegferjereiser.

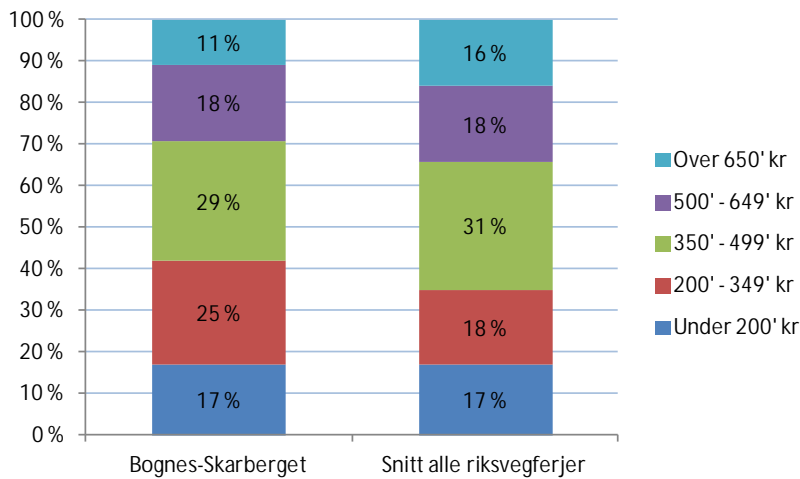
Menn utgjør 55 % av passasjerene og kvinner 45 %. Dette tilsvarer fordelingen mellom menn og kvinner på alle riksvegferjereisene.

Tabell 15.8: Alderssammensetning for passasjerer på sambandet Bognes-Skarberget.

	Bognes-Lødingen			Alle reiser på riksvegferjesambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	5	5	10	7	7	14
25-39 år	9	11	20	11	14	25
40-54 år	16	17	33	14	18	32
55-69 år	15	15	30	10	14	24
70 år og eldre	2	5	7	2	3	5
I alt	47	53	100	44	56	100



Figur 15.9: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Bognes-Skarberget og for alle riksvefjerjereiser.



Figur 15.10: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Bognes-Skarberget og for alle riksvefjerjereiser.

## 16 Bognes-Lødingen

Operatør:	Torghatten Nord						
Krysning:	Rv 85 Ofotfjorden (Tysfjord og Lødingen kommuner)						
Overfartstid:	45 minutter						
Ferjer:	MF Lødingen (120 PBE), MF Barøy (120 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk
Passasjerer	533	512	494	495	493	-1,9 %	3,0 %
Kjøretøy	407	408	404	402	396	-0,7 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

### Hovedresultater

- Det var negativ trafikkutvikling på sambandet Bognes-Lødingen i perioden 2008-2012.
- Sambandet har mye turisttrafikk – halvparten av trafikken avvikles i perioden juni-august. Gjennomsnittet for trafikken på riksvegferjenettet generelt er 34 %.
- Hele 75 % av reisene på sambandet skjer i forbindelse med private formål.
- Om lag halvparten av trafikken går mellom Lofoten/Vesterålen og kommuner i Nordland sør for Ofotfjorden. Anslagsvis halvparten av denne trafikken har start- eller endepunkt i Bodø. Bodø-Vesterålen er den mest trafikkerte strekningen.
- Det er få daglige arbeidsreiser på Bognes-Lødingen. Det anslås at vel 190 yrkesaktive kan være avhengig av ferjen for reise mellom bosted og arbeidssted, men så godt som samtlige har mer enn 1,5 timer reisetid til jobb. Det betyr at de fleste trolig er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag.
- Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til 23 minutter. Knappt 20 % ventet kortere enn fem minutter, mens hele 37 % oppga å ha ventet 30 minutter eller lenger.

### 16.1 Trafikkvolum og reiseformål

Trafikkvolumet på Bognes-Lødingen i perioden september 2012 – august 2013 var på 280 000 passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåfører) (tabell 16.1). I tillegg kommer ca 50 000 på barnebillett. ÅDT i 2012 var 396 kjøretøy og 493 passasjerer. Siden 2008 har det vært årlig nedgang i ÅDT på henholdsvis 0,7 % og 1,9 %, mens det har vært en vekst i ÅDT for riksvegferjereiser generelt på 3,0 %.

Sambandet har relativt sett mye turisttrafikk – halvparten avvikles i perioden juni-august (gjennomsnittet for trafikken på riksvegferjenettet er 34 %).

Tabell 16.1: Antall reiser på sambandet Bognes-Lødingen i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

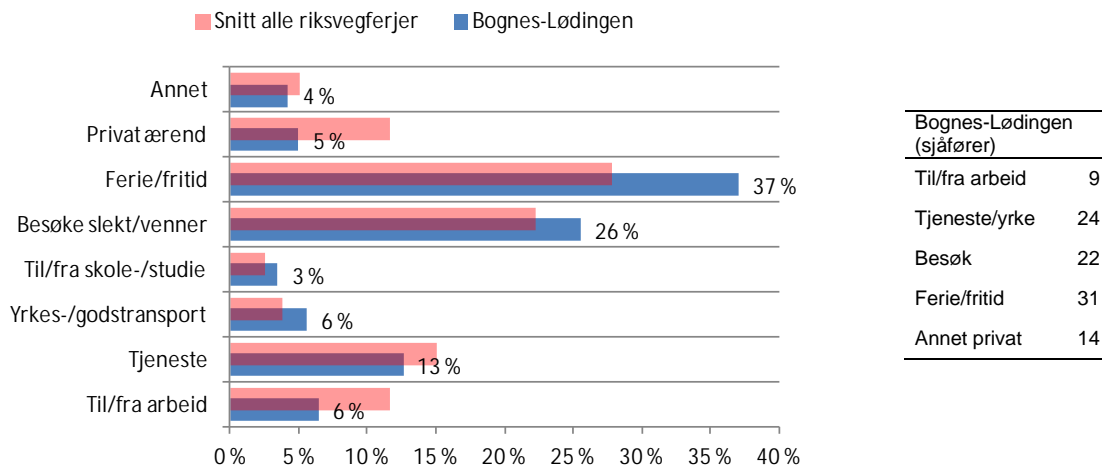
Billettkategori	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	110 000	39
Bil >= 6 meter	36 000	13
MC	2 500	1
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfører)*	131 000	47
I alt	279 500	100

\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Figur 16.1 viser at 25 % av trafikken er arbeidsrelatert og at 75 % av reisene skjer i forbindelse med private gjøremål. Andelen arbeidsrelaterte reiser er vesentlig høyere blant sjåfører (33 %) enn blant andre reisende (jf. Tabell i figur 16.1).

Sammenholdt med de øvrige riksvegferjesambandene skiller trafikken på Bognes-Lødingen seg på følgende områder:

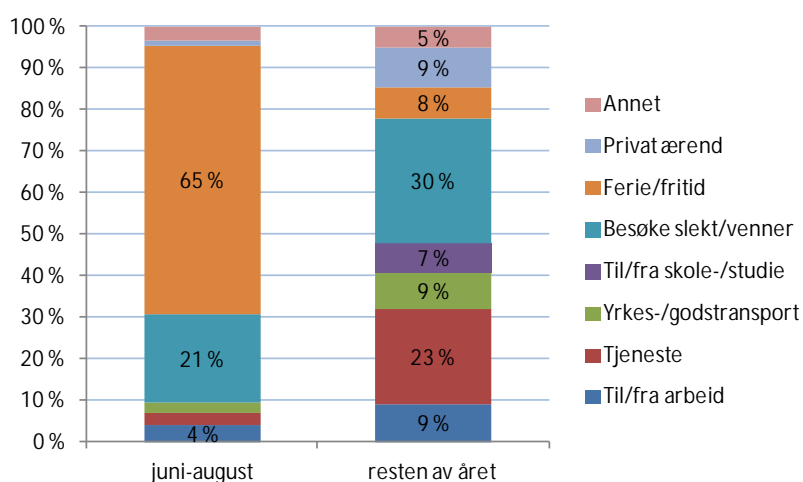
- Betydelig høyere andel ferie-/fritidstrafikk. Knappt 40 % av reisene skjer i forbindelse med ferie og fritid. Dette avspeiler volumet av trafikken i sommermånedene.
- Lav andel reiser til/fra arbeid og private ærend (innkjøp, legebesøk etc.).



Figur 16.1: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre på sambandet Bognes-Lødingen.

Figur 16.2 viser sesongvariasjoner. Nesten to av tre reiser i perioden juni-august er ferie-/fritidstrafikk. Sambandet er med andre ord viktig for turisttrafikken i Nord-

Norge. Bare hver tiende reiser i sommersesongen er arbeidsrelatert.



Figur 16.2: Reisemål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre etter sesong.

## 16.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 16.2 viser bosted for reisende på Bognes-Lødingen etter fem soner:

- Knapt 30 % av trafikken genereres av bosatte i Lofoten/Vesterålen (inkl. kommunene Tjeldsund, Lødingen og Evenes). Hadsel, Sortland og Vågan har knapt 20 % hver av trafikken.
- For Nordland sør for Ofotfjorden er Bodø klart største kommune (40-45 % av trafikken). Hamarøy genererer anslagsvis 10 % av disse reisene.
- Nord for Nordland domineres av Harstad.
- Anslagsvis hver tiende reise genereres av en person bosatt i utlandet. Disse reisene er så godt som alle ferie-/fritidsreiser.

Tabell 16.2: Reiser på sambandet Bognes-Lødingen etter bosted. Prosent.

	Andel av trafikken	Andel av reisene etter formål			I alt	n
		Til/fra arbeid	Tjeneste/yrke	Privat		
Nordland nord for Ofotfjorden+Lofoten/Vesterålen	29	11	19	70	100	181
Nordland sør for Ofotfjorden	25	5	17	78	100	161
Nord for Nordland	12	7	15	78	100	76
Sør for Nordland	23	1	27	72	100	136
Utlandet	11	7	3	90	100	60
I alt	100	7	18	75	100	614

Datamaterialet gir begrenset grunnlag for å beskrive det geografiske reisemønsteret detaljert. Tabell 16.4 viser hvorvidt trafikken fordelt på fire soner. Ikke overraskende er det mye gjennomgangstrafikk.

- Om lag halvparten av trafikken går mellom Lofoten/Vesterålen og kommuner i Nordland sør for Ofotfjorden. Anslagsvis halvparten av denne trafikken har start- eller endepunkt i Bodø. Bodø-Vesterålen er den mest trafikkerte strekningen.

- Ca. hver fjerde reise går mellom Lofoten/Vesterålen og steder sør for Nordland/utlandet. Dette er i stor grad ferie-/fritidstrafikk i sommermånedene.

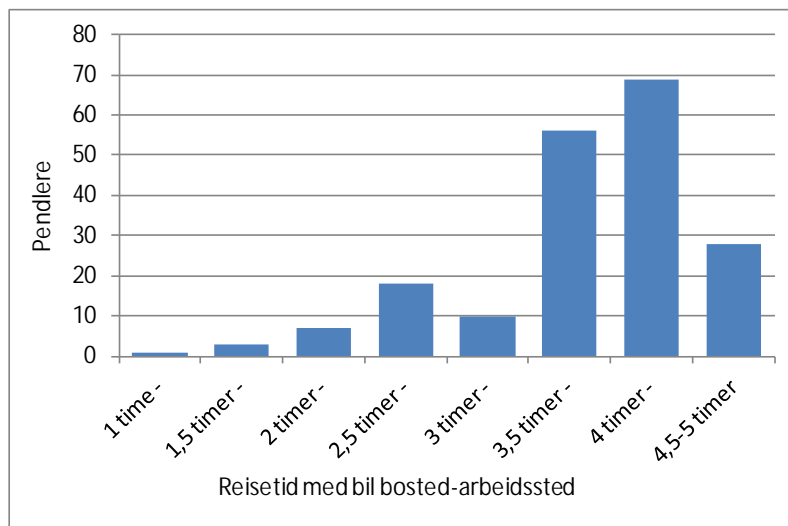
Tabell 16.3: Geografisk fordeling av reiser på Bognes-Lødingen. Prosent.

	Startsted for reisende på Bognes-Lødingen				I alt
	Lofoten/ Vesterålen <sup>1)</sup>	Nordland sør for Ofotfjorden	Nord for Nordland	Sør for Nordland, utlandet	
Lofoten/Vesterålen <sup>1)</sup>	-	27	1	15	43
Nordland sør for Ofotfjorden	21	-	8	1	29
Nord for Nordland	-	10	-	3	14
Sør for Nordland, utlandet	9	2	3	1	14
I alt	30	39	11	20	100
n	155	208	61	114	538

<sup>1)</sup>Inkluderer Evenes, Lødingen og Tjeldsund

## 16.3 Arbeidspendling

Ferjesambandet Bognes-Lødingen har få daglige arbeidsreiser. Riktignok viser våre beregninger at vel 190 yrkesaktive kan være avhengig av ferjen for reise mellom bosted og arbeidssted<sup>78</sup>. Så godt som samtlige har imidlertid mer enn 1,5 timer reisetid til jobb, 94 % har mer enn 2,5 timer (figur 16.3). Det betyr at de fleste trolig er ukependlere eller har andre tilpasninger som medfører at de ikke reiser til og fra arbeidsplassen hver dag. Vi vet ikke om det for pendlere med mer enn 3,5 timer reisetid *faktisk* er aktuelt å benytte ferjesambandet Bognes-Lødingen. Bruk av fly er kanskje et mer realistisk alternativ. Våre tall for ferjen må derfor betraktes som uttrykk for et sannsynlig maksimalt markedspotensial.



Figur 16.3: Markedspotensial for ferjesambandet Bognes-Lødingen (R85): Pendlere over sambandet etter reisetid med bil fra bosted til arbeidssted (minutter). Yrkesaktive med minst 30 timers arbeidsuke. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

<sup>78</sup> Tallet gjelder siste kvartal 2012 og omfatter pendlere som bor og jobber maksimalt 200 km fra ferjesambandet (regnet langs vei, raskeste kjørerute med bil) og som har en samlet beregnet reisetid med bil (inklusive ferjen) på maksimalt fem timer mellom bosted og arbeidssted.

Vårt anslag er at det genereres ca. 30 arbeidsreiser på en gjennomsnittets virkedag (medregnet begge retninger) og under 7 000 reiser på årsbasis (tabell 16.4)<sup>79</sup>. Reisene sprer seg på mange små pendlingsrelasjoner. Det er ikke mulig eller relevant å peke på noen geografiske mønstre i pendlingen, kart er derfor utelatt.

Tabell 16.4: Markedspotensial for ferjesambandet Bognes-Lødingen (R85): Beregnet antall pendlere og arbeidsreiser (begge retninger) per dag og år etter pendlingsretning regnet fra bosted. Siste kvartal 2012. Basert på data fra registerbasert sysselsettingsstatistikk (SSB).

Pendlingsretning (fra bosted)	Pendlere	Reiser per dag*	Reiser per år*
Nordover	131	20	4 359
Sørover	61	11	2 357
I alt	192	31	6 715

\* Medregnet reiser både til og fra arbeid

### 16.3.1 Registertall versus RVU

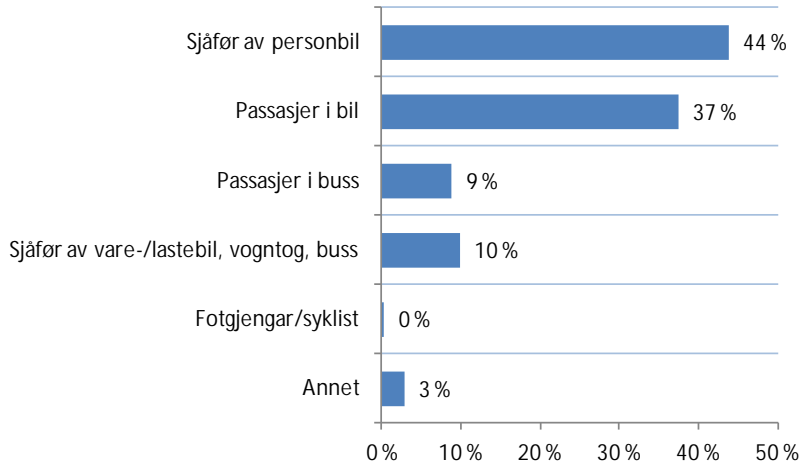
Tabell 16.4 gir et markedspotensial for pendlingsreiser på 7 000 per år på sambandet Bognes-Lødingen. I henhold til RVU utgjør reiser til/fra arbeid 6 % av trafikken for reisende 16 år og eldre. Dette gir et vesentlig høyere estimat, 17 000 reiser årlig. Det er ikke likefrem å forklare forskjellen, men vår vurdering er at RVU-estimatet er noe høyt. Bakgrunnen er forholdsvis få intervjuer fredag ettermiddag/kveld (dvs. at fritidstrafikken er noe underrepresentert).

## 16.4 Reisemåte

44 % av de spurte oppga at de var sjåfør i personbil på reisen (figur 16.4), mens knapt 40 % var passasjer (bil, buss eller fotgjenger), og 10 % sjåfør av godsbil, varebil eller vogntog. Sett opp mot billettstatistikken (tabell 16.1), har vi fanget opp litt for få større biler i RVUen.

<sup>79</sup> Hvis reisefrekvensene beregnes etter modell fra RVU ferje (se kapittel 2.2), blir anslaget på arbeidsreiser så vidt litt høyere.





Figur 16.4: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet. (Bognes eller Lødingen)

6 % oppga at de ville bytte reisemåte mellom påstigning og avstigning. Dette utgjør kun 38 respondenter, og det er vanskelig å si noe generelt om omfang og innretning av byttene. Gjennomsnittet for alle riksvegferjereiser er også 6 %.

Personbilbelegget for reiser mellom Bognes og Lødingen er omtrent det samme som for gjennomsnittet for alle riksvegferjereiser, både i sommersesongen og resten av året (tabell 16.5).

Tabell 16.5: Personbilbelegg for reiser på sambandet Bognes-Lødingen, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

Belegg	Bognes-Lødingen	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
juni-august	2,19	2,26	1,59
resten av året	1,75	1,87	1,52
i alt	1,97	2,00	1,54

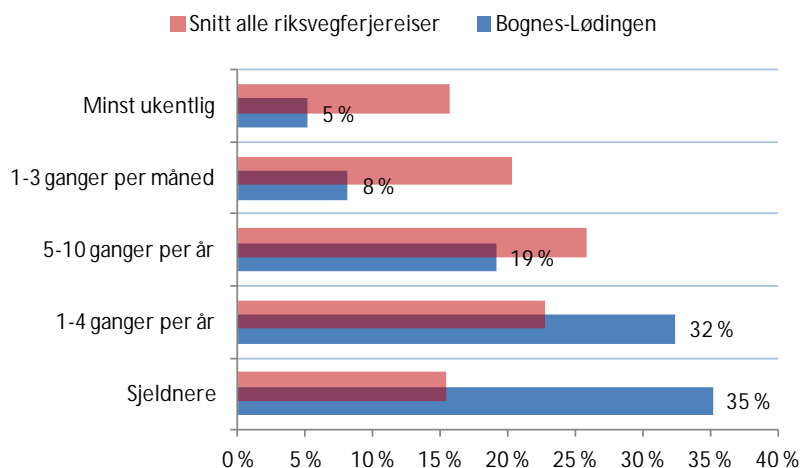
\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

## 16.5 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 16.5.1 Reisefrekvenser

Figur 16.5 viser at det er få som bruker sambandet på regulær basis<sup>80</sup>. Bare 5 % av trafikken gjøres av personer som reiser på sambandet minst ukentlig. Dette er klart færre enn gjennomsnittet for alle riksvegferjene (15 %). Høy andel turisttrafikk bidrar til at to av tre reiser foretas av personer som reiser på sambandet bare 1-4 ganger per år eller sjeldnere.

<sup>80</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.



Figur 16.5: Reisefrekvens på sambandet Bognes-Lødingen.

### 16.5.2 Betaling

Høy andel turisttrafikk og få reisende som bruker sambandet på regulær basis gjør at mer enn 60 % løser enkeltbillett (tabell 16.6). Blant sjåfører av vare-/lastebil og vogntog er det imidlertid flere som benytter ferje-/storbrukerkort enn som løser enkeltbillett.

Tabell 16.6: Reisende på sambandet Bognes-Lødingen etter billettype og reisemåte.

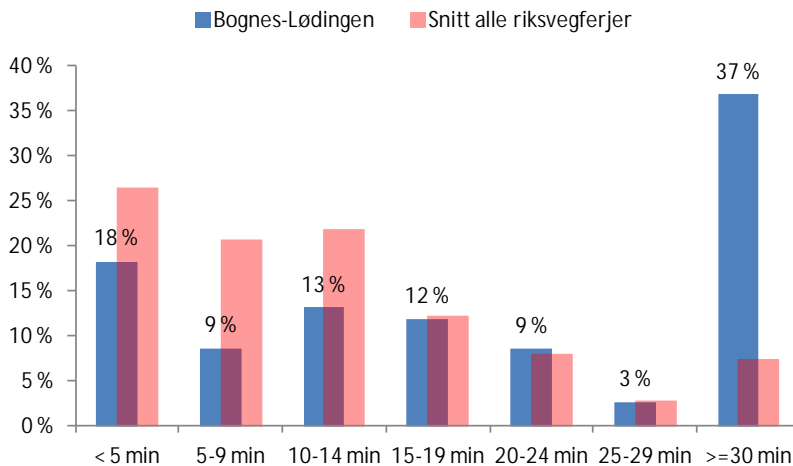
	Alle riksvegferje-samband	Alle Bognes-Lødingen	Sjåfører		
			Personbil	Varebil, lastebil, vogntog, buss	Passasjerer
Enkeltbillett	46	53	63	40	47
Honnørbillett	6	10	8	-	14
Ferjekort	37	19	22	38	12
Storbrukerkort	3	1	-	6	-
Student-/ungdomskort	2	1	-	-	1
Gjennom bussbillett	3	5	-	-	11
Annet	3	11	7	15	14
I alt	100	100	100	100	100

Blant dem var på en arbeidsrelatert reiser, oppga 94 % at arbeidsgiver betaler helt eller delvis for reisen (utvalget er for lite til å bryte resultatene ned på periode og reisemål).

### 16.5.3 Ventetid

Bognes-Lødingen har irregulære avganger på mellom en og to timer, i alt 12 avganger i døgnet. Gjennomsnittlig ventetid er oppgitt til 23 minutter.

Knapt 20 % ventet kortere enn fem minutter, mens hele 37 % oppga å ha ventet 30 minutter eller lengre (figur 16.6). Passasjerene på Bognes-Lødingen har vesentlig lengre ventetid enn gjennomsnittet for alle reiser på riksvegferjesambandene, som er 11 minutter.



Figur 16.6: Oppgitt ventetid på sambandet Bognes-Lødingen.

#### 16.5.4 Demografi og inntekt

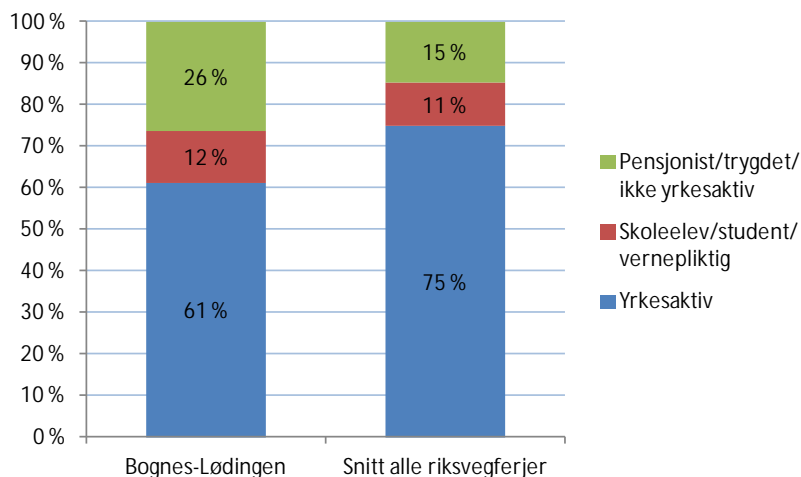
Tabell 16.7 og figurene 16.7 og 16.8 viser henholdsvis alderssammensetning, hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt for passasjerene på Bognes-Lødingen. Oppsummert viser tallene at:

- Gjennomsnittsalderen på passasjerene på Bognes-Lødingen er høyere enn snittet for riksvegferjereiser, 48 versus 45 år. Drøyt 40 % av passasjerene (16 år og eldre) på Bognes-Lødingen er 55 år eller eldre. Tilsvarende andel for alle riksvegferjereiser er 30 %.
- Sett opp mot alle reiser, er en vesentlig høyere andel av passasjerene på Bognes-Lødingen pensjonister/ikke yrkesaktive.
- Gjennomsnittsinntekten blant passasjerene er lavere enn gjennomsnittet for riksvegferjereiser. 26 % oppgir brutto årsinntekt på over 500 000.

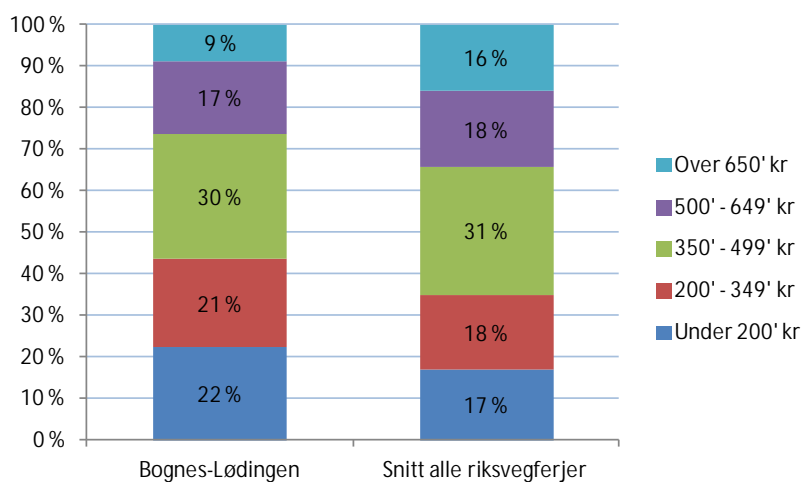
Menn utgjør 55 % av passasjerene og kvinner 45 %. Dette tilsvarer fordelingen mellom menn og kvinner på alle riksvegferjereisene.

Tabell 16.7: Alderssammensetning for passasjerer på sambandet Bognes-Lødingen.

	Bognes-Lødingen			Alle reiser på riksvegferjesambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	5	6	11	7	7	14
25-39 år	7	12	19	11	14	25
40-54 år	13	16	29	14	18	32
55-69 år	16	15	31	10	14	24
70 år og eldre	5	5	10	2	3	5
I alt	45	55	100	44	56	100



Figur 16.7: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Bognes-Lødingen og for alle riksvegfjereiser.



Figur 16.8: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Bognes-Lødingen og for alle riksvegfjereiser.

# 17 Bodø-Moskenes

Operatør:	Torghatten Nord						
Krysning:	Rv 80 Vestfjorden (Bodø og Moskenes kommuner)						
Overfartstid:	3 timer 15 minutter (direkte overfart)						
Ferjer:	MF Landegode (120 PBE), MF Værøy (120 PBE)						
ÅDT	2008	2009	2010	2011	2012	Årlig vekst	All trafikk
Passasjerer	244	244	247	250	225	-2,0 %	3,0 %
Kjøretøy	83	90	89	87	82	-0,3 %	3,0 %

\*All trafikk på riksvegferjesambandene

## Hovedresultater

- Hele 78 % av trafikken på sambandet avvikles i sommermånedene juni-august. Ingen andre samband har tilsvarende andel sommertrafikk (i gjennomsnitt avvikles 34 % av trafikken på riksvegferjesambandene om sommeren).
- To av tre reiser skjer i forbindelse med ferie og fritid, mens 17 % er besøksreiser. I sommermånedene er fire av fem reiser ferie-/fritidstrafikk.
- Om lag hver tredje reise genereres lokalt, dvs. i Lofoten eller i kommunene Bodø, Fauske, Saltdal.
- Respondentene oppga en gjennomsnittlig ventetid på 47 minutter, som er vesentlig lengre enn gjennomsnittet for reiser på riksvegferjesambandene (11 minutter). Ventetiden i sommersesongen er oppgitt til 50 minutter, og 37 minutter utenom sommeren.

### 17.1 Trafikkvolum og reiseformål

Vi ser i dette kapittelet kun på strekningen Bodø-Moskenes. Datagrunnlaget for delstrekningene Bodø-Værøy/Røst-Moskenes er ikke godt nok for analyser.

Bodø-Moskenes er det minste av riksvegferjesambandene med en ÅDT i 2012 på 82 kjøretøy og 225 passasjerer. Det har vært en liten nedgang i trafikken de siste fem årene. I perioden september 2012 – august 2013 reiste om lag 110 000 passasjerer (sjåførere inkludert) 16 år og eldre på strekningen (tabell 17.1). I tillegg reiste ca 13 000 på barnebillett.

Hele 78 % av trafikken på sambandet avvikles i sommermånedene juni-august. Ingen andre samband har tilsvarende andel sommertrafikk (i gjennomsnitt avvikles 34 % av trafikken på riksvegferjesambandene om sommeren).

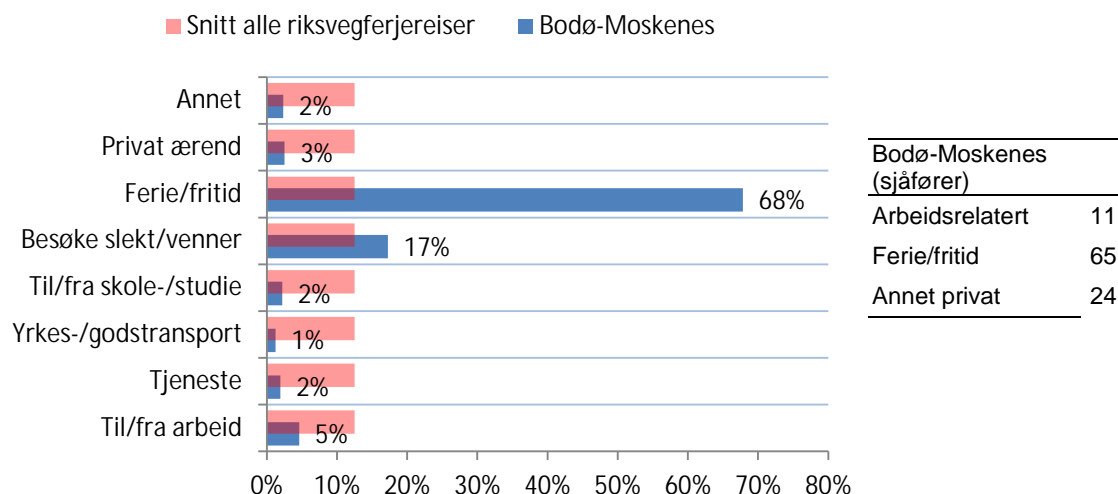
Tabell 17.1: Antall reiser på sambandet Bodø-Moskenes i perioden september 2012-august 2013. Passasjerer 16 år og eldre. Kilde: Ferjedatabanken.

Billettkategori	Antall reiser	Andel av trafikken
Bil < 6 meter	26 000	24
Bil >= 6 meter	8 000	7
MC	2 500	2
Passasjerer voksen/honnør (ekskl. sjåfører)	72 000	67
I alt	108 500	100

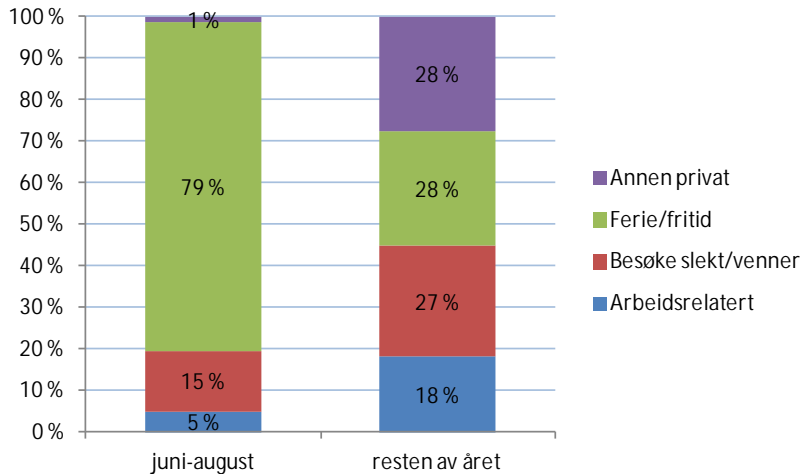
\*Antall passasjerer med honnørbillett er estimert ut fra RVU-data.

Så godt som all trafikk på Bodø-Moskenes er knyttet til private formål (figur 17.1). Under 10 % av reisene foregår i forbindelse med arbeidsrelaterte formål (for sjåfører er andelen arbeidsrelaterte reiser 11 %).

To av tre reiser skjer i forbindelse med ferie og fritid, mens 17 % er besøksreiser. I sommermånedene er fire av fem reiser ferie-/fritidstrafikk (figur 17.2). I årets øvrige måneder er det imidlertid også et betydelig innslag av "andre private formål". I hovedsak er dette private ærend (innkjøp, legebekjemp etc.) og reiser til/fra skole/studiested.



Figur 17.1: Reiseformål for passasjerer 16 år og eldre (inkl. sjåfører) på Bodø-Moskenes.



Figur 17.2: Reiseformål for passasjerer (inkl. sjåfører) 16 år og eldre på sambandet Bodø-Moskenes etter sesong.

## 17.2 Geografisk fordeling av trafikken

Tabell 17.2 viser bostedet til de reisende på Bodø-Moskenes. Hovedtrekkene er som følger:

- Om lag hver tredje reise genereres lokalt, dvs. i Lofoten eller i kommunene Bodø, Fauske, Saltdal.
- Det aller meste av trafikken som skapes sør for Bodø står bosatte i Sør-Norge for (Nord-Trøndelag og sørover).
- På sambandet er det betydelig innslag av passasjerer med bosted utenfor Norge.
- "Restkategorien" Nord for Bodø er bosatte i øvrige kommuner i Nordland, samt Troms og Finnmark. Disse utgjør en svært liten del av trafikkgrunnet.

Tabell 17.2: Reiser på sambandet Bodø-Moskenes etter bosted. Prosent.

	Andel av reisene etter formål				I alt	n
	Andel av trafikken	Arbeidsrelatert	Ferie/fritid	Annen privat		
Bodø, Fauske, Saltdal	14	15	47	38	100	102
Lofoten	20	11	37	52	100	155
Sør for Bodø	37	4	78	18	100	168
Nord for Bodø	1	-	-	-	100	11
Utlandet	29	8	86	6	100	137
I alt	100	8	68	24	100	573

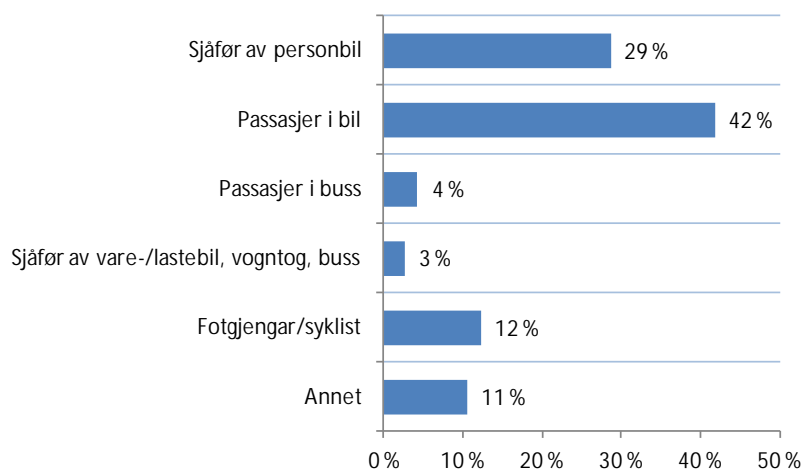
Det er lite datagrunnlag for å gi en detaljert fremstilling av reisemønsteret. I tabell 17.3 er start- og endepunkter delt i tre soner; Bodø m/omegn, Lofoten, og andre steder. Ca. en tredel av trafikken går "lokalt" mellom Lofoten og Bodø (med omegnskommuner), mens om lag halvparten av reisene har start-(ende)punkt utenfor regionen og ende-(start)punkt i Lofoten.

Tabell 17.3: Geografisk fordeling av reiser på Bodø-Moskenes. Prosent.

		Startsted for reisende på Bodø-Moskenes			I alt
		Bodø, Fauske, Saltdal	Lofoten	Andre steder	
Endesteds	Bodø, Fauske, Saltdal	-	9	1	9
	Lofoten	22	-	45	62
	Andre steder	1	6	16	30
	I alt	23	15	62	100
n		134	113	252	499

### 17.3 Reisemåte

I henhold til billettstatistikken i tabell 17.1, er to av tre reisende på Bodø-Moskenes passasjerer i bil, mens en tredel er sjåfør. Dette stemmer godt overens med hva respondentene selv har oppgitt som reisemåte (figur 17.4). Det er en vesentlig andel som har svart "annet". Dette fordeler seg på tog, drosje og bobil (ikke spesifisert om man var sjåfør eller passasjer i bobilen).



Figur 17.4: Oppgitt reisemåte til ferjeleiet. (Bodø eller Moskenes)

16 % oppga en annen transportmåte fra ferjen enn den de benyttet til ferjen. Dette er vesentlig høyere enn på andre samband. Om lag hver femte av disse oppgir at de vil skifte fra å være bilpassasjer til å bli sjåfør (eller motsatt). Ca. hver tredje går (fotgjenger) til eller fra ferjen, og benytter bil eller buss i andre enden (som oftest bilpassasjer).

Personbilbelegget for reiser mellom Bodø og Moskenes er vesentlig høyere enn på andre riksvegferjesamband (tabell 16.4). Høy andel private reiser generelt og mye trafikk i sommermånedene forklarer det.



Tabell 17.4: Personbilbelegg for reiser på sambandet Bodø-Moskenes, for alle riksvegferjestrekninger og for alle bilreiser i Norge.

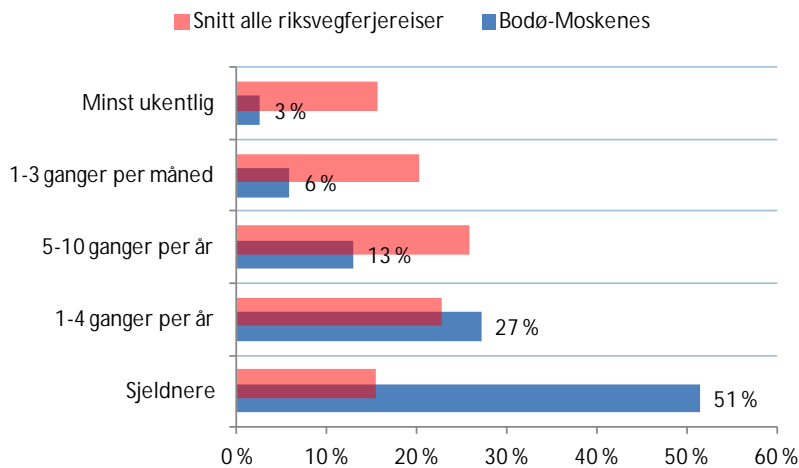
Belegg	Bodø-Moskenes	Snitt alle riksvegferjereiser	Snitt alle bilreiser i Norge*
juni-august	2,49	2,26	1,59
resten av året	2,04	1,87	1,52
i alt	2,37	2,00	1,54

\*Tall fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

## 17.4 Kjennetegn ved reisene og passasjerene

### 17.4.1 Reisefrekvenser

Som man kan vente er det få som benytter sambandet Bodø-Moskenes på regulær basis (figur 17.5). Personer som reiser på sambandet minst en gang per måned står for 9 % av trafikken<sup>81</sup>. Om lag halvparten av reisen gjøres av personer som reiser sjeldnere enn en gang per år på sambandet.



Figur 17.5: Reisefrekvenser på sambandet Bodø-Moskenes.

### 17.4.2 Betaling

To av tre oppga at de løste enkeltbillett, noe som er vesentlig høyere enn gjennomsnittet for riksvegferjesambandene (tabell 17.5). Høy andel turisttrafikk og få reisende som bruker sambandet på regulær basis forklarer dette. Bruken av kort er vesentlig mindre på Bodø-Moskenes enn på andre samband. Datagrunnlaget er for lite til å bryte resultatene ytterligere ned.

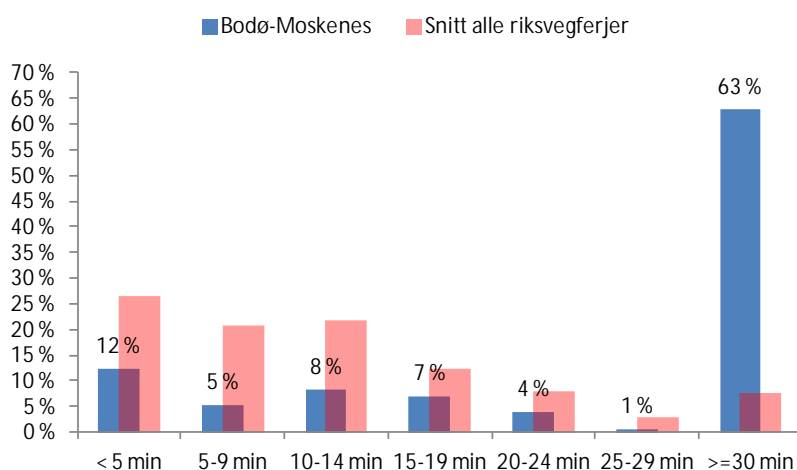
<sup>81</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at de som reiser ofte, har større sannsynlighet for å bli rekruttert til undersøkelsen. Sannsynligheten for å bli spurt om å delta er  $t$  ganger større for en person som har  $t$  reiser i året sammenlignet med en person som reiser én gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et bilde av *ferjereisene*, men ikke av de *ferjereisende*.

Tabell 17.5: Reisende på sambandet Bodø-Moskenes etter billettype og reisemåte.

	Alle riksvegfergesamband	Alle Bodø-Moskenes	Sjåfør personbil	Passasjerer
Enkeltbillett	46	68	69	64
Honnørbillett	6	7	3	8
Ferjekort	37	19	25	20
Storbrukerkort	3	1	1	0
Student-/ungdomskort	2	1	0	1
Gjennom bussbillett	3	1	0	1
Annet	3	3	3	6
I alt	100	100	100	100

### 17.4.3 Ventetid

Respondentene oppga en gjennomsnittlig ventetid på 47 minutter. Drøyt 60 % av respondentene ventet 30 minutter eller lengre på ferjen, mens 17 % ventet under 10 minutter (figur 17.6). Ventetiden i sommersesongen er oppgitt til 50 minutter, og 37 minutter utenom sommeren.



Figur 17.6: Oppgitt ventetid på sambandet Bodø-Moskenes.

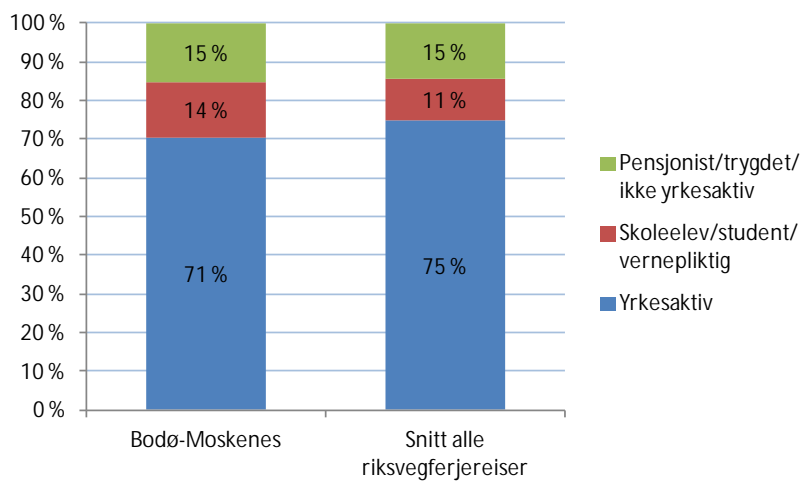
### 17.4.4 Demografi og inntekt

Tabell 17.6 og figurene 17.7 og 17.8 viser kjønns- og alderssammensetningen av passasjerene (inkl. sjåfører), deres hovedbeskjeftigelse og brutto årsinntekt. Oppsummert viser tallene at:

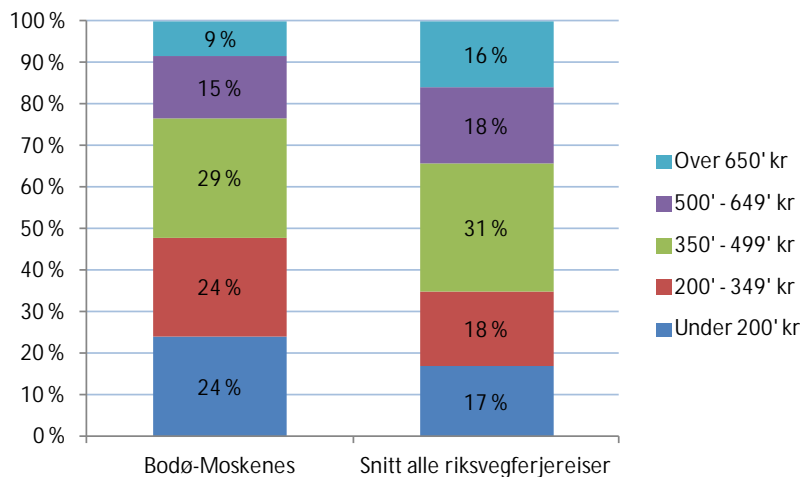
- Aldersmessig fordeler passasjerene på Bodø-Moskenes seg noenlunde som gjennomsnittet for alle riksvegfjerjereiser.
- Relativt sett er det vesentlig flere kvinner som reiser på Bodø-Moskenes enn på andre riksvegfjerjesamband. Høy andel ferie- og fritidsreiser forklarer dette.
- Fordelingen mellom yrkesaktive, studenter og pensjonister er om lag som for gjennomsnittet.
- Brutto årsinntekt blant passasjerene på Bodø-Moskenes er noe lavere enn for "gjennomsnittspassasjerene" på riksvegfjerjene.

Tabell 17.6: Kjønn- og alderssammensetning for passasjerer på Bodø-Moskenes og for alle reiser med riksveggerer. Prosent.

	Bodø-Moskenes			Alle reiser på riksveggeresambandene		
	Kvinne	Mann	I alt	Kvinne	Mann	I alt
16- 25 år	6	6	12	7	7	14
25-39 år	14	12	26	11	14	25
40-54 år	17	13	30	14	18	32
55-69 år	12	13	25	10	14	24
70 år og eldre	3	3	6	2	3	5
I alt	52	48	100	44	56	100



Figur 17.7: Hovedbeskjeftigelse blant passasjerer på sambandet Bodø-Moskenes og for alle riksveggerereiser.

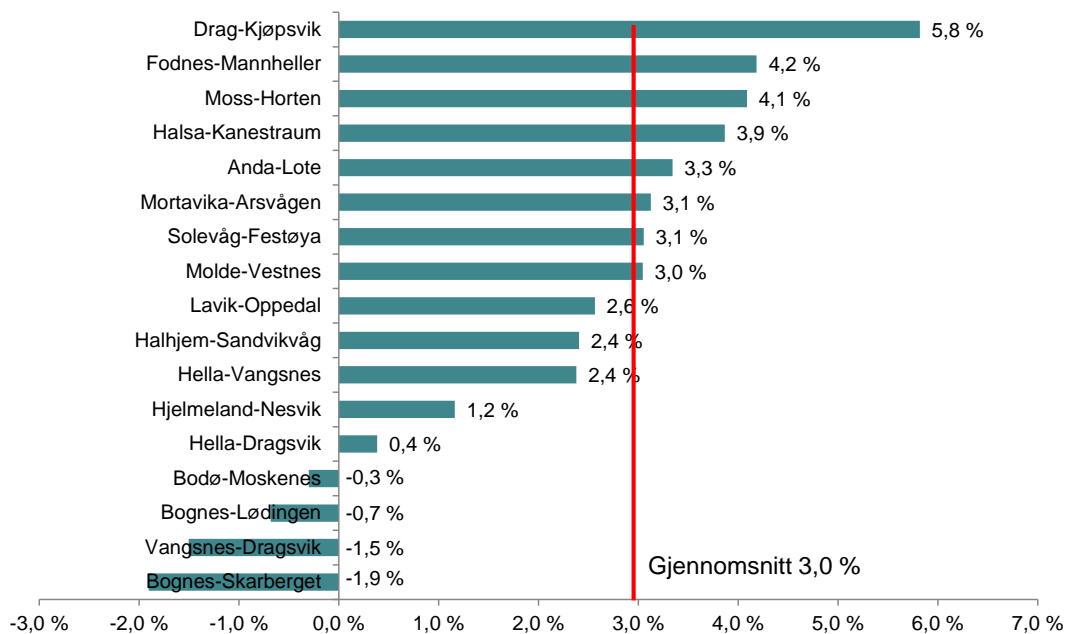


Figur 17.8: Brutto årsinntekt blant passasjerer på sambandet Bodø-Moskenes og for alle riksveggerereiser.



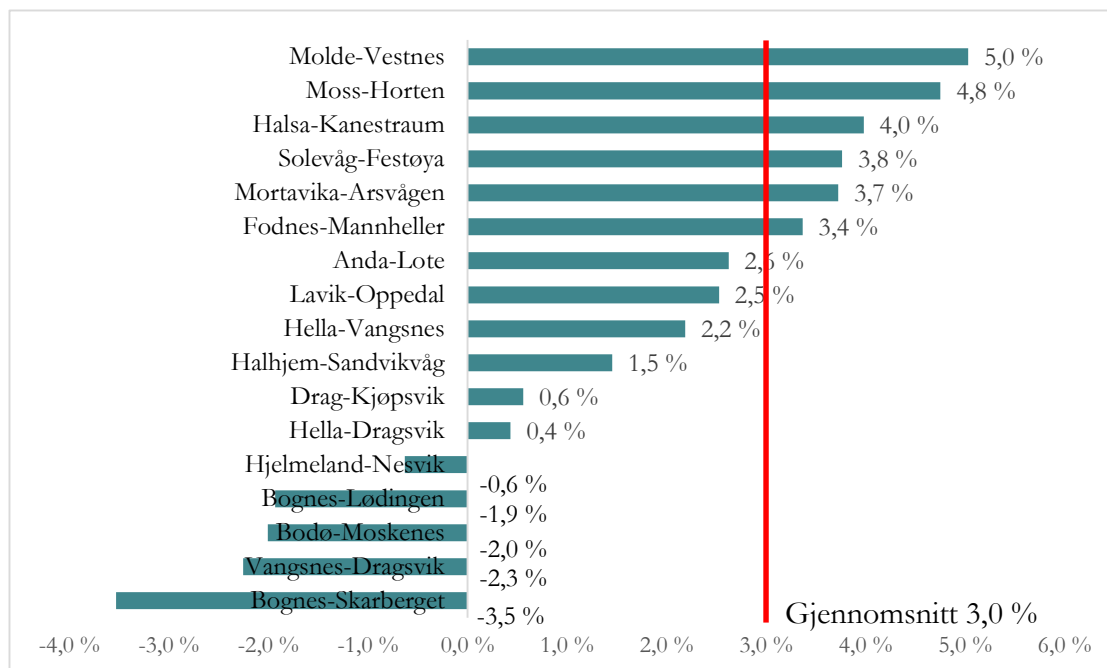
# Vedlegg 1: Oversiktsfigurer

## Gjennomsnittlig årlig vekst i ÅDT for kjøretøy 2008-2012



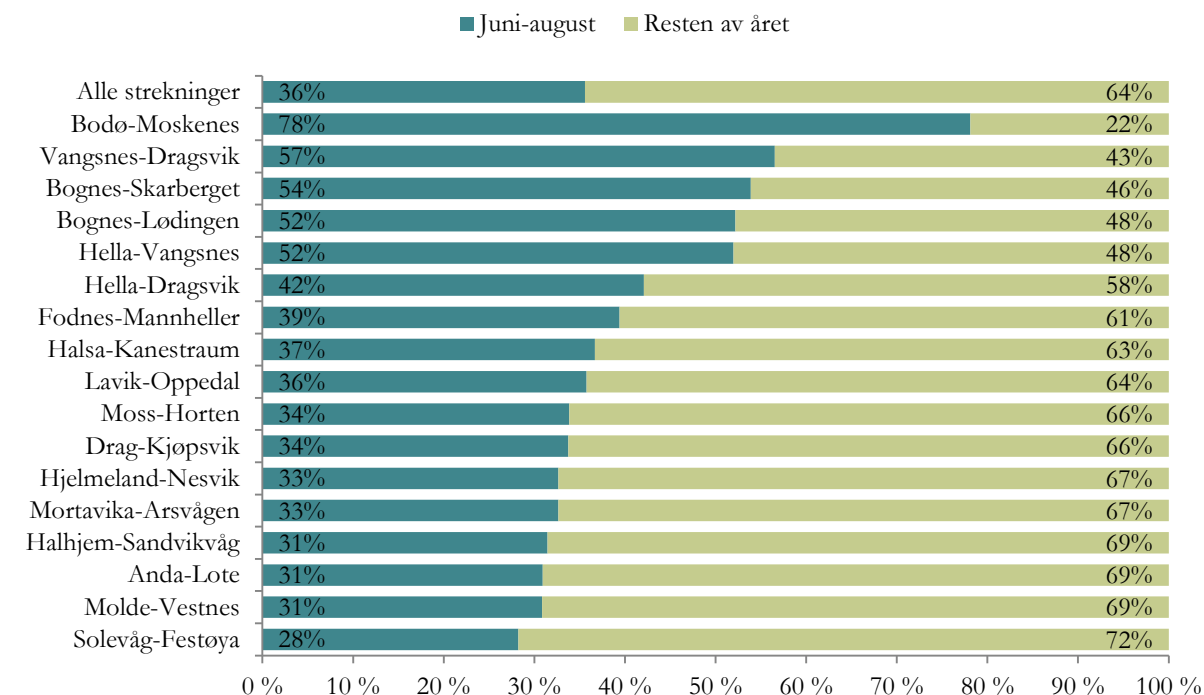
Kilde: Ferjedatabanken

## Gjennomsnittlig årlig vekst i ÅDT for passasjerer 2008-2012



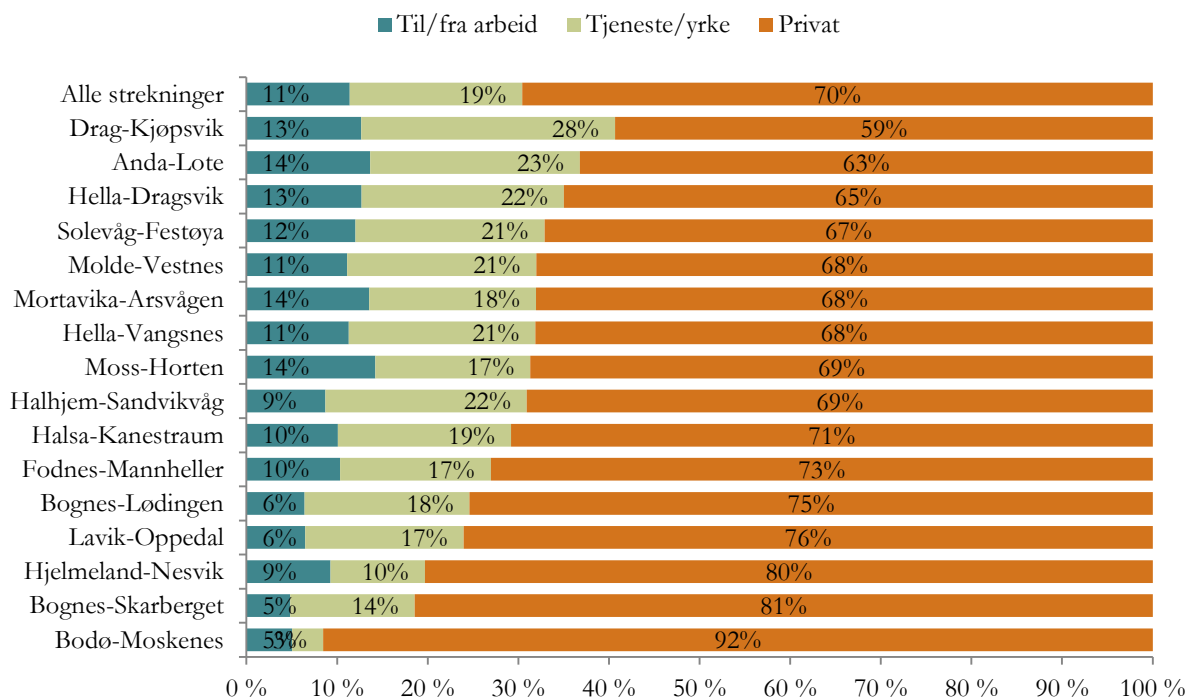
Kilde: Ferjedatabanken

## Sesongvariasjoner september 2012-august 2013

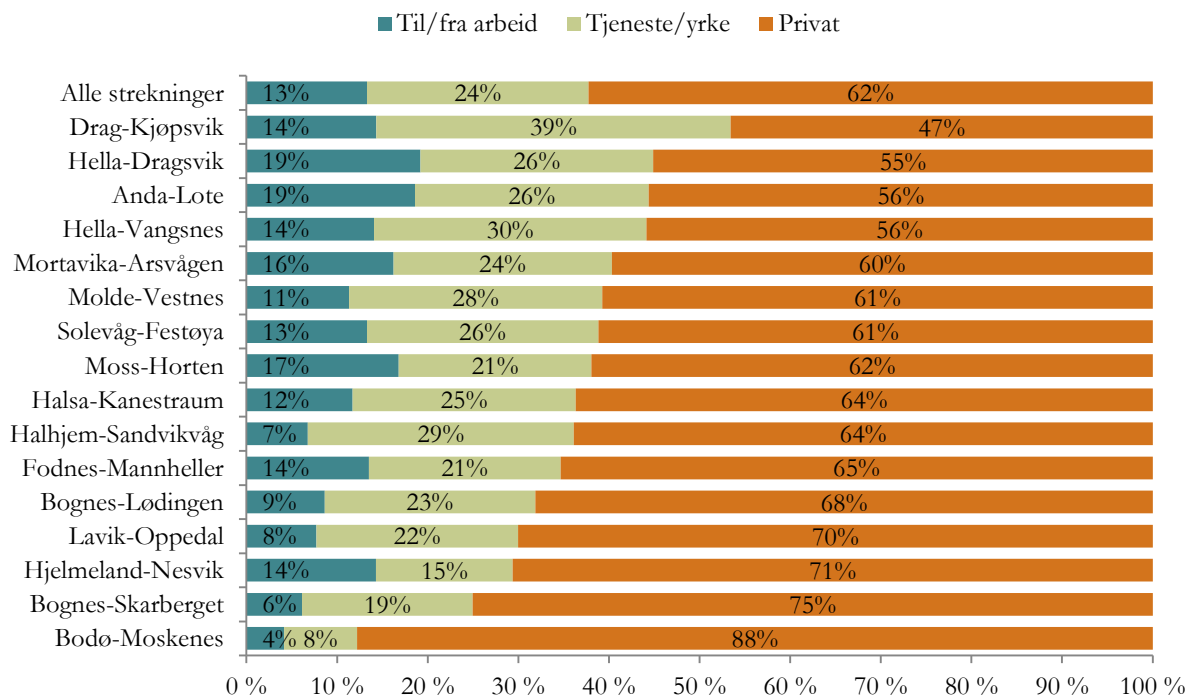


Kilde: Ferjedatabanken

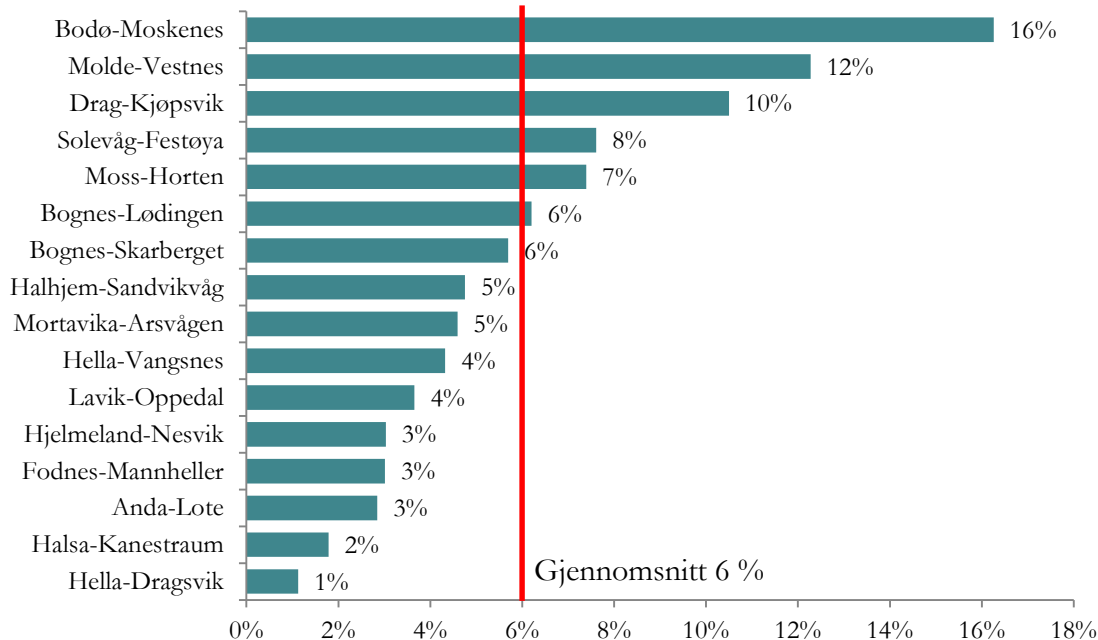
## Reiseformål alle (sjåførere og passasjerer)



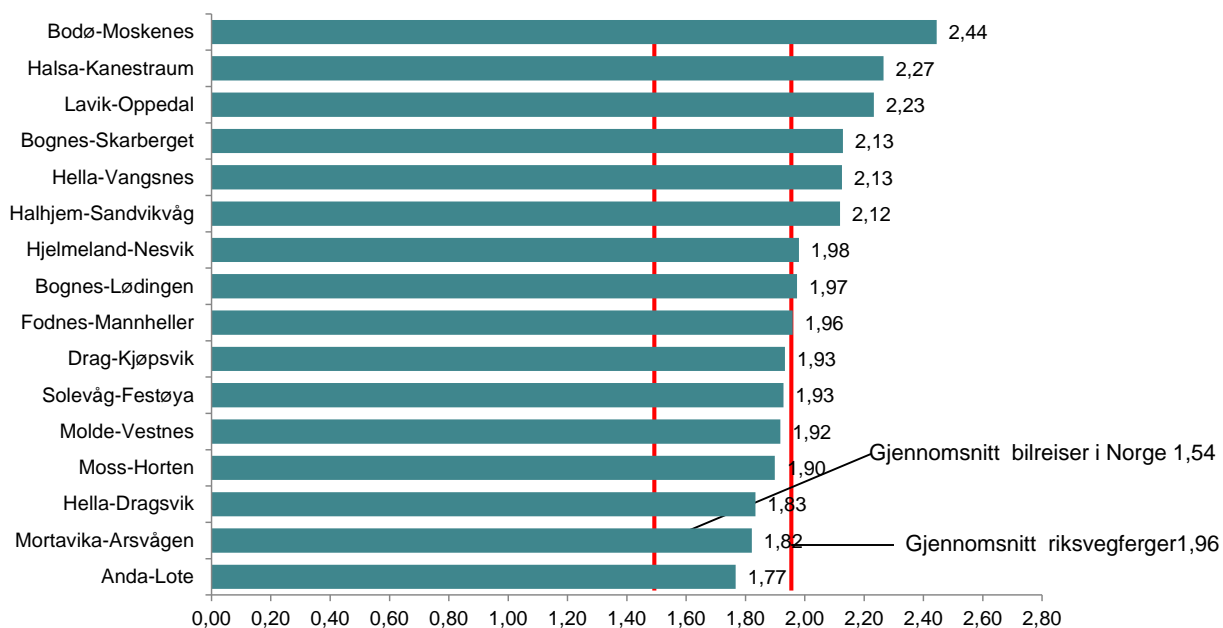
## Reiseformål sjåfører



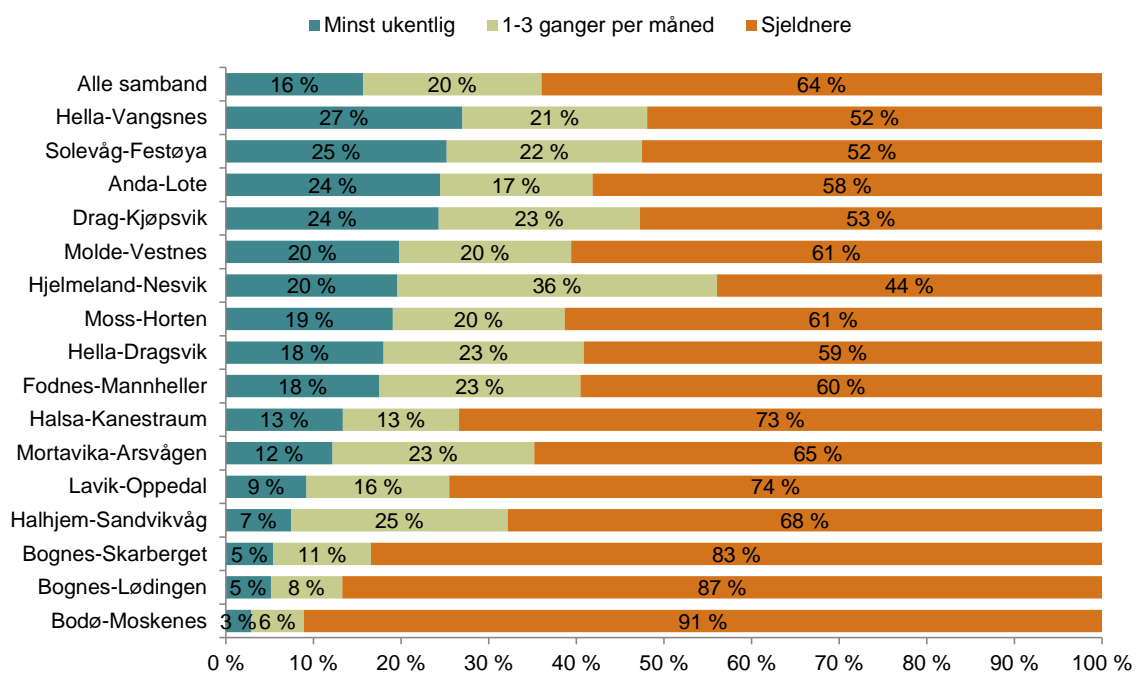
## Andel som oppgir annen reisemåte fra ferjen enn til ferjen



## Personbilbelegg

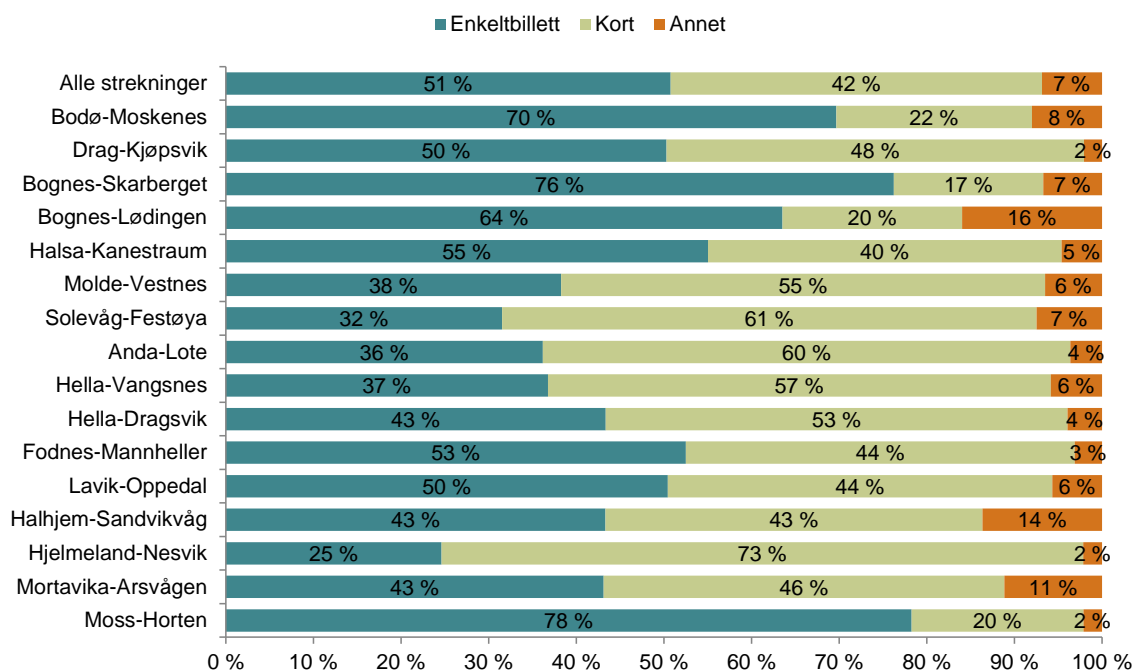


## Reisefrekvenser

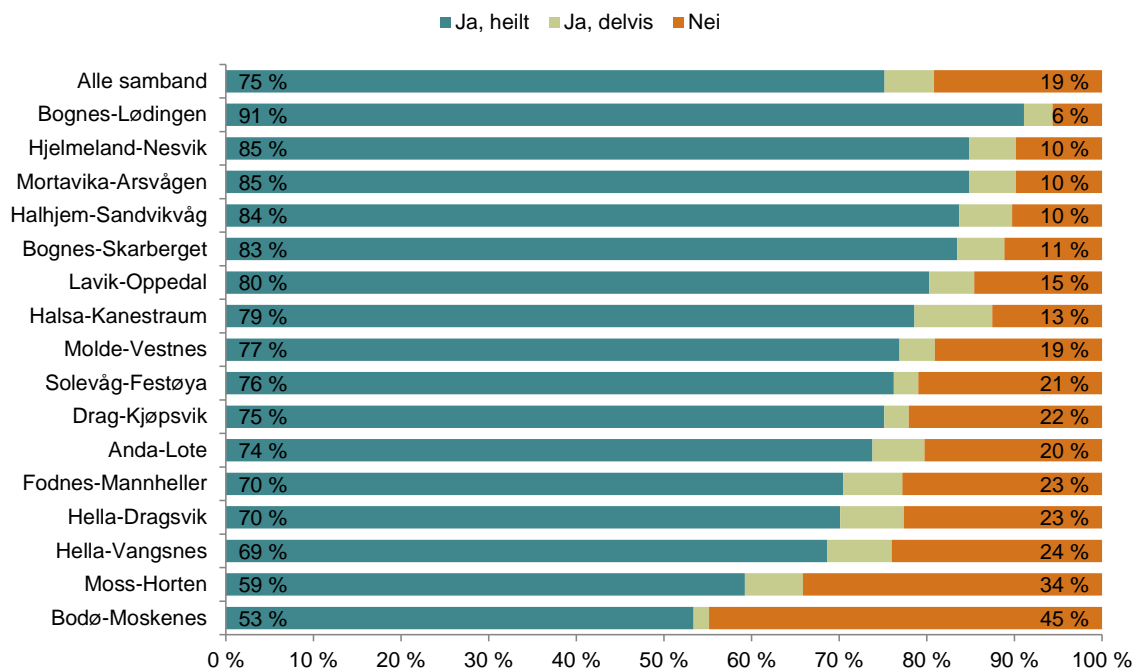




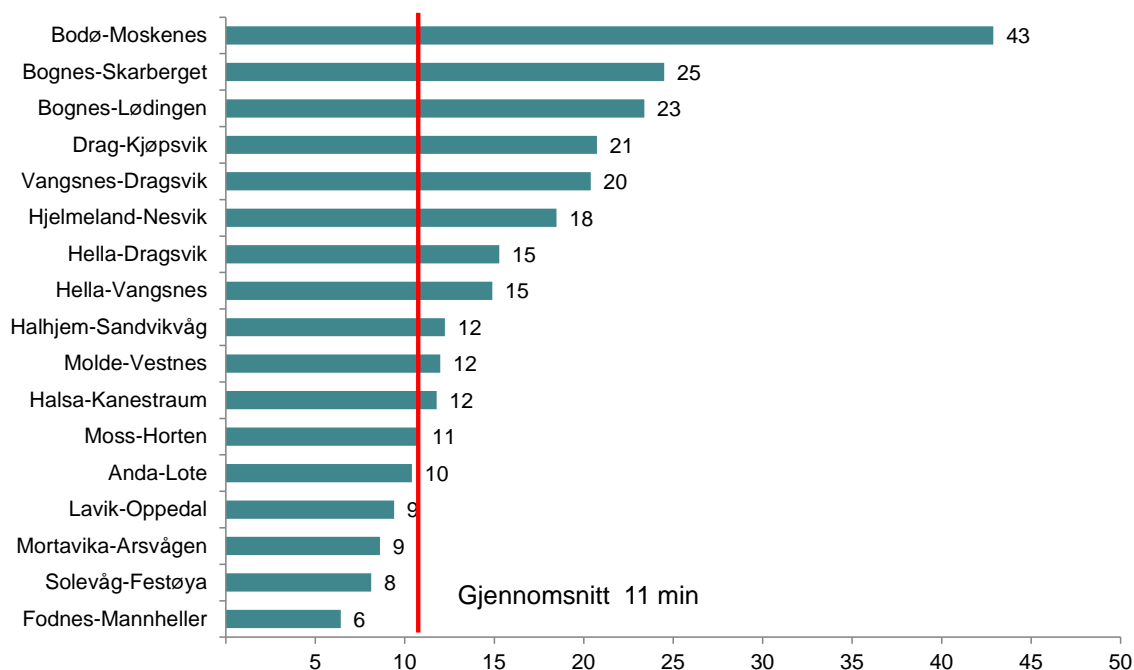
## Betalingsmåte



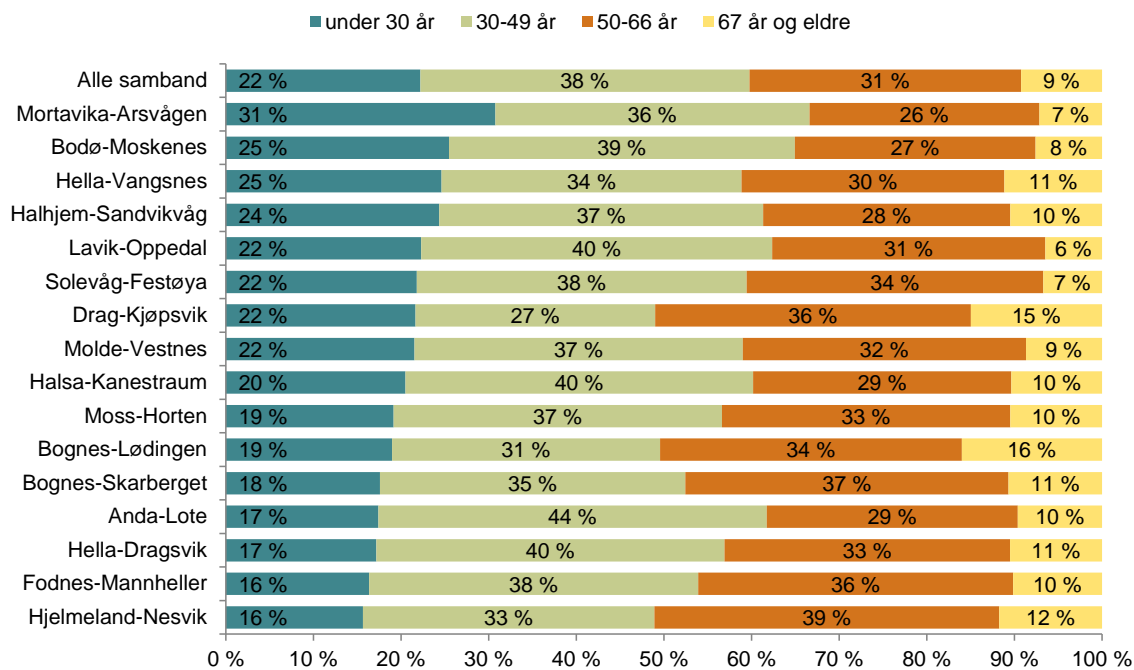
## Andel av de som er på arbeidsrelatert reiser som får dekket reiseutgiftene av arbeidsgiver



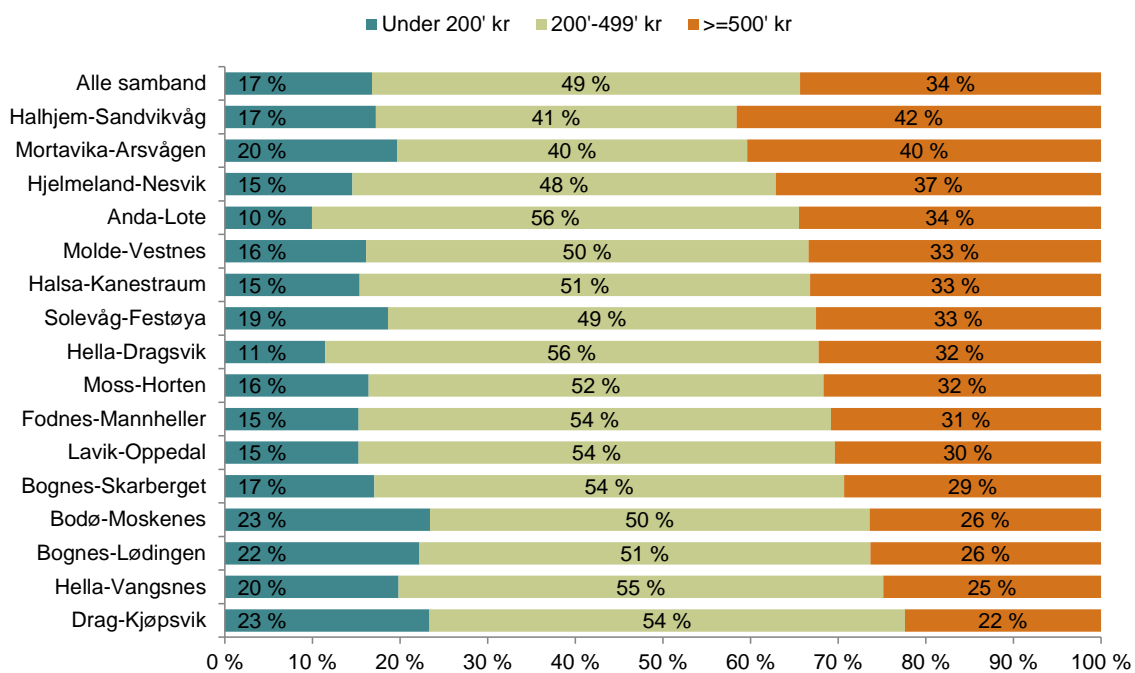
## Gjennomsnittlig ventetid



## Alder



## Inntekt





## **Vedlegg 2: Spørreskjema**

# Reiseundersøking

6182088867

TAKK FOR AT DU DELTEK! Du kan vera med i trekninga av eit gåvekort på **kr. 10.000,-**. Ver vennleg og skriv med **STORE BOKSTAVAR** innanfor tekstboksane. Sjølv om du har svara på undersøkinga tidlegare, ber vi om at du svarar på nytt.

## 1. Kvar bur du?

Postnr.:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Stad:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Land (viss anna enn Noreg):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## 2. Kvar starta du reisa?

(1 reise = ein veg)

Heime (adressa i spm. 1)

Ein annan stad (ver vennleg og spesifiser):

Stad (evt. by/bydel):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Kommune:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Land (viss anna enn Noreg):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## 3. Kvar skal du?

Er på veg heim (adressa i spm. 1)

Til ein annan stad (ver vennleg og spesifiser):

Stad (evt. by/bydel):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Kommune:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Land (viss anna enn Noreg):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## 4. Kva er hovudføremålet med reisa?

- Reise til/frå arbeid
- Tenestereise
- Yrkes-/godstransport
- Reise til/frå skule-/studiestad
- Besøkje slekt/venner
- Ferie/fritid
- Privat ærend (innkjøp, legebesøk o.l.)
- Anna

**tøi** Transportøkonomisk Institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Statens vegvesen

## 5. Korleis kom du deg til ferja? Eg var...

- Sjøfør av personbil
- Sjøfør av varebil
- Sjøfør av lastebil
- Sjøfør av vogntog
- Sjøfør av mc/moped
- Passasjer i personbil/lastebil/varebil/mc
- Passasjer i rutebuss/turbuss
- Fotgjengar/syklist
- Anna (ver vennleg og spesifiser):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## 6. Korleis kjem du deg vidare frå ferja?

- Sjøfør av personbil
- Sjøfør av varebil
- Sjøfør av lastebil
- Sjøfør av vogntog
- Sjøfør av mc/moped
- Passasjer i personbil/lastebil/varebil/mc
- Passasjer i rutebuss/turbuss
- Fotgjengar/syklist
- Anna (ver vennleg og spesifiser):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## 7. Kor lenge venta du på ferja?

--	--	--

 minuttar

**8. Kor mange personar reiser saman i bilen (mc), inkludert deg sjølv?** (Dersom du reiser med buss, oppgje kor mange personar det er i reisefølgjet ditt, **inkludert deg sjølv**)

--	--	--

 personar

**9. Kor mange av dei du reiser saman med er under 16 år?**

--	--	--

 personar

**VEND!**

**10. Reiser du ofte på denne strekninga? Oppgje talet på enkeltreiser**

- 8 eller fleire gonger per veke  
 4-7 gonger per veke  
 1-3 gonger per veke  
 1-3 gonger per måned  
 5-10 gonger per år  
 1-4 gonger per år  
 Sjeldnare

**11. Korleis er reisa betalt?**

- Enkeltbillett  
 Honnør-/barnebillett  
 Ferjekort  
 Storbrukarkort  
 Månadskort  
 Student-/ungdomskort  
 Gjennom bussbillett  
 Anna

**12. Betalar arbeidsgjevar heilt eller delvis for reisa? (gje svar berre dersom du er yrkesaktiv)**

- Ja, heilt  
 Ja, delvis  
 Nei

**13. Kor mange netter er du vekke frå bustaden din på denne reisa? Skriv 0 dersom du reiser fram og tilbake på same dag**

			netter
--	--	--	--------

**14. Fødselsår og kjønn:**

1	9		
---	---	--	--

- Kvinne  
 Mann

**15. Kva er di hovudsysselsetjing?**

- Yrkesaktiv  
 Skuleelev/student/vernepliktig  
 Pensjonist/trygda/ikkje yrkesaktiv

**16. Kor stor er bruttoårsinntekta di før skatt?**

- Under 200.000 kr  
 200.000 - 349.999 kr  
 350.000 - 499.999 kr  
 500.000 - 649.999 kr  
 Over 650.000 kr

**Eg vil gjerne vera med i trekninga av eit gåvekort på kr. 10.000,-**

Kontakttelefon 

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

All informasjon vert behandla fortruleg. Datamaterialet vert anonymisert seinast ved prosjektslutt 31.01.2014.  
Kontaktperson TØI: Jon Martin Denstadli

## Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)