

Vestlandsforskningsnotat nr. 1/2013

Sjøtransport og turisme

Ei samanlikning mellom reiselivet sine behov og det faktiske tilbodet for ferje og hurtigbåt i
Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal

Eivind Brendehaug og Morten Simonsen



Vestlandsforsking rapport

Tittel Sjøtransport og turisme. Ei samanlikning mellom reiselivet sine behov og det faktiske tilbodet for ferje og hurtigbåt	Notatnummer 1/2013 Dato 20. mars Gradering Open
Prosjekttittel Analyse av rutetilbodet for ferje og hurtigbåt i høve til reiselivet sine behov. Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.	Tal sider 48 Prosjektnr 6292
Forskar(ar) Eivind Brendehaug og Morten Simonsen	Prosjektansvarleg Eivind Brendehaug
Oppdragsgivar Næringslivets hovedorganisasjon (NHO)	Emneord Kollektivtransport, persontransport, sjøtransport, bedriftsutvikling - reiseliv
	Pris: 100 kroner

Forord

Næringslivets Hovudorganisasjon (NHO) er oppdraggevar for denne studien. Eit førsteutkast til rapport vart presentert for NHO 7. mars. Vestlandsforskning takkar for gode kommentarar som i stor grad er tatt omsyn i denne endelege versjonen av rapporten.

Vestlandsforskning takkar for eit interessant oppdrag.

Sogndal, onsdag 20. mars 2013.

Eivind Brendehaug

prosjektleder

Innhold

1	INNLEIING	10
1.1	OPPDRAGET	10
1.2	VÅR FORSTÅING AV OPPDRAGET	10
1.3	METODE	12
2	BRUKEN AV SJØTRANSPORT	14
2.1	FERJE.....	14
2.2	FERJE OG BÅTRUTER RETTA MOT TURISTAR.....	15
3	STRATEGIAR.....	16
3.1	STATEN	16
3.1.1	<i>Oppsummering</i>	<i>17</i>
3.2	SOGN OG FJORDANE FYLKESKOMMUNE.....	17
3.2.1	<i>Oppsummering</i>	<i>19</i>
3.3	MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE	19
3.3.1	<i>Oppsummering</i>	<i>21</i>
3.4	REISELIVSNÆRINGA.....	22
3.4.1	<i>Oppsummering</i>	<i>24</i>
4	RUTER OG RUTETILBOD	25
4.1	STATEN	25
4.2	SOGN OG FJORDANE FYLKESKOMMUNE.....	26
4.2.1	<i>Rutekjøp</i>	<i>26</i>
4.2.2	<i>Kommersielle ruter.....</i>	<i>28</i>
4.2.3	<i>Samband med tilskot.....</i>	<i>29</i>
4.2.4	<i>Informasjon om rutetider</i>	<i>29</i>
4.3	MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE	30
4.3.1	<i>Rutekjøp</i>	<i>30</i>
4.3.2	<i>Kommersielle ruter.....</i>	<i>33</i>
4.3.3	<i>Ruter med tilskot</i>	<i>33</i>
4.3.4	<i>Informasjon om rutetider</i>	<i>33</i>
4.4	REISELIVSNÆRINGA.....	33
4.4.1	<i>Sogn og Fjordane.....</i>	<i>34</i>
4.4.2	<i>Møre og Romsdal.....</i>	<i>36</i>
5	DRØFTING	40
5.1	STRATEGIAR.....	40
5.1.1	<i>Oppsummering</i>	<i>42</i>
5.2	RUTETILBODET.....	43
5.2.1	<i>Oppsummering</i>	<i>45</i>
5.3	RUTEINFORMASJON	46
6	KONKLUSJON OG FORSLAG.....	48

Tabeller

TABELL 1-1: DATA OG DATAINNSAMLING	13
TABELL 2-1: TAL REISANDE (I 1000) MED ULIKE SAMBAND OG PROSENT ENDRING.....	15
TABELL 4-1: INFORMANTAR SI VURDERING AV DAGENS RUTETILBOD I SOGN OG FJORDANE.....	35
TABELL 4-2: INFORMANTER SI VURDERING AV DAGENS RUTETILBOD I MØRE OG ROMSDAL.....	38

Figurer

FIGUR 2-1: TRAFIKK I JULI SOM FAKTOR AV TRAFIKK I JANUAR, PERSONBILEKVIVALENTER.....	14
FIGUR 4-1: FERJESAMBAND I SOGN OG FJORDANE, FYLKESKOMMUNALE OG STATLEGE.....	27
FIGUR 4-2: SAMBAND FOR SJØTRANSPORT (FERJE OG HURTIGBÅT) PÅ SUNNMØRE OG MØRE.....	31
FIGUR 4-3: SAMBAND FOR SJØTRANSPORT (FERJE OG HURTIGBÅT) I ROMSDAL OG PÅ NORDMØRE... ..	32

Samandrag

Denne undersøkinga har som føremål å kartlegge om det faktiske rutetilbodet for rutegåande sjøtransport (ferje og hurtigbåt) er i samsvar med reiselivsnæringa sine behov. Studien er avgrensa til Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Turisme er definert i samsvar med Statistisk Sentralbyrå sin definisjon: Turisme er aktiviteten til personar (turist) som gjester eit område i sin ferie, fritid eller i jobbsamanheng, så lenge det ikkje er rutinemessig besøk, og reisa eller opphaldet varer mindre enn eit år. Omgrepet reiseliv vert nytta synonymt til turisme, men er brukt i omtale av næringane og bedriftene som tilbyr produkt og tenester til turistane.

Undersøkinga skal gi svar på fire delspørsmål:

- Tek styresmaktene sine strategiar for ferje og hurtigbåt i vare behova til reiselivet?
- Dekker gjeldane ruter og rutetilbod for ferje og hurtigbåt behova til reiselivet?
- Får reiselivet informasjon om rutetider i god nok tid før sesongen?
- Kva for endringar er naudsynt i eksisterande rutetilbod, og kva for nye tilbod er det behov for innanfor eksisterande infrastruktur?

Med reiselivet sine behov har undersøkinga lagt til grunn tre dimensjonar: 1) om eksisterande ruter dekker eit behov for transport i reiselivet, 2) om det er ønskeleg (behov) for endringar i eksisterande ruter, 3) om det er ønskeleg (behov) med nye ruter på eksisterande samband eller innafor eksisterande infrastruktur.

Data om reiselivet sine behov for ruter, endringar og evt. nye ruter har vi innhenta gjennom intervju, mediaoppslag og dokument (årsmeldingar og uttale). Strategiar og prioriteringar i fylkeskommunane kjem fram i plandokument og budsjettvedtak. Dette er supplert med intervjudata frå tilsette i fylkeskommunane. Oversikt over det faktiske rutetilbodet og tidspunkt for offentleggjering er innhenta frå ruteinformasjonen til fylkeskommunane og i intervju.

Materialet viser at ein hovudstrategi for staten er å erstatte ferjesamband med vegframføring langs Europaveg 39 for å redusere transporttid for både lokalbefolkning og næringslivet. Med forvaltningsreforma i vegsektoren er ansvaret for ei rekke ferjesamband overført til fylkeskommunane. Staten sitt difor att med ansvar for berre fire ferjesamband i Sogn og Fjordane og fire i Møre og Romsdal. I utkastet til ny NTP for perioden 2014-2023 har staten føreslått å gå bort frå ein generell kvalitetsstandard for ferjesambanda på riksvegnettet.

Fylkeskommunale strategiar for ferjedrift er først og fremst utforma ut frå transportbehova til lokalbefolkninga og næringslivet i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane, men reiselivet sine behov er med på å dimensjonere tilboda på samband med mykje turisttrafikk. Ferjestrategiane fokuserer på betre koordinering mellom riksveg- og fylkesvegferjetilbodet og heving av standarden

og kapasiteten. Endringar i budsjettet for ferjedrift skjer som oftast pga. avvikling av ferjesambanda grunna vegframføring eller kapasitetsutviding for å ta hand om auka trafikk. Fylkeskommunen har etablert ein Sams vegadministrasjon med Statens Vegvesen kor ferjesambanda på fylkesvegnettet inngår. Fylkeskommunane nyttar anbod på alle ferjesamband, mens marknadsprising er finansieringsmekanismen for rutetilbodet på typiske turistruter (Geiranger- og Nærøyfjorden). Sogn og Fjordane fylkeskommune løyver midlar for å oppretthalde og utvikle rutetilbod for turistar på samband som har mista statleg finansiering etter ferjeavløysingsprosjekt (Fjærlandsfjorden og Sognefjorden).

Det lokale hurtigbåttilbodet er først og fremst utforma for å dekke behovet for arbeids- og skulependling, men turistar kan gjere seg nytte av tilboda. Det regionale hurtigbåttilbodet er på sommaren til ei viss grad utforma ut frå turistane sine behov.

Reiselivsorganisasjonane i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane har ikkje vesentlege merknader til ferje- og hurtigbåtstrategiane til fylkeskommunen, men fleire tek til orde for at potensialet for turisttrafikk ikkje er fullt utnytta. Særleg dreier dette seg om det regionale hurtigbåttilbodet, men også på ferjestrekningar kan ein ved enkle verkemiddel fokusere meir på opplevinga for eksempel ved å utvikle mattilbodet og betre informasjon om natur og kultur om bord. Gjennom sesongutvidingsprosjektet "The Fjords" har reiselivet rundt Sognefjorden i samarbeid med fylkeskommunen, NHO reiseliv og Fjord1 arbeidd for å utvide og sikre båttilbodet på viktige rutesamband, men strategiane har variert.

Sogn og Fjordane fylkeskommune har ansvaret for rutekjøp for 9 ferjesamband, 17 lokale og fire regionale hurtigbåtsamband. I tillegg har fylkeskommunen teke ansvar for ferje- og passasjerbåttilbod spesielt retta mot turistar. Møre og Romsdal har ansvar for rutekjøp for 20 ferjesamband, fire lokale hurtigbåtsamband og eitt regionale hurtigbåtsamband. Begge fylkeskommunane gir løyve til kommersiell drift av passasjerbåt på Geirangerfjorden og Aurlands- og Nærøyfjorden.

Informantane frå reiselivsnæringa i denne undersøkinga meiner at eksisterande rutetilbod for ferje og hurtigbåt i stor grad dekker reiselivet sine behov både i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. For ferjene langs E39 og andre samband med mykje turisttrafikk er frekvens, føreseieleg tilbod og kapasitet viktig for reiselivet. Rutetilbodet for dei regionale hurtigbåtane og dei spesielle turistrutene er også viktig for reiselivet i begge fylka. Dette har samanheng med at fjordane er reiselivet sitt kjerneprodukt. Difor må tilbodet på fjordane vere tilgjengeleg og ha god kontinuitet.

Reiselivsaktørane tek til ordet for 20 minutt avgangar langs Europaveg 39 og at rutetider på ferjesamband med stor turisttrafikk bør verte meir føreseieleg. Korrespondansen mellom ferjeruter

på ulike samband og mellom ferje og andre kommunikasjonsmidlar må verte betre både intern i fylka og mellom fylka. Eit nytt hurtigbåttilbode vert foreslått på strekninga Bergen-Fjærland-Bergen.

Fylkeskommunane utarbeidar felles rutehefte for buss, båt og ferje. Rutetidene, med opstart 1. mai, vert offentleggjort i april same år. Reiselivet får ikkje informasjon om rutetider tidnok før hovudsesongen. Rutetidene gjeldande frå 1.mai vert offentleggjort i april same år. Dette skapar store problem for næringa fordi turistar og turoperatørar bestiller turar eit år eller meir fram i tid. Praksisen førar til at næringa mister turistar, noko som har uheldig effekt på verdiskaping og lønsemd i næringa. Det er difor eit unisont krav frå reiselivsnæringa at rutetidene må verte offentleg kjent tidlegare og helst eitt år i førevegen, særleg for samband med mykje turisttrafikk og der det er få ruter per døgn, som for eksempel for dei regionale hurtigbåtrutene. Fylkeskommunane bør invitere destinasjonsselskapa til eit årleg *dialogmøte* om ruteplanlegging der næringa sine behov for endringar vert fokusert.

Konklusjonen er at styresmaktene sine strategiar og budsjett for ferje og hurtigbåt dekker viktige behov for reiselivet, men det er trong for å styrke strategiane for betre utnytte potensialet for turisme som finst i sjøtransporten både for hurtigbåt og ferjesamband. I dag er det framleis transportfunksjonen og ikkje opplevingstilbodet som dominerer. For å styrke opplevingstilbodet på ferje og hurtigbåt er det grunn til å legge inn kvalitetskrav i anboda for å stimulere til utvikling av opplevingstilbodet. Nærings- og samferdsleavdelingane i fylkeskommunane bør styrke samhandling og trekke reiselivsnæringa med i dette arbeidet.

Nye tunellar og bruer har avløyst ferjesamband som har vore viktige turistattraksjonar. Staten bør ta ei rolle, saman med fylkeskommunane, for korleis ein kan kompensere for bortfall av slike tilbod, for eksempel ved å inkludere ferjerutene i satsinga nasjonale turistvegar. Konkret foreslår rapporten dessutan at:

- Fylkeskommunane og reiselivsorganisasjonane bør saman arbeide for at rutetider vert meir føreseieleg i tid for kundane. Ein kan starte med å prioritere ein lengre tidshorisont i rutetider for dei viktigaste sambanda både for hurtigbåt og fergje
- Fylkeskommunane bør saman med reiselivsnæringa identifisere utfordringane med korrespondanse mellom transportmiddel, operatørar og område. Krava om korrespondanse må styrkast i anboda for å stimulere til betre korrespondanse ikkje berre mellom tilgrensande samband , men også mellom ulike område og fylke
- Staten bør styrke frekvens på E39 til avgangar kvart 20. minutt og gjere rutetider på andre samband med høg turisttrafikk meir føreseieleg.

Reiselivet sjølv kan bidra til desse endringane ved å vere meir koordinert og aktive overfor fylkeskommunane og operatørane for å fremje sine behov og synspunkt. Skal ein få gjennomslag for endringar må ein ofte prioritere. Det krev koordinering, felles strategiutvikling og oppfølging.

1 Innleiing

1.1 Oppdraget

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) har bedt Vestlandsforskning gjennomføre ei analyse av i kva grad det faktiske rutetilbodet for sjøtransport (ferje og hurtigbåt) er i samsvar med reiselivsnæringa sine behov. Den overordna problemstillingen er: Kva for endringar i dagens system for ferje og hurtigbåt eventuelt kan legge betre til rette for utvikling av norsk reiseliv. Studien er avgrensa til to fylke: Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Oppdraget er spesifisert slik frå NHO:

1. kartlegge om og hvordan fylkeskommunene ivaretar reiselivets behov ved behandling av strategi og budsjett på samferdsel for den kommende sesongen. Med ordet samferdsel er ment sjøtransport (ferge og hurtigbåt),
2. kartlegge om planleggingen av rutetider for kommende sesong gjøres i tilstrekkelig tid i forhold til reiselivsnæringens behov for planlegging for kommende sesong,
3. kartlegge om statens og fylkeskommunenes tilbud på bilfergeruter og hurtigbåter dekker reiselivets behov slik det er i dag eller om det er behov for endringer i, forlengelse av, eventuelt opprettelse av nye ruter, og
4. hvis behovet for økt nasjonal sjøtransport er til stede, kartlegge hvilke ruter som bør endres, forlenges eller opprettes for å øke reiselivsnæringens lønnsomhet. Vurderinger og forslag gjelder innenfor eksisterende infrastruktur.

Bakgrunnen for oppdraget er at i forslaget frå transportetatane til nasjonal transportplan (NTP) for 2014-2023 heiter det at det er "behov for en bedre integrering mellom reiselivspolitikken og samferdselspolitikken". Fylkeskommunane har ei viktig oppgåve i å styrke integreringa mellom reiseliv og samferdsel, heiter det vidare i forslaget. Dette kan mellom anna skje gjennom planstrategiar og regionale planar til fylkeskommunane. Transportetatane inviterer i forslaget reiselivsnæringa til samarbeid om NTP, mellom anna for å skape eit "Bedre fergetilbud – tilpasning av kapasitet i sesongvariasjoner".

1.2 Vår forståing av oppdraget

Oppdraget dreier seg om planlagt rutetraffic med ferje og hurtigbåt (inkludert ekspressbåt). Det betyr at all chartertrafic fell utanfor oppdraget. Vidare fokuserer oppdraget på turisme og reiselivsnæringa. Vi legg til grunn Statistisk Sentralbyrå sin definisjon av turisme i dette arbeidet:

Turist er ein besøkande eller tilreisande som reiser til eller oppheld seg på ein plass som ligg utafor det området ho eller han vanlegvis ferdast i, og kor reisa er av ein ikkje-rutinemessig karakter og opphaldet på plassen varar under eit år¹.

Dette betyr at i omgrepet turist og turisme ligg aktiviteten til både personar som gjestar eit område i ferie eller fritid og i jobbsamanheng, så lenge det ikkje er rutinemessig besøk. Omgrepet inkluderar difor kurs, konferanse eller anna reise med forretningsføremål. Dermed legg vi meir i turist- og turismeomgrepet enn det som er vanleg i dagleg tale. Ein person som er på ein ikkje-rutinemessig forretningsreise omtalar seg ikkje som turist og vert heller ikkje omtalt som turist av reiselivsbedriftene. Vi bruker omgrepa turisme og reiseliv parallelt, reiseliv mest når vi skal omtale næringane og aktiviteten til bedriftene, mendan turist og turisme vert brukt når vi omtaler den reisande.

Vidare er det reiselivsnæringane sine behov vi skal vurdere dagens rutetilbod i forhold til. Med behov forstår vi fire omsyn: 1) om eksisterande ruter dekker eit behov for transport i reiselivet, 2) om det er ønskeleg (behov) for endringar i eksisterande ruter, 3) om det er ønskeleg (behov) med nye ruter på eksisterande samband, og 4) om det er eit potensiale (behov) for nye rutesamband der det i dag ikkje finns eit tilbod. Den siste problemstillinga fell utanfor oppdraget.

I punkt 3 i oppdragsomtalen til NHO er staten sitt tilbod tatt med i tillegg til fylkeskommunane sitt tilbod. Grunnen til det er at oppdragsgjevar ønskjer at alle rutesamband med interesse for reiselivet skal inngå i undersøkinga. Det må også bety at strategiane til staten kan vere av interesse i punkt 1, ikkje berre strategiane til fylkeskommunane. Vi inkluderar difor staten sine strategiar i punkt 1.

Ut frå dette har Vestlandsforskning formulert desse fire delspørsmåla som utgreiinga skal gi svar på:

- Tek styresmaktene sine strategiar for ferje og hurtigbåt i vare behova i reiselivet?
- Dekker gjeldande ruter og rutetilbod for ferje og hurtigbåt behova i reiselivet?
- Får reiselivet informasjon om rutetider i god nok tid før sesongen?
- Kva for endringar er naudsynt i eksisterande rutetilbod, og kva for nye tilbod er det behov for innanfor eksisterande infrastruktur?

I kapittel to har vi presentert statistikk for trafikktviklinga på ferjesamband og mykje nytta turistsamband. Her har vi prøvd å berekne kor stor del turismen utgjer av trafikken.

¹ Sjå http://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/rapp_200932/rapp_200932.pdf

1.3 Metode

Oppdraget dreier seg om forholdet mellom gjeldande strategiar, budsjettvedtak, planprosess og rutetilbod innan ferje og hurtigbåttilbodet og behova i reiselivsnæringa. Her skisserer vi metoden for å svare på dei fire delspørsmåla i undersøkinga.

Data om reiselivet sine behov for sjøtransportruter, endringar og evt. nye ruter har vi innhenta gjennom intervju, mediaoppslag og dokumentanalyse (årsmeldingar og uttale). Intervju og mediaoppslag er dei viktigaste datakjeldene fordi reiselivsorganisasjonane i liten grad har gitt uttale til fylkeskommunale planar. Daglege leiarar i både destinasjonsselskapa og i einsskildre reiselivsbedrifter er intervjuva. I vedlegg er gitt ein oversikt over informantane.

Strategiar og prioriteringar i fylkeskommunane kjem fram i plandokument og budsjettvedtak. Slike dokumentdata er supplert med intervjudata frå tilsette i fylkeskommunane. Oversikt over det faktiske rutetilbodet er innhenta frå ruteinformasjonen til staten og fylkeskommunane.

For å svare på om strategiar og budsjett er i samsvar med reiselivet sine behov, har vi gjort ei kvalitativ vurdering ut frå informasjon og synspunkt gitt av reiselivsorganisasjonar og –bedrifter. For å svare på om dagens rutetilbod er i samsvar med reiselivet sine behov har vi vurdert forslag til endringar (så som auka kapasitet på ferjesamband) mellom anna med bakgrunn i statistikk for attståande kjøretøy. Vi har også vurdert forslaga i forhold til tidlegare undersøkingar og vår kjennskap til turisttilboda og reiselivsnæringa.

For å svare på om ruteinformasjonen kjem tidsnok har vi innhenta informasjon om når rutene vert offentleggjort og bakgrunnen for tidspunktet, og samanlikna det med informasjon frå intervju om når reiselivet har behov for informasjonen i høve til sesongplanlegging.

I tabellen under har vi summert opp kva type data og datainnsamlingsteknikkar vi har nytta for å svare på delspørsmåla i oppdraget.

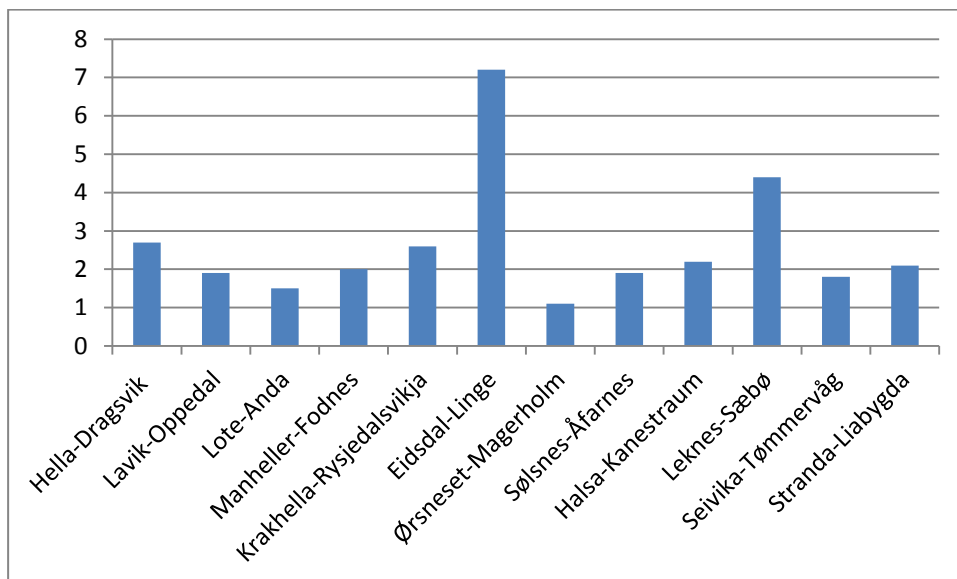
Tabell 1-1: Data og datainnsamling

Delspørsmål	Data	Datainnsamling
Strategi og budsjett ifht. reiselivet sine behov	Statlege og fylkeskommunale plandokument og budsjettvedtak	Dokument og intervju
	Synspunkt frå reiselivsorganisasjonar på fylkeskommunale planar og budsjett	Intervju og dokument
Ruter og rutetilbod ifht. reiselivet sine behov	Informasjon om ruter og rutetabellar frå fylkeskommunane og transportselskap	www.ruteinfo.no, dokument og intervju
	Synspunkt frå reiselivet på ruter og rutetilbod	Intervju og oppslag i media
Kjem informasjon om rutetilbodet tidnok	Tidspunktet for informasjon frå fylkeskommunane	Intervju
	Synspunkt på når reiselivet treng ruteinformasjonen	Intervju
Tilråding og forslag	Samla datamateriale	

2 Bruken av sjøtransport

2.1 Ferje

Ferjestatistikken skil ikkje mellom turisme og anna trafikk. Registreringane går på type kjøretøy per månad. Vi har forsøkt å anslå storleiken på turisttrafikken i juli ved å gå ut frå at øvrig trafikk er den same i juli som i januar. Det er sjølvsagt ei grov forenkling mellom anna fordi det er grunn til å rekne med at godstrafikken er mindre i juli enn i januar (i så fall har vi undervurdert turisttrafikken). Når vi bruker denne føresetnaden (at lokal- og godstrafikk er den same i juli som i januar) får vi fram store skilnader mellom sambanda. Sambandet Eidsdal-Linge har ein trafikk i juli som er 7 gonger så stor som i januar, mens faktoren for Leknes-Sæbø er 4,4. Dette viser at desse to sambanda har ein relativt stor turisttrafikk i juli, sjå figur 2-1 (den vertikale aksen viser trafikken i juli som ein faktor av trafikken i januar). I den andre enden av skalaen har Molde-Vestnes og Lote-Anda "berre" 1,5 gong så stor trafikk midt på sommaren enn i januar.



Figur 2-1: Trafikk i juli som faktor av trafikk i januar, Personbilekvivalenter.

I figuren over er dei relative skilnadene vist. Ser vi derimot på dei absolutte tala så er ikkje skilnadene mellom sambanda så store, men framleis har dei to først nemnde sambanda (Eidsdal-Linge og Leknes-Sæbø) større turisttrafikk enn sambanda langs E39.

Dette er interessant fordi det viser at ein skilde ferjesamband har ein relativt omfattande turisttrafikk på sommaren. For å vise det totale omfanget av turisttrafikken ville det vere meir dekkande å gjere anslag for sesongen som går over fleire månader, for eksempel mai til september. Det er ikkje hensikta her. Vår hensikt er å vise *kva for samband* som har ein betydeleg turisttrafikk.

2.2 Ferje og båtruter retta mot turistar

Ut frå informasjonen i figur 2-1 er det fleire ferjesamband som med rette kunne vore kalla turistferjer på sommaren fordi dei har eit stort volum av tilreisande. I tabellen under er tal reisande på såkalla turistruter vist for åra 2004 til 2011.

Tabell 2-1: Tal reisande (i 1000) med ulike samband og prosent endring.

År	Geiranger-fjorden	Bergen-Flåm	Fjærlands-fjorden	Nærøy-fjorden	Lærdal-Gudvangen
2004	162	44	26	223	94
2005	168	44	24	221	90
2006	169	48	24	235	96
2007	183	53	23	257	101
2008	176	49	20	228	84
2009	152	48	14	194	69
2010	157	49	12	216	66
2011	172	53	11	232	67
% endring 2004-2007	13	19	-12	15	7
% endring 2007-2011	-6	-1	-51	-10	-34
% endring 2004-2011	7	19	-57	4	-29

Tala viser at trafikken generelt var på topp i 2007. Størst prosentvis auke i perioden 2004-2011 har ekspressbåtruta Bergen-Flåm med ein auke på om lag 19 %. Auken på Geirangerfjorden er på 7% medan auken på Nærøyfjorden er på 4 %. På Fjærlandsfjorden vart det frakta nesten 50 prosent færre turistar i 2009 enn i 2004. I heile perioden har det vore brukt varierende materiell, både ferje og passasjerbåt, på denne fjorden. I 2009 vart det nytta materiell med mindre kapasitet enn åra tidlegare. Dette var også det siste året med Fjord 1 som operatør. Frå 2010 vart ruta trafikkert av ny operatør².

² Sjå sluttrapport frå Båtruteprosjektet på Sognefjorden skrevet av Noralv Distad.

3 Strategiar

Her presenterer vi data for styresmaktene sine strategiar og budsjett for 2013 for ferje og hurtigbåt. Vi omtaler først kort strategiane til staten, før vi går nærare inn på strategiane til fylkeskommunane. Til slutt kjem vi inn på strategiane i reiselivet, i den grad vi har funne dei uttrykt eller dokumentert, på desse områda.

3.1 Staten

I dette avsnittet omtaler vi Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2010-2019 og utkast til ny Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2014-2023.

I NTP for 2010-2019 skriv staten at det er ei utfordring å betre transportvilkåra for næringslivet, særleg i distrikta, og slik betre konkurransevilkåra. Under avsnittet om "framkommelighet og forutsigbarhet" (avsnitt 1.4) heiter det mellom anna at sjøtransporten har utfordringar med omsyn til frekvens og framføringstid: "På deler av kysten er vegnettet delvis stengt i perioder av døgnet på grunn av fjorder som må krysses med ferjer. Både ventetid og selve ferjekostnaden øker avstandskostnadene." I forslaget til NTP for 2014- 2023 er desse perspektiva vidareført. Der heiter det at med ferjefri E39 frå Kristiansand til Trondheim kan reisetida verte 8 timer kortare.

I 2010 vart mange riksvegar omgjort til fylkesvegar med fylkeskommunane som ansvarleg forvaltningsstyresmakt. Dette var gjort ut får eit mål om å styrke fylkeskommunane som regional plan- og utviklingsaktør, jamfør Stortingsmelding nr. 12 (2006-2007). Med denne reforma fekk også fylkeskommunane i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal ansvar for ei rekke ferjesamband på det nye fylkesvegnettet. Dette vert omtalt meir under fylkeskommunale strategiar. Statens Vegvesen har i 2013 ansvar for fire ferjesamband i Sogn og Fjordane og fire i Møre og Romsdal.

I NTP for 2010-2019 er det skissert ein kvalitetsstandard for dei tradisjonelle ferjesambanda på riksvegnettet. Standarden handlar om at samband med meir enn 2500 bilar i døgnet skal ha 38 avgangar og vere døgnope, mens samband med lågare trafikk skal ha 36 avgangar. I utkastet til NTP for 2014-2023 har staten gått bort frå ein generell ferjestandard. I staden legg NTP opp til at ein skal fastsette standarden individuelt for kvart samband. Dette vert grunngitt med at sambanda har ulike funksjonar og behov.

Staten driv ingen hurtigbåtruter eller ekspressbåtruter i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

3.1.1 Oppsummering

Ein hovudstrategi i NTP er å erstatte ferjesamband med vegframføring for å redusere transporttid for både lokalbefolkning og næringsliv. Med forvaltningsreforma i vegsektoren er ansvaret for ei rekke ferjesamband overført til fylkeskommunane. Staten sit difor att med ansvar for relativ få ferjesamband. I utkastet til ny NTP for perioden 2014-2023 har staten føreslått å gå bort frå ein generell kvalitetsstandard for ferjesambanda på riksvegnettet.

3.2 Sogn og Fjordane fylkeskommune

Sogn og Fjordane fylkeskommune har som mål at ferjedrifta minst skal oppfylle minstestandarden i NTP for perioden 2006-2015. I følge strategisk samferdsleplan er frekvensen på fylkesvegferjene i Sogn og Fjordane "tett opp til eller betre enn standard i NTP 2006-2015". Fylkeskommunen er i ferd med utarbeide ein Regional transportplan for perioden 2014 – 23. Her vil krav til standard, frekvens på ferjerutene og opningstid på sambanda vere tema.

Med forvaltningsreforma i vegsektoren overtok fylkeskommunen ansvaret for ei rekke ferjesamband. I følge strategisk samferdsleplan er ein hovudstrategi å gjennomføre anbudsutlysing på alle ferjesamband. Fylkeskommunen har etablert eit samarbeid med regionkontoret for Statens Vegvesen i form av ein såkalla Sams vegadministrasjon der også ferjesambanda inngår. I dette samarbeidet har fylkeskommunen ansvaret for prioritering og finansiering av tiltak, mens Statens vegvesen set i verk prioriteringar og tiltak vedtekne og finansiert av fylkeskommunen.

Mange av dei gjeldane kontraktane for drift av ferjesambanda vart vedtekne i 2005-2006. Desse kontraktane legg difor premiss for ferjebudsjettet fram til neste anbudsperiode tek til i 2015. I budsjettet vedteke av fylkestinget i desember 2012 er det sett av nærare 115 mill kroner til fylkesvegferjer i 2013. I dei tre påfølgande åra er det sett av omlag 96 mill kroner til dette tilbudet. Grunnen til denne reduksjonen er avviking av to ferjesamband; Dale-Eikenes og Kjelkenes-Smørhamn pga nye vegsamband. Sett bort frå dei to ferjesambanda som vert lagt ned i 2013, vert rutetilbodet på ferjesambanda i fylket ført vidare på om lag same nivå som før, i følge samferdsleavdelinga i fylkeskommunen. Fylkespolitikarane har prioritert lokalbefolkninga sine behov i utforming av rutetilbodet, men det er eit tilbod som reiselivet også nyt godt av. Samferdsleavdelinga i fylkeskommunen viser til at det ikkje vert oppretta ferjeruter med tanke på reiselivet, men i ein skilde område som for eksempel på sambandet Rysjedalsvikja-Krakhella meiner ein at ferjetilbodet er viktig for reiselivet.

For det lokale hurtigbåttilbodet har Sogn og Fjordane fylkesting vedteke ein minstestandard som seier at alle innbyggjarar skal ha høve til å reise til kommunesenteret tur/retur på same dag minst ein gong i veka. Er det trong for skuleskyss gir det eit rutetilbod morgon og ettermiddag kvar

dag. Når innbyggartalet overstig fem langs den aktuelle hurtigbåtruta aukar rutetilbodet gradvis og kan (med meir enn 40 personar) kome opp i to turar/returar pr. dag. Vidare skal det leggest til rette for at alle innbyggjarane har høve til å reise til næraste tettstad og viktige funksjonar tur/retur på same dag minst ein gong i veka om mogeleg. Mellom Florø og øyane i havbassenget utanfor (Tanøy, Swanøy, Ronalsvåg, Kinn, Skorpa, Fanøy, Batalden, Barekstad m.fl.) er det ei rekkje ruter tilpassa arbeids- og skulependling.

Vi har ikkje funne at dei regionale hurtigbåtrutene (ekspressbåt) mellom Bergen, Sogn og Nordfjord er nedfelt i noko strategidokument eller plan i fylkeskommunen. Behova i reiselivet er tillagt ei viss vekt ved utforming av tilbodet. Ei sommarrute, hurtigbåtruta Bergen-Flåm-Bergen, er retta spesielt mot turistar.

Fylkeskommunen har i fleire år støtta sesongutvidingsprosjektet "The Fjords" sitt arbeid for å betre turistbåttilbodet på Sognefjorden, både med midlar til ruteproduksjon og marknadsføring. Det overordna målet for prosjektet er å auke verdiskapinga i reiselivsnæringa ut frå den rolla opplevingstilbod på fjorden har³. Dei siste åra har denne støtta vorte konsentrert til tilbodet på Fjærlandsfjorden og ferjesambandet Lærdal-Kaupanger-Gudvangen. Selskapet Discover Sognefjord har stått for det praktiske arbeidet med å etablere rutetilbodet. Fylkeskommunen løyvde inntil 1,4 millionar kroner i 2011 og i 2012 til dette tilbodet, mens det er sett av inntil 1,0 og 0,8 millionar kroner for 2013 og 2014 til tilbodet.

Fylkeskommunen viser til at hensikta med denne løyvinga er å bidra til at reiselivet ved Discover Sognefjord skal kunne planlegge og utvikle rutene, og ha god tid til marknadsføring. Det skal gjere tilbodet meir føreseieleg og understøtte reiselivet i området, seier ein rådgjevar ved næringsavdelinga i fylkeskommunen. Midlane er henta frå dei regionale utviklingsmidlane. Fylkeskommunen er ikkje nøgd med utviklinga på rutene på Fjærlandsfjorden og Lærdal-Gudvangen. Rådgjevar på næringsavdelinga seier i eit intervju at:

Vi trur det er behov for rutene, og at passasjertalet kan auke. Avhengig av gode langsiktig planer og at marknadsføringa er god (...) Både administrasjon og politikarar vil sjå resultat av satsingane og prosjekta våre, det er difor synd om ein ikkje får til eit godt tilbod på fjorden som er ein av dei viktigaste attraksjonane vi har.

Samstundes adresserer fylkeskommunen ei utfordring til staten om å ta ansvar for turistrutene på fjorden fordi dei knyter dei nasjonale turistvegane saman. I juni 2012 vedtok fylkestinget i Sogn og Fjordane ei fråsegn der tinget ber om at: "den vellukka satsinga på Nasjonale turistvegane vert utvida

³ Sesongutvidingsprosjektet "The Fjord" bidrog med midlar til passasjerbåtruta mellom Flåm og Gudvangen på 2000-talet. I dag (2013) er denne ein kommersiell rute med heilårsdrift utan nokon offentleg støtte. Fylkeskommunen si rolle er då avgrensa til å tildele ruteløyve til operatøren.

til å omfatta ferjestrekningane Lærdal-Kaupanger-Gudvangen og Balestrand-Fjærland". Dette vert grunngeve med at fjordane er våre mest kjente attraksjonar, og at dei må vere tilgjengeleg i turistsesongen med eit stabilt tilbod over fleire år.

Sogn og Fjordane fylkeskommunen inviterer reiselivsnæringa, i form av destinasjonsselskapa, til eit årleg rutemøte der det vert gitt informasjon om rutekjøp og utarbeiding av ruteheftet. Dette er i hovudsak eit møte det fylkeskommunen gir informasjon. Oppmøtet frå selskapa har ikkje vore stort på desse møta.

3.2.1 Oppsummering

Vi kan summere opp Sogn og Fjordane fylkeskommune sine strategiar for ferje med at tilbodet først og fremst er utforma ut frå transportbehova til lokalbefolkninga, men at reiselivet sine behov har betydning for kapasiteten på samband med betydeleg turisttrafikk. Fylkeskommunen nyttar både rutekjøp, tilskot og marknadsprising som finansieringsmekanisme for rutetilbodet. Reduksjonen i budsjettet for ferjedrift for 2014 ifht. 2013 skjer pga. avvikling av to ferjesambanda grunna vegframføring. Fylkeskommunen har etablert ein Sams vegadministrasjon med Statens Vegvesen der ferjesambanda inngår. Det lokale hurtigbåttilbodet er først og fremst utforma for å dekke behovet for arbeids- og skulependling. Fylkeskommunen har løyvd midlar for å oppretthalde og utvikle rutetilbod for turistar på samband som har mista statleg finansiering etter ferjeavløysingsprosjekt.

3.3 Møre og Romsdal fylkeskommune

Møre og Romsdal fylkeskommune har mål om ferjefri kyststamveg (E39) mellom byane Ålesund, Molde og Kristiansund. Realisering av dette målet er i følge fylkeskommunen særskild viktig for næringsliv, sysselsetting og busetting i fylket. I dag er det eitt ferjesamband (Molde-Vestnes) mellom desse byane som staten har ansvar for. Fram til målet om ferjefri stamveg er realisert er både lokalbefolkning og næringsliv avhengig av eit godt rutetilbod i mange år enno, understrekar ein rådgjevar ved samferdsleavdelinga i fylkeskommunen.

Fylkeskommunen har ein ferjestrategi for perioden 2006-2015 med hovudfokus på heilskapleg tenking for betre koordinering mellom riksveg- og fylkesvegferjetilbodet og å heve standarden i tilbodet, mellom anna med *tilknytning* til riksvegsamband, for å skape betre overgang mellom ulike transportmiddel. Når det gjeld minstestandarden for ferjedrift, har fylkestinget vedteke å heve kvaliteten både når det gjeld frekvens, attståande bilar, opningstid på natt, kapasitet, ventetid natt og gjere tilbodet meir føreseieleg i forhold til NTP standarden. I intervju kjem det fram at

rådgjevarane meiner det er uheldig at staten no føreslår å gå bort frå ein felles standard for riksvegferjesambanda i forslaget til ny NTP.

Møre og Romsdal Fylkeskommune har rutekjøp på 20 tradisjonelle ferjesamband og gir ruteløyve for to kommersielle samband på Geirangerfjorden. Ved utgangen av 2012 var det etablert kontraktar på alle ferjesambanda i fylket. Anbudsperioden varierer mellom 8 og 10 år, men nokre kontraktar er på 6 år (med aukande krav til materiell i kontraktane er det trong for lengre anbudsperiodar). For dei fleste sambanda er difor premissane for ferjebudsjettet for 2013 bestemt fleire år tidlegare. Samferdslebudsjettet er dermed bunde opp av fastsette kontraktar, men kontraktar vert også reforhandla for å redusere talet på attståande bilar.

Forslag til budsjettet for 2013 for ferje er 315 mill. kroner. Dette er ein liten reduksjon på 3 mill kroner ifht. 2012. Grunnen til nedgangen er at 2013 vert eit rimeleg driftsår fordi det er siste året for ein del anbudsavtaler. Når desse vert revidert i 2014 vil kostnadene gå opp. For hurtigbåt er budsjettet auka med 1 mill kroner for 2013. Dette skuldast kostnadsauke for diesel på kystekspresen som fylkeskommunen må kompensere for.

Når fylkeskommunen tok over ansvaret for ferjesamband som følgje av forvaltningsreforma i 2010, tok dei også over ansvaret for etablerte kontraktar mellom Statens Vegvesen og operatørane på sambanda. Fylkeskommunen har fått erfare etter overtaking av ferjedrifta frå staten at gjeldane kontraktar ofte ikkje er utforma for å ta hand om auke i trafikken. Det gjeld fleire samband, mellom anna på sambandet Åfarnes-Sølsnes. Fylkeskommunen har etablert eit samarbeid med Statens Vegvesen i form av ein såkalla Sams vegadministrasjon slik at ferjesamband på fylkes- og riksvegar har felles administrasjon.

Møre og Romsdal fylkeskommune dimensjonerer ferjetilbodet ut frå nærings- og lokaltrafikken året rundt. Dei politiske retningslinene gir denne prioriteringa, seier ein rådgjevar ved samferdsleavdelinga. Dette betyr at det er rom for turisttrafikken fordi denne er på sitt høgaste når næringstrafikken er på sitt lågaste (midt på sommaren).

På dei fleste sambanda er det nærings-, lokal og pendlartrafikken som dominerer, særleg på dei bynæra sambanda, men også mellom fylket og hovudvegane sør-, nord og austover. Generelt sett vert det etablerte rutetilbodet for ferje vidareført og utvida for å ta hand om aukande trafikk, men trafikken frå tilreisande er med å påverke behova for frekvens og kapasitet på sambanda.

Det finst likevel nokre unntak for denne prioriteringa ved at turisttrafikken dimensjonerer tilbodet om sommaren, som for eksempel på sambanda Linge-Eidsdal i Nordalsfjorden, Lekneset-Sæbø i Hjørungfjorden og Åfarnes-Sølsnes. På desse sambanda legg turisttrafikken føringar for dimensjoneringa av kapasiteten på sommaren og har mellom anna ført til at ein har tre ferjer på Linge-Eidsdal midt på sommaren.

Fleire veg- og ferjeavløysingsprosjekt vil redusere tal samband i åra framover. Etter opning av Kvivsvegen i 2012 (mellom Grodås og Austefjord) vert det utforma ny kontrakt for sambandet Volda-Folkestad med redusert tilbod. Vidare vil to ferjesamband verte avvikla når øyane utanfor Ålesund får fastlandssamband (Nordøyvegen), etter planen i 2018. Slike endringar i samferdslestruktur og andre samfunnsmessige endringar (busetting og næringsaktivitet), reduserer behovet for midlar over samferdslebudsjett til ferjedrift. Samstundes kan trafikken auke, og dermed kostnaden, på dei gjenståande sambanda grunna auke i trafikken. Det kan gi trong for større budsjett.

Møre og Romsdal fylke har fire fylkesinterne hurtigbåtruter og ei regional hurtigbåtrute mellom fylket og Sør-Trøndelag (Trondheim). Fylkeskommunen har fire strategiar for hurtigbåt. Ein skal prioritere gode pendlartilbod (til arbeid og skule) i utforming av rutetilbodet og rutene skal korrespondere med anna kollektivtilbod. Fylkeskommunen vil ikkje opprette nye hurtigbåtsamband og skal stille krav om miljøvennlege båtar.

Som for ferjetilbodet er lokalbefolkninga sine behov (arbeids- og skulereiser) for transport avgjerande for dimensjonering av tilbodet for hurtigbåt. Eit unntak frå denne prioriteringa er hurtigbåttilbodet om sommaren til øyane Hitra, Frøya og Sula for å gi gjestene til desse øyane eit båttilbod. Tilbodet bygger vidare på den historiske ruta til øyane før fastlandssambanda til Hitra kom i 1994 og til Frøya i år 2000. Elles vert hurtigbåttilbodet på same måte som ferjetilbodet direkte påverka av endringar i kommunikasjonsstrukturen. Når vegsambandet til Nordøyane vert etablert i 2018 vert hurtigbåten frå Ålesund til øyane avvikla.

Møre og Romsdal fylkeskommune har ikkje rutinar for å innhente synspunkt frå reiselivsnæringa på ferje og hurtigbåttilbodet, men dei inviterer kvart år kommunane til å kome med sitt syn på tilboda. Om kommunane innhentar synspunkt frå reiselivsnæringa veit ikkje vår informant i fylkeskommunen.

3.3.1 Oppsummering

Vi kan summere opp strategiane til Møre og Romsdal med at fylkeskommunen skal utvikle og betre ferjetilbodet for næringstrafikken og lokalbefolkninga, noko som også gir rom for turisttrafikken på sommaren. Turistane påverkar behova for frekvens og kapasitet på fleire av sambanda. Ferjestrategien fokuserer på heilskapleg tenking for å betre koordinering mellom riksveg- og fylkesvegferjetilbodet og heving av standarden. Det lokale- og regionale hurtigbåttilbodet er først og fremst utforma ut frå lokalbefolkninga sine behov.

3.4 Reiselivsnæringa

Ferjeavløysingsstrategien til staten og Møre og Romsdal fylkeskommune har tilslutning frå destinasjonsselskapa i fylket. Ferjefri veg gir auka trafikk, noko som er positivt for næringa. Ferjefrie samband er viktig for transportnæringa, næringslivet i distrikta og lokalbefolkninga, og er av våre informantar i reiselivsnæringa i stor grad sett på som ein fordel. Raskare og enklare kommunikasjonar gir meir trafikk, og mange reiselivsbedrifter set likskapsteikn mellom meir trafikk og meir omsetning i eigen bedrift⁴.

Når det gjeld hurtigbåtruta mellom Kristiansund og Trondheim viser eit destinasjonsselskap til at ruta har eit ikkje utnytta potensiale for reiseliv. Dette dreier seg både om tilrettelegging når det gjeld rutetider, men kanskje vel så mykje om andre tiltak for å gjere opplevinga meir attraktiv. Det dreiar seg om tilrettelegging og marknadsføring for tematurisme som for eksempel sykkelturisme og forskjellige arrangement og festivalar som vert halde årvisst på kysten.

Reiselivsnæringa i Sogn og Fjordane har heller ikkje vesentlege merknader til ferje- og hurtigbåtstrategiane til staten og fylkeskommunen. Men næringa ser at ferjeavløysingsprosjekt endrar vilkåra for opplevingstilbod på fjord og sjø for tilreisande. Når ferjetilbod ikkje lenger får offentleg støtte over samferdslebudsjetta vert det vanskeleg å oppretthalde viktige opplevingsprodukt for turistane. Dette dreier seg om opplevingar knytt til kyst- og fjordlandskapet, dyre- og fuglelivet og busetting og aktivitet i samfunna ein reiser gjennom. Som vi seinare skal kome inn på, meiner reiselivet i Sogn at det er fjorden, forstått som opplevingar tilreisande får av å vere på fjorden, reiselivsnæringa lever av. Dette er også vist i andre rapportar⁵. I Sogn kjem dette til uttrykk på Fjærlandsfjorden og Sognefjorden (Aurland- og Nærøyfjorden). Fram til og med år 1994 var rutesambandet på Fjærlandsfjorden ein del av riksferjesystemet med statleg finansiering. Når tunnelen mellom Sogndalsdalen og Fjærland opna i 1995 vart denne støtta avvikla. På same vis var ferjesambandet Lærdal-Kaupanger-Gudvangen ein del av riksvegferjesystemet før Lærdalstunnelen opna i november 2000. Med desse vegutbyggingane vart grunnlaget for tradisjonell ferjedrift borte på desse sambanda. Reiselivsnæringa i Sogn⁶ har søkt om statleg støtte til desse rutene, men har fått avslag.

I 2001 tok fleire reiselivsaktørar i Sogn, med Aurland- og Lærdal reiselivslag og Sognefjorden Reiseliv i spissen, initiativ til sesongutvidingsprosjektet "The Fjords" for å utvide og sikre båttilbodet

⁴ I denne undersøkinga har det ikkje vore vår oppgåve å utfordre denne oppfatninga ved å vise til at type trafikk påverkar lønsemda, altså at mindre trafikk kan auke lønsemd dersom trafikken består av meir betlingsviljuge kundar.

⁵ Sjå for eksempel: Aall C., E. Brendehaug, T-A. Fløtre, T. Aaretun og K-G Høyer (2003). Næringsmessig potensiale for kvalitetsturisme. Rapport 4/2003. Vestlandsforskning. Sogndal.

⁶ Ruteutviklingsprosjektet leia av Aurland og Lærdal reiselivslag har søkt samferdsledepartementet om støtte.

på viktige rutesamband på Sognefjorden. Reiselivsbedriftenes Landsforbund (no NHO reiseliv) og Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (Fjord1) slutta seg til prosjektet. Arbeidet har særleg retta seg mot desse sambanda:

- Bilferje Lærdal-Kaupanger-Gudvangen i sommersesongen
- Bilferje/passasjerbåt på Fjærlandsfjorden i sommersesongen
- Heilårsdrift på passasjerbåt Flåm-Gudvangen
- Ekspressbåtrute Bergen-Flåm i sommersesongen

Prosjektet har arbeidd med sesongutviding for mai og september frå 2002⁷. Arbeidet har vore finansiert av Sogn og Fjordane fylkeskommune, Innovasjon Norge, Sogn regionråd, reiselivslaga og transportselskap.

I 2008/2009 vart det tydeleg at reiselivet i Sogn ikkje hadde ein samla strategi for tilbodet på Fjærlandsfjorden. Diskusjonen stod mellom passasjerbåt og ferje og om dei offentlege midlane i sin heilskap skulle nyttast til ruteproduksjon eller om ein også skulle setja av midlar til profilering og sal. I oktober i 2009 bestemte operatøren seg for å redusere tilbodet på Fjærlandsfjorden til perioden juni-august⁸. I mars 2010 løyvde så Sogn og Fjordane fylkeskommune ekstra midlar for å oppretthalde tilbodet, men operatøren la ned si rute etter 2009 sesongen. Fylkeskommunen er difor sett på som ein medspelar for reiselivsnæringa for å oppretthalde og utvikle rutetilbodet på Sognefjorden.

I sluttrapporten frå sesongforlengingsprosjektet heiter det at per då (2010) var eit for sterkt fokus på å få finansiert ruta år for år, og at marknadsføring og sal ikkjevar tilfredstillande. Ruta vert opplevd å vera for usikker til at reiselivsorganisasjonane skal legge den inn i program og brosjyrar. Ein hotelldirektør i området uttrykker dette slik:

Når vegen med tunnelen frå Sogndalsdalen til Fjærland kom, skulle Fjord 1 oppretthalde bilferje. Så vart det diskusjon om berre passasjerbåt, diskusjon kor lang sesong skulle vere osv. Det vart så mykje diskusjon og endringar at det skapte usikkerheit, det kom ikkje eit konsistent budskap i marknaden om tilbodet. Denne vinglinga øydela for tilbodet (...) Dersom vi hadde hatt eit langsiktig stabilt ferjetilbod ville vi hatt eit anna volum enn i dag på sambandet.

Styreleiar i Discover Sognefjord, Knut Lindström, seier at selskapet har endra strategien for dette sambandet. Tidlegare vart alle midlar nytta til rutekjøp, mens ein no har satt av ein del av midlane til marknadsføring. Erfaringane så langt er at tiltak mot delar av marknaden har hatt effekt.

⁷ Informasjon frå sluttrapport for Båtruteprosjektet ved Noralf Distad

⁸ Sjå Sogn Avis 25. januar 2010.

I 2012 overtok Norled løyve for å drive ekspressbåtruta mellom Bergen, Sogn og Nordfjord etter anbuds konkurranse. Ein hotelldirektør viser til vanskaner som oppstod med endring av operatør for ekspressbåten Bergen-Sogn:

Når Norled får konsesjon på ekspressbåten blir det eit vilt kaos for rundturane som må kombinere Norled, Fjord 1 og NSB sitt rutetilbod. Då sviktar det, rundturane vert ikkje annonsert og billetter må kjøpast einiskildvis, før kunne det kjøpast ein plass.

Dette dreier seg mellom anna om korrespondanse mellom ferje og ekspressbåt midtfjords på Sognefjorden (mellom Balestrand og Gudvangen). Fylkeskommunen har fått melding om at Fjord1 ikkje kan garantere for tryggleiken for denne korrespondansen.

Destinasjonsselskapet Fjordkysten meiner at Bergen må styrkast som innfallspurt til Sogn og Fjordane generelt, og Florø styrkast som innfallspurt til FjordKysten. Selskapet tek til orde for at fylkeskommunen sitt rutekjøp må brukast aktivt for å utvikle reiselivsnæringa og det må etablerast eit forpliktande samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunen og reiselivsnæringa om konkrete utviklingsprosjekt.

3.4.1 Oppsummering

Reiselivsorganisasjonane i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane har ikkje vesentlege merknader til ferje- og hurtigbåtstrategiane til fylkeskommunen, men fleire tek til orde for at potensialet for turisttrafikk ikkje er fullt utnytta. Særleg dreier dette seg om det regionale hurtigbåttilbodet, men også på ferjestrekningar kan ein ved enkle verkemiddel fokusere meir på opplevinga for eksempel ved hjelp av informasjon om natur og kultur og mattilbodet. Gjennom sesongutvidingsprosjektet "The Fjords" har reiselivet rundt Sognefjorden i samarbeid med fylkeskommunen, NHO reiseliv og Fjord1 arbeidd for å utvide og sikre båttilbodet på viktige rutesamband, men strategiane har variert. Reiselivsnæringa i Sogn har søkt Samferdsledepartementet om midlar til å oppretthalde båttilbod på Sognefjorden, men har fått avslag.

4 Ruter og rutetilbod

I dette kapitlet skal vi presentere data for dagens rutetilbod for ferje og hurtigbåt og reiselivet sitt syn på om dagens tilbod dekker reiselivet sine behov.

4.1 Staten

Statens Vegvesen gjennomfører rutekjøp på riksvegnettet i Sogn og Fjordane for ferjesambanda:

- Mannheller-Fodnes (RV5)
- Hella-Vangsnes-Dragsvik (RV13, RV 55)
- Lavik-Oppedal (E 39)
- Lote-Anda (E 39)

På Mannheller-Fodnes er rutefrekvensen auka dei siste åra, og sambandet har i dag tre avgangar per time (20 minutt avgangar) i kvar retning det meste av dagen, men med lågare frekvens på natta. Lavik-Oppedal har to avgangar kvar time det meste av dagen, men med lågare frekvens på natta. Lota –Anda har to avgangar kvar heile time det meste av dagen med lågare frekvens på natta. Desse tre sambanda har heilårsruter. Trekantsambandet Hella-Vangsnes-Dragsvik har vinter- og sommarrutar med varierende frekvens gjennom døgnet. Sommarruta Hella-Dragsvik har to fleire avgangar i kvar retning enn vinterruta. I juli er trafikken 2,7 gonger større enn i januar og viser at sambandet er viktig for reiselivet. Det same gjeld sambandet Mannheller-Fodnes kor trafikken doblast i juli i forhold til januar.

Statens Vegvesen gjennomfører rutekjøp på riksvegnettet i Møre og Romsdal for dei fire ferjesambanda langs E 39:

- Folkestad-Volda
- Festøya- Solavågen
- Vestnes-Molde
- Halså-Kanestraum

Desse sambanda har ein forholdsvis lik rutefrekvens på vekedagane. Generelt har dei to avgangar kvar time i kvar retning, men med lågare frekvens på natta og kvelden. I helgane er det lågare frekvens spesielt på natta og tidleg morgonen. Sambanda Vestnes-Molde og Halså-Kanestraum har generelt lågare frekvens laurdagar.

4.2 Sogn og Fjordane fylkeskommune

Fylkeskommunen er involvert i sjøtransport på tre måtar. For det første gjennom rutekjøp på ferje og hurtigbåt/ekspresbåt. For det andre ved å gi tilskot til spesielle ruter retta mot turistmarknaden. For det tredje ved å tildele løyve for kommersielle ruter utan offentlege midlar.

4.2.1 Rutekjøp

Sogn og Fjordane fylkeskommune har rutekjøp på i alt 9 ferjesamband, sjå kart i figur 4-1 under.

Dette er sambanda (nummer i parentes er nummervisning til sambandet på kartet, figur 4-1):

- Daløy-Haldorsnes (1)
- Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella (2)
- Ortnevik- Måren- Nordeide (3)
- Kaupanger-Frønningen (4)
- Dale-Eikenes (5)
- Askvoll-Fure-Værlandet (6)
- Askvoll-Gjervik (6)
- Kjelkenes- Smørhamn (7)
- Måløy-Oldeide (8)
- Stårheim-Isane (9)

Krakhella-sambandet har betydeleg turisttrafikk om sommaren (160 % auke i trafikk i juli i forhold til januar). På kartet under er alle ferjesambanda, både fylkeskommunale og statlege, markert.



Figur 4-1: Ferjesamband i Sogn og Fjordane, fylkeskommunale og statlege.

I tillegg til desse sambanda har Luster kommune forvaltningsansvaret for Solvorn-Urnes (S), men fylkeskommunen bidreg til finansiering av sambandet m.a. for å sikre ei skuleskyssrute. Sambandet Kjelkenes- Smørhamn vert avvikla når ny veg til Bremanger står ferdig etter planen sommaren 2013. Sambandet Dale-Eikenes vert avvikla med ny bru som skal stå ferdig etter planen i desember 2013.

Fylkeskommunen gjorde vedtak 31. januar 2012 om å tilrå bru ved Lote-Anda for ferjefri E39. I påvente av denne utbetringa ber fylkestinget om hyppigare frekvens (15 eller 20 minutt) på ferjesambandet .

Sogn og Fjordane fylkeskommune kjøper transporttenester på følgjande regionale hurtigbåtsamband i 2013:

- Bergen - Sogn
- Bergen - Nordfjord
- Sogn - Nordfjord
- Bergen - Flåm (sommerhalvåret)

På ruteinformasjonen (www.ruteinfo.net) er den siste av desse rutene omtalt som turistrute. Finansieringa er likevel tradisjonell med rutekjøp.

Fylkeskommunen kjøper transporttenester på i underkant av tjue lokale hurtigbåtsamband⁹:

- Dingja-Soleiboten
- Florø-Barekstad-Batalden-Fanøy
- Florø-Rognaldsvåg-Kinn
- Florø-Stavang-Fanøy
- Florø-Batalden- Rognaldsvåg-Kinn
- Flåm-Balestrand
- Gulen-Ytre Solund
- Gåsvær-Midtre Solund-Hardbakke
- Kolgrov-Husøy-Utvær
- Måløy-Silda
- Måløy-Smørhamn-Florø
- Nord-Solund
- Vik-Ortnevik
- Flåm-Aurland-Undredal-Sogndal
- Måløy-Hennøystranda
- Barmsund-Barmen
- Selje-Seljeøya

Rutetilbudet på desse sambanda er utforma først og fremst for å dekke transportbehovet til lokalbefolkninga, men er tilgjengeleg også for andre reisande.

4.2.2 Kommersielle ruter

Passasjerbåtsambandet mellom Flåm og Gudvangen er eit kommersielt samband utan offentlege tilskot eller rutekjøp. Fylkeskommunen sin rolle er avgrensa til å gi løyve for å drive rutetrafikk på sambandet, eitt løyve som Fjord1 har hatt i ein årrekke. Sambandet har utprega turisttrafikk både sommar og vinter. Vinteren 2013 er det ein avgang i kvar retning, mens i perioden 1. mai til 20. juni og 20. august til 30. september er det fire avgangar i kvar retning. Midt på sommaren (20/6-20/8) er det fem avgangar i kvar retning. I 2013 vert det gjort ei endring ved at nokre av avgangane vert gjennomført med bilferje.

⁹ For ei oversikt over lokale båttruter sjå: <http://www.ruteinfo.net/frame.aspx?id=11157>

4.2.3 Samband med tilskot

Som omtalt tidlegare gir Sogn og Fjordane fylkeskommune økonomisk støtte for eit rutetilbod på Fjærlandsfjorden og ferjesambandet Lærdal-Kaupanger-Gudvangen. For val av operatør på sambanda vert anbodsystemet brukt.

I 2013 vert tilbodet på ferjesambandet Lærdal-Kaupanger-Gudvangen lagt om til å gjelde Kaupanger-Gudvangen med to avgangar i kvar retning per dag (i 2012 var det tre avgangar i høgsesongen i kvar retning). Grunngevinga frå Fjord 1 for desse endringane er i følgje ein tilsett i Fjord1:

(...) naudsynte tilpassingar til marknaden og kommersielle vurderingar knytt til framtida. Med ein trafikkutvikling i 2012 som var dårleg på ruta, blir ei justering i tilbodet ein naturleg konsekvens for å kunne etablere eit tilbod med sunn økonomi som ein har tru på for åra som kjem¹⁰.

For Fjærlandsfjorden vert tilbodet i 2013 to turar i kvar retning per dag med passasjerbåt.

4.2.4 Informasjon om rutetider

Fylkeskommunen utarbeidar felles rutehefte for buss, båt og ferje. Rutetidene, med oppstart 1. mai, vert offentleggjort i april same år. Dette er fast rutine og er styrt av budsjettprosessen i fylkeskommunen. Fylkestinget vedtek budsjettet i midten av desember. Hovudutval for samferdsle fordeler sin del av budsjettet i februar møtet. Først då kan den konkrete ruteplanlegginga skje. Rutetilbodet vert fastsett av politikarane, men vanlegvis vert det ikkje store endringar. Skal det skje større endringar vert desse normalt planlagt i lengre tid. Ein rådgjevar i fylkeskommunen seier det slik: "Vi har langtidsbudsjett så det skal ikkje skje dramatiske endringar, men ting kan skje. Slik er offentlege prosessar."

På den kommersielle ruta Flåm-Gudvangen er rutetidene no (2013) fastsett fram til og med 2015 og annonsert med denne tidshorizonten. I følgje ein hotelldirektør i Sogn er det siste "ein liten revolusjon" .

¹⁰ Personleg informasjon frå Fjord1 per e-post.

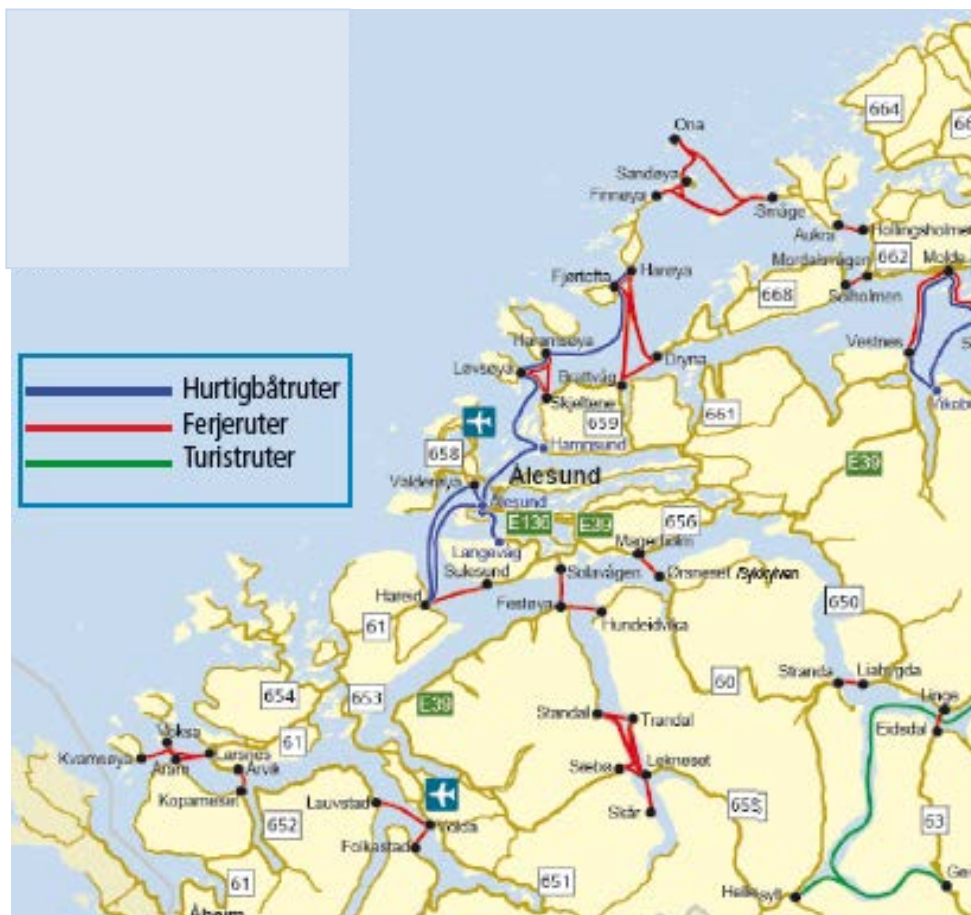
4.3 Møre og Romsdal fylkeskommune

4.3.1 Rutekjøp

Møre og Romsdal fylkeskommune har rutekjøp på i alt 20 ferjesamband, sjå figur 4-2 og 4-3.

På sunnmøre og Møre gjeld dette sambanda:

- Festøya-Hundeidvika
- Ørsnes-Magerholm
- Stranda-Liabygda
- Eidsdal –Linge
- Sæbø-Leknes-Standal-Trandal-Skår
- Volda-Laustad
- Larnes-Åram-Voksa-Kvamsøya
- Årvik-Koparnes
- Hareid-Sulesund
- Brattvåg-Dynga-Fjørtofta-Harøya
- Haramsøya-Løvsøya-Skjeltene
- Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona
- Solholmen-Mordalsvågen
- Aukra-Hollingsholmen
- Molde-Sekken
- Åfarnes-Sølsnes.



Figur 4-2: Samband for sjøtransport (ferje og hurtigbåt) på Sunnmøre og Møre

På Nordmøre har fylkeskommunen ansvar for sambanda (figur 4-3):

- Seivika-Tømmervåg
- Edøya-Sandvika
- Arasvika-Hendset
- Kvanne-Røkkum



Figur 4-3: Samband for sjøtransport (ferje og hurtigbåt) i Romsdal og på Nordmøre.

Desse ferjesambanda har varierende rutefrekvens tilpassa lokal-, nærings og turisttrafikken¹¹. For eksempel har ferjeruta mellom Småge og Finnøy utafor Ålesund 4-5 avgangar per dag, mens sommerruta på Eidsdal-Linge har tre avgangar kvar time i kvar retning. Dette har mykje med omfanget av turisttrafikken å gjere. Eidsdal-Linge har sju gangar så stor trafikk i juli i forhold til januar, og er det mest utprega turistsambandet med tradisjonelt rutekjøp følgt av Sæbø-Leknes med fire gonger større trafikk på sommaren enn i januar (sjå figur 2-1).

Møre og Romsdal har fire fylkesinterne hurtigbåtsamband i tillegg til den byinterne sundbåten i Kristiansund. Fylkeskommunen har rutekjøp på desse heilårssambanda:

- Hareid-Valderøya-Ålesund
- Langevåg-Ålesund
- Ålesund-Valderøya-Nordøyane
- Molde-Hellan-Vikebukt-Sekken

Hurtigbåtruta mellom Hareid-Valderøya-Ålesund har 15 avgangar i kvar retning på vekedagar, men færre avgangar i helgane. Langevåg-Ålesund har om lag 20 avgangar i kvar retning på

¹¹ For nærmare informasjon sjå http://177mr.no/public_files/docs/2013/Fellesrutehefte2012.pdf

vekedagar, mens sambandet til Valderøya og Nordøyane har langt færre (2-6). Sambandet Molde-Hekken har om lag 10 ruter i kvar retning på vekedagar.

I tillegg har fylkeskommunen rutekjøp på den regionale hurtigbåtruta mellom Kristiansund og Trondheim med tre avgangar i kvar retning på vekedagane året rundt.

4.3.2 Kommersielle ruter

Fylkeskommunen har gitt ruteløyve for ferjetrafikk på to kommersielle samband på Geirangerfjorden mellom Valldal og Geiranger og Hellesylt og Geiranger. Desse sambanda har rutetrafikk i perioden 1. mai til 30. september med ein høgare frekvens i perioden 1. juni til 31. august. I 2011 frakta desse to sambanda drygt 170.000 turistar.

4.3.3 Ruter med tilskot

Møre og Romsdal fylkeskommune gav tilskot til sesongforlenging i tre år på strekninga Geiranger - Hellesylt i tråd med reiselivsprogrammet i Møre og Romsdal i perioden 2006 til 2010. År 2010 var det siste året med tilskot til denne strekninga. Det er også tidlegare gitt tilskot til ferja mellom Valldal og Geiranger. I 2013 vert det ikkje gitt tilskot til nokon ferjestrekningar i Møre og Romsdal.

4.3.4 Informasjon om rutetider

Fylkeskommunen planlegg rutetilbod og –tider på hausten, men det er budsjettprosessen i fylkeskommunen som gjer at rutetidene gjeldande frå 1. mai først vert publisert i april.

Rådgjevar på samferdsleavdelinga vedgår at dette er ”i seinaste laget”. Samstundes viser han til at hurtigbårutene ikkje har endra seg noko særleg etter 1994.

4.4 Reiselivsnæringa

Her skal vi svare på om gjeldande ruter og rutetilbod for ferje og hurtigbåt er i samsvar med reiselivet sine behov. Behov vert definert som både om eksisterande ruter dekker eit behov for transport i reiselivet, 2) om det er ønskeleg (behov) med endringar i eksisterande ruter, 3) om det er ønskeleg med (behov for) nye ruter på eksisterande samband eller innafor eksisterande infrastruktur.

4.4.1 Sogn og Fjordane

Eksisterande tilbod

Eksisterande rutetilbod for ferje og hurtigbåt dekker i stor grad reiselivet sitt transportbehov. Det kan variere i kva grad turistar klarer å utnytte tilbod med låg frekvens når rutetider er tilpassa andre målgrupper. For eksempel er lokale hurtigbåttilbod utforma for å dekke behovet for arbeids- og skulereiser morgon og ettermiddag, mens tilreisande gjerne vil ha tilbod til andre tider. Denne situasjonen har vi ikkje på ferjesamband med høg frekvens som Mannheller - Fodnes og Lavik-Oppedal. På slike samband er den generelle trafikken så stor at tilbodet har ein frekvens og kapasitet som dekker reiselivet sine behov, men det kan vere trong for tilpassingar som vi kjem inn på under.

Av rutetilboda med tung turisttrafikk er sommarekspressbåtruta Bergen-Flåm spesielt viktig. Dette tilbodet vert omtalt av destinasjonsselskap som tilfredsstillande. Dessutan er rutene på Fjærlandsfjorden, ferje- og passasjerrutene på Aurland- og Nærøyfjorden samt sambandet Solvorn-Ornes også viktige for reiselivet.

Fleire reiselivsbedrifter viser til at fjordane er reiselivet sitt hovudprodukt. Det er difor avgjerande å oppretthalde eit godt og forutseieleg tilbod. Ein seier det slik: "Det er fjorden vi lever av. Difor må tilbodet på fjorden vere tilgjengeleg og ha god kontinuitet". I denne samanheng vert reduksjonen i tilbodet på ferjestrekning Lærdal-Kaupanger-Gudvangen ikkje tatt godt imot av reiselivsbedrifter i området. På den andre sida vert det tatt godt i mot at Fjord1 styrkar tilbodet på sambandet Flåm-Gudvangen.

Fleire bedrifter er uroa over stabiliteten i tilbodet på Fjærlandsfjorden. I dag er dette tilbodet redusert ifht. slik det var for 10 år tilbake. Reiselivsbedriftene meiner at tilbodet bør kome tilbake på det nivå det hadde tidlegare. Det same gjeld korrespondansen mellom ekspressbåt og ferje midtfjords på Sognefjorden ved innlaupet til Aurlandsfjorden. Dette tilbodet fall bort når Norled vann anbodskonkurransen om rutene mellom Bergen, Sogn og Nordfjord.

Behov for endringar

Når det gjeld behovet for endringar i eksisterande ruter vert også dei tyngre ferjesambanda trekt fram. Ein hotelldirektør viser til at bedrifta er avhengig av trafikk og at det difor er ønskeleg med 20 minutts avgangar på sambandet Anda-Lote på Europaveg 39. Samstundes vert det vist til at det har skjedd forbetringar i tilbodet på dette sambandet dei siste åra.

Ein annan hotelldirektør viser til at trekantsambandet Vangsnes-Hella-Dragsvik har ein så varierende frekvens at det er vanskeleg å informere godt om rutetider til tilreisande. Her ville det vore ein stor fordel med faste rutetider, i det minste på sommaren, med for eksempel avgangar kvart

30. minutt. Som våre anslag viser (sjå tabell 2-4) har dette sambandet ein høg del turistar om sommaren.

Lengre utpå kysten peiker reisemålselskapet Fjordkysten på behovet for forbetringar i ferjetilbodet søndagar i Ytre Solund (Daløy-Haldorsnes) for å oppnå betre korrespondanse med hurtigbåten mot Bergen.

Det er også uttrykt ønske frå reiselivsbedrifter i Florø-området om ei hurtigbåtrute midt på dagen frå Selje sørover mot Bergen, og for lokale hurtigbåtruter midt på dagen i Flora-bassenget for å dekke turistane sine behov. I dag går rutene i området i hovudsak morgon og ettermiddag/kveld.

Behov for nye tilbod

Reiselivsnæringa viser ikkje til at det er behov for mange nye ruter. Merksemda dreier seg meir om å oppretthalde og utvikle tilbod på eksisterande samband og ruter.

Reiselivsbedriftene og destinasjonsselskapet Visit Sognefjord viser til behov for eit nytt ekspressbåttilbod på strekninga Bergen-Fjærland-Bergen. Dette er signalisert til Fjord1, men så langt ikkje realisert. Fjord 1 har søkt om løyve til å opprette ei kommersiell turistrute mellom Bergen-Fjærland-Flåm og tilbake, ein søknad som vart avvist av fylkeskommunen ut frå at den var for lik Norled sitt tilbod på sambandet Bergen-Flåm med fylkeskommunalt rutekjøp.

Vi kan summere opp med at gjeldane ruter og rutetilbod for ferje og hurtigbåt i stor grad er i samsvar med reiselivet sine behov, men at opplevingstilbodet på eksisterande ruter bør styrkast. I tabellen under er forslag til endringar summert opp. Like viktig som nye tilbod er det å oppretthalde eksisterande tilbod.

Tabell 4-1: Informantar si vurdering av dagens rutetilbod i Sogn og Fjordane.

	Dekker behov i reiselivet?	Behov for endring
Ferje	Ja, men behov for nokre endringar	Føreseieleg frekvens sommar Hella-Vangsnes-Dragsvik. 20 min avgang langs E39.
Ekspressbåt	Ja, spesielt sommarruta Bergen-Flåm	Korrespondanse midtfjords til ferje på Sognefjorden og rutetilbod sørover midt på dagen i Flora-bassenget
Lokal hurtigbåt	Ja, men kan vere vanskeleg å kombinere med pendlartrafikk	Rutetilbod midt på dagen i Florø-bassenget
Turistruter med tilskot	Viktig å oppretthalde og utvikle	Tilboda må verte meir føreseieleg
Kommersielle ruter	Ja, skjedd positiv utvikling	Behov ny ekspressrute Bergen-Fjærland-Bergen

Informasjon om rutetider

Reiselivsbedriftene og –organisasjonane kjem med eit unisont krav om at rutetider må fastsettest og kommuniserast tidlegare enn i dag. Dagleg leiar i destinasjonsselskapet Fjordkysten seier det slik: ”Det er eit stort problem at rutetidene f.o.m. mai ikkje er klare før i april, nokre få veker før dei trer i kraft”. Dette skaper problem fordi turistar og turoperatørar bestiller turar eit år eller meir fram i tid. Då kan ikkje bedrifter og destinasjonsselskap garantere at dei aktuelle rutene går, noko som får konsekvensar: ”vi mister truleg mange turistar på grunn av dette”, seier vår informant. Det er gitt mange konkrete døme på denne problematikken, dagleg leiar fortel:

I helga hadde vi visningstur for russiske turoperatørar med ein rundtur i regionen. Mandag reiste dei tilbake til Russland og allereie tysdag føremiddag fekk eg e-post om at dei ville booke ferie i Solund i mai neste år. Men, dei fant ikkje rutetider og prisar for ekspressbåten. Ekspressbåtrutene har ikkje vore endra på mange år, men likevel kan ikkje vi garantere turoperatørar og andre at rutetabellen vil vere som før. Om rutetidene kunne blitt vedtatt 3 år om gongen hadde dette vore til stor hjelp for reiselivsnæringa.

Sitatet viser at for nokre samband og ruter er det viktig å informere om rutetider fleire år i førevegen, mens for andre samband med høgfrekvens er systemet føreseieleg trass i at dei formelle rutetidene ikkje er kommunisert i god tid på førehand.

4.4.2 Møre og Romsdal

Eksisterande tilbod

Rutetilbodet for ferjer og hurtigbåtar dekkjer eit transportbehov for reiselivet i Møre og Romsdal. Særleg viktig er hurtigbåtsambandet Kristiansund-Trondheim, men også hurtigbåtsambandet til Smøla om sommaren. Dessutan er det fleire ferjesamband med stor turisttrafikk om sommaren som for eksempel Eidsdal-Linge, Leknes-Sæbø og Åfarsnes-Sølsnes. Ferjetilbodet på Hjørungfjorden med anløp fleire plassar gir eit særmerkt opplevingstilbod med fleire fjordkryssingar som er mykje brukt. Sambandet er viktig for reiselivet.

Samstundes viser reiselivsorganisasjonane til at det er viktig med god kapasitet på dei tunge ferjesambanda langs E39 som for eksempel Halså-Kanestraumen, der det kan vere ventetid, men i hovudsak er kapasitet og frekvens tilfredstillande for reiselivet på dei tunge sambanda. Ein informant seier det slik:

Rutenett og frekvens har betra seg dei siste 5 åra. Direktør Leif Øverland i Fjord 1 sin ambisjon om faste 10 og 20 min avgangar er god. Ein bør slippe å måtte sjekke rutetider. Frekvens og forutsigbarhet er det viktige.

Behovet for endringar

Eit destinasjonsselskap tek til orde for å betre frekvens eller kapasitet for å få ned ventetida på ferjesambandet Halså-Kanestraum. Det same gjeld Seivika-Tømmervåg.

På samband med relativt tung turisttrafikk kjem det ønskje om ei sommarrute med høgare frekvens på sambandet Stranda-Liabygda der trafikken i juli er dobbelt så høg som i januar, noko som kan gi ventetid. Informanten viser til at på Eidsdal-Linge er det gjort gode tilpassingar for å handsame turisttrafikken, mellom anna med tre ferjer i høgsesongen, men at ein bør vurdere å utvide perioden med to ferjer til også å omfatte delar av mai og september.

På kysten utanfor Ålesund ligg attraksjonen Ona fyr som ein berre kan nå ved hjelp av ferje, men ferjetidene er slik at det er vanskeleg å kome seg fram og tilbake frå Ålesund på ein og same dag. Destinasjonsselskapet i området tek til orde for ei tilpassing av rutetider for å gjere det mogleg å besøke Ona som ein dagstur. På den andre sida viser ein informant til at det må vere realisme i kva tilbod som kan etablerast i forhold til folketal:

Det må vere realistisk. Ytterst på kysten, som på Finnøya og Harøya, må det vere ein realisme på ting for kva tilbod som er mogleg i forhold til folketal og bebyggelse.

Fleire informantar viser til behovet for å betre koordineringa mellom forskjellige selskap slik at rutetider for ferje og andre transportmiddel korresponderer. Mellom anna er det vist til mangel på korrespondanse mellom ferjetidene frå/til Nordøyane og sambandet Aukra-Hollingsholmen. Manglande korrespondanse fører til ventetid eller til råkjøring for å nå neste ferje. Dette reiser eit generelt poeng om korrespondanse mellom ulike operatørar, transportmiddel og samband som fylkeskommunane må ta meir alvorleg.

For det kommersielle sambandet Hellesylt-Geiranger er det trong for ei vinterrute. Eit destinasjonsselskap viser til turoperatørar som konkret vurderer å kome med turistar i vinterhalvåret og framhever at eit vintertilbod må vere føreseieleg. Eit samarbeid mellom destinasjonsselskapa og operatøren kan bidra til utvikling av eit slikt tilbod.

Fjord1 sitt prøveprosjekt med utvida sesong på sambandet Valldal-Geiranger vert framheva som positivt av destinasjonsselskapet. Tilbodet må vere stabilt for å kunne marknadsføre det og for på den måten bidra til utvikling av marknaden.

Eit anna forhold som kjem fram i intervjuet er avgassutslepp frå gamle ferjer på Geirangerfjorden. Her vert det tatt til orde for strengare krav fordi det er eit stor trafikkpress i verdsarvområdet.

Generelt viser destinasjonsselskapa til at det er trong for at transportselskapa samarbeider med reiselivsnæringa. Slik kan ein utvikle tilboda og eventuelt nye tilbod. Ein informant seier det slik:

Det må til eit tettare samspel mellom operatørane og reiselivet, og operatør må ha moglegheit til å jobbe langsiktig med å utvikle reiselivet, dei kan ikkje berre vere transportør.

Eit betre samarbeid kan også utvikle nye produkt. Ein informant viser til at det er eit potensiale i å utvikle kombinasjonsløyseringar mellom ekspressbåten Trondheim-Kristiansund og andre tilbod som for eksempel Hurtigruta. Utviklingspotensialet er det også for hurtigbåten Trondheim-Smøla-Kristiansund i samband med festivalar på sommaren.

Vi kan summere opp med at gjeldane ruter og rutetilbod for ferje og hurtigbåt i stor grad dekker behova til reiselivet, men også i Møre og Romsdal er det eit ikkje utnytta potensial for å utvikle opplevingane knytt til rutetilboda. Destinasjonsselskapa tek til orde for eit betre samarbeid mellom operatørane, selskapa og fylkeskommunen for å realisere potensialet. I tabellen under er forslag til endringar summert opp. Reislivsnæringa har ikkje kome med forslag om nye rutetilbod.

Tabell 4-2: Informanter si vurdering av dagens rutetilbod i Møre og Romsdal.

	Dekker behov i reiselivet?	Behov for endring
Ferje	Ja. Viktig å oppretthalde og styrke tilbodet på fleire samband på indre Sunnmøre	Avgangar kvart 20. minutt på E39 Sommarruter Stranda-Liabygda Utvida periode (til mai og september) med to ferjer Eidsdal-Linge Tilpasse ferjetider for dagstur mellom fastlandet og Ona
Ekspressbåt	Ja, men potensialet er ikkje utnytta	Utvikle tilboda for nye målgrupper og arrangement
Lokal hurtigbåt	Lite nytta av tilreisande	
Kommersielle ruter	Ja, sers viktige for reiselivet.	Vinterrute Hellesylt-Geiranger Reduksjon i avgassar frå båtar i Verdsarvområdet

Informasjon om rutetider

Informasjon om rutetider vert også fokusert frå næringa i Møre og Romsdal. Dagleg leiar ved eit destinasjonsselskap viser til at den største utfordringa for reislivsnæringa er å få tilgang til rutetider tidsnok:

Vi får vite 30. april kva ruter som gjeld 1. mai. Slik er det kvart år og det er like uforutsigbart kvar gong (...) Turoperatørane er frustrerte og oppgitte.

Alle som er intervjuja understrekar behovet for å få rutetidene tidlegare særleg for samband med mykje turisttrafikk og der det er få ruter per døgn, som for eksempel for ekspressbåt og dei typiske

turistbåtane. Behova for informasjon er samanfallande i dei to fylka, og sannsynlegvis for heile landet.

5 Drøfting

Vi drøftar her funna frå analysen og freistar svare på dei fire spørsmåla:

- Tek styresmaktene sine strategiar og budsjettvedtak for ferje og hurtigbåt i vare behova til reiselivet?
- Dekker gjeldande ruter og rutetilbod for ferje og hurtigbåt behova til reiselivet?
- Får reiselivet informasjon om rutetider i god nok tid før sesongen?
- Kva for endringar er naudsynt i eksisterande rutetilbod, og kva for nye tilbod er det behov for innanfor eksisterande infrastruktur?

5.1 Strategiar

Både fylkeskommunane og staten har som overordna mål å utvikle ferjefrie kommunikasjonar langs E39. Reiselivsnæringa sluttar seg i stor grad til ein slik strategi. Den dominerande oppfatninga hos våre informantar er at meir trafikk, som raskare og enklare kommunikasjonar gir, betrar grunnlaget for auka omsetning.

Strategien om ferjefriekommunikasjonar har likevel nokre utilsikta effektar i form av færre opplevingstilbod på fjord og sjø for tilreisande. Når ferjesamband vert lagt ned vert det færre opplevingstilbod for turistane. Dei nasjonale turistvegane kan kanskje oppfattast som ein slags kompensasjon for tapte opplevingar på sjøen, i alle for nokre område som for eksempel over Aurlandsfjellet mellom Lærdal og Aurland¹². Dei nasjonale turistvegane har tilrettelagt informasjon for turistar og det er etablert utsiktspunkt. Atlanterhavsvegen på Møre ved Kristiansund er eit eksempel på ny tilrettelegging for opplevingar for tilreisande langs kysten. Fjordstrekningane, som er eit kjerneelement i turistopplevingane på Vestlandet, er ikkje inkludert i dei nasjonale turistvegane. Vegdirektoratet/Statens Vegvesen bør difor i samarbeid med reiselivsnæringa og fylkeskommunane vurdere korleis ein kan inkludere fjordstrekningar i dei nasjonale turistvegane. Aktuelle fjordstrekningar i denne samanheng er Fjærlandsfjorden, Nærøyfjorden og Geirangerfjorden.

Både i Møre og Romsdal og i Sogn og Fjordane fylkeskommunar legg lokal- og næringstrafikken premissane for utforming av ferjetilbodet, men på einskilde samband påverkar turisttrafikken frekvens og kapasitet. Det lokale hurtigbåttilbodet er utforma for å dekke lokalbefolkninga sine behov for arbeids- og skulereiser, mens dei regionale hurtigbåtsambanda (ekspressbåt) til ein viss grad vektlegg reiselivet sine behov, særleg på sommaren. Reiselivsorganisasjonane og –bedriftene har ikkje vesentlege merknader til ferje- og

12 <http://www.nasjoaleturistveger.no/no/aurlandsfjellet>.

hurtigbåtstrategiane til fylkeskommunane. Fleire tek likevel til orde for at det finst eit ikkje utnyttede potensiale for turisme ved å utvikle opplevingane på sjø og fjord. Særleg dreier dette seg om hurtigbåttilbodet, men også på ferjestrekningar kan ein med enkle verkemiddel gjere tilboda meir attraktive for turistane. Dette dreiar seg både om informasjon om kultur og natur undervegs, og om mattilbodet om bord¹³. Opplevingstilbodet vert i følgje reiselivslitteratur skapt i møte mellom tilbydar, området og gjest. Tilbydar kan påverke det konkrete tilbodet (teneste eller produkt) og den samanheng det inngår i (området). Ei god oppleving er kjenneteikna av at forventning vert meir enn oppfylt, og at turisten vert tilfreds og at tenesta eller produktet har ein sosial dimensjon¹⁴.

Vi kan likevel ikkje kome bort ifrå at sjøtransport har ulike føremål for fastbuande og yrkestransport på den eine sida, og tilreisande (turistar) på den andre. Dei to første gruppene har som regel til hensikt å kome seg raskast mogleg over fjorden eller sjøområdet for å nå eit mål, mens for tilreisande er reisa ofte målet i seg sjølv. Å kombinere to så ulike mål i eit og same tilbod kan vere vanskeleg. Dei kommersielle rutene er ei reindyrking av turisttilbodet, mens dei fleste andre rutene prioriterer transportfunksjonen. Kombinasjonsløyser finst, som for eksempel informasjon retta mot turistar på hurtigbåtane på sommaren, men generelt er slike løyser lite utvikla.

Om det er mogleg å kombinere turistar og fastbuande sine behov er avhengig av korleis operatørane definerer eiga rolle, om dei er transportør eller tilbydar av opplevingar. Likevel er det berre dei kommersielle rutene og hurtigbåten Bergen-Flåm som er omtalt i operatøren si turistsatsing¹⁵. Våre berekningar (sjå figur 2-1) viser at fleire tradisjonelle ferjesamband har tung turisttrafikk på sommaren. Det kan difor vere grunn for operatørar å definere turistsatsinga vidare, til å omfatte fleire samband og utvikle opplevingstilbodet på slike samband. Fylkeskommunane ved samferdsleavdelingane har ei rolle her ved korleis dei definerer oppdraga til operatørane. Dei bør i sine kvalitetskriterium stimulere til utvikling av opplevingsdimensjonane på samband med eit visst omfang av turisttrafikk, eller potensiale for slik trafikk. Det er behov for at nærings- og samferdsleavdelingane i fylkeskommunane vurderer dette i lag.

Det lokale hurtigbåttilbodet er i hovudsak utforma for å dekke behovet for arbeids- og skulereiser morgon og ettermiddag. I mange tilfelle let det seg gjere å kombinere turistane og lokalbefolkninga sine behov. Andre gonger kan det vere ei utfordring å kombinere ulike målgrupper på samband med få ruter. Ein informant ser denne utfordringa og viser til at reiselivet ikkje kan forvente eit hurtigbåttilbod ut over det busetting og innbyggartal i eit området tilseier.

¹³ Fjord1 har eit utviklingsprogram for å betre mattilbodet på utvalde strekningar.

¹⁴ Mossberg, L. (2007). Å skape opplevingar. Frå OK til WOW. Bergen: Fagbokforlaget.

¹⁵ Sjå årsmelding 2011 frå Fjord 1.

Dersom det er vanskeleg å kombinere lokalbefolkninga og turistar sine behov, vert spørsmålet om ein skal prioritere lokalbefolkninga og slik stimulere til busetting langs kysten, ei busetting som er ein attraksjon i seg sjølv for tilreisande, eller om ein skal prioritere reiselivet sine behov og slik sett gjere det mindre attraktivt å bu i desse områda. Med avgrensa budsjett må ein ofte prioritere. Ei mogleg løysing er den Sogn og Fjordane fylkeskommune har valt med tilskot til ruter som er særleg aktuelle for tilreisande. Dette er eit verkemiddel som kan styrkast og utviklast, men er då avhengig av ein dialog mellom reiselivsbedriftene, aktuelle operatørar og fylkeskommunen.

Anbodet er gjennomført både på ferje og hurtigbåtsamband. Ein informant viser til at lengda på kontraktane påverkar kor rasjonelt det er for eit selskap å utvikle tilbod og marknad på eit samband ein har fått kontrakt på. Til skilnad frå den ordinære lokal- og næringstrafikken må turisttrafikk utviklast. Ein må promotere eit tilbod for å få gjester til å bruke det. For å investere i ei slik promotering må ein ha ein tryggleik for at ein kan få inntekt frå trafikk for å betale investeringa. Ein slik tryggleik får ein ikkje dersom kontraktperioden er kort. Då kan andre, som får kontrakten, hauste av den utviklingsjobben ein gjer. Med lange kontraktperiodar kan operatøren som utviklar tilbodet lettare sjølv hauste gevinsten. I evalueringa av anbod på riksferjene er denne problematikken omtalt. Oslo Economics viser til at Statens Vegvesen ikkje har utnytta alle moglegheiter som ligg i konkurranseutsetting. Konkurranseutsetting fører til konkurranse *om* markedet og ikkje *i* markedet: "Dermed går man glipp av brukerretting og innovasjon som følge av konkurranse om trafikantene (...)"¹⁶.

Dette betyr at på samband med mykje turisttrafikk, eller potensiale for slik trafikk, bør anbodsperioden vere lang for å stimulere til brukarretting og nyskaping.

5.1.1 Oppsummering

Styresmaktene sine strategiar og budsjett for ferje og hurtigbåt dekkjer viktige behov for reiselivet, men det er trong for å styrke strategiane for betre å utnytte potensialet for reiseliv som finst i sjøtransporten. Staten, fylkeskommunane og operatørane bør utvikle og styrke strategiane for samband der turisttrafikken utgjer eit vesentleg volum. Dessutan har nye tunellar og bruer avløyst fleire ferjesamband, stundom samband som har vore viktige turistattraksjonar. Staten bør ta ei rolle, saman med fylkeskommunane, å sjå på korleis ein kan kompensere for dette, jamfør satsinga nasjonale turistveggar. Anbodskonkurranse vert i dag nytta i begge fylke for alle typar samband. Det er

¹⁶ Sjå ww.vegvesen.no/_attachment/390651/binary/670355?fast_title=Rapport+Evaluering+konkurranseutsetting+ferjedrift+Oslo+Economics.pdf

grunn til å legge større vekt på kvalitetskrav i anbudsutlysningane for å stimulere til utvikling av opplevingstilbodet på samband med stor turisttrafikk.

5.2 Rutetilbodet

Fylkeskommunane mottar ikkje mange synspunkt og forslag til endring av rutetilbodet for ferje- og hurtigbåt frå reiselivsorganisasjonar og bedrifter. Næringa bør meir aktivt fremje sine behov, og begge fylkeskommunane bør innhente synspunkt frå reiselivsnæringa på ein systematisk måte.

Materialet i denne undersøkinga viser at på ferjesamband med høg frekvens og stor kapasitet, som langs E39, dekker dagens rutetilbod i stor grad behova til reiselivet¹⁷. Nokre av våre informantar har tatt til orde for betre kapasitet på samband langs E39. Ser vi på statistikk for attståande kjøretøy for 2012 (vedlegg 2) er det berre eitt samband langs E39 i våre to fylke, Lavik-Oppedal, som har ein høgare prosent gjenstående kjøretøy enn det Statens vegvesen sine standardar godtek (dvs. 2 % på årsbasis). Går vi nærare inn i statistikken og ser på tal for attståande kjøretøy per *månad* er det Volda-Folkestad som høgast med ca. 2 % attståande bilar i juni. Vi kan difor ikkje sjå at det er eit openbert behov for større kapasitet på ferjesamband langs E39 ut frå statistikken for 2012, med unntak av Lavik-Oppedal.

Statistikken for attståande bilar fangar berre opp talet på bilar som står att på kaien når ferja legg frå land. Bilar som kjem til kaien etter avgang vert ikkje registrert som gjenstående i statistikken. Det kan difor framførast argument, som fleire av våre informantar gjer, for hyppigare frekvens langs E39. Reiselivet ønskjer, som fylkeskommunane og operatørar, avgangar kvart tjuande minutt langs E39.

Fleire ferjesamband utanom E39 har stor turisttrafikk i sommarhalvåret og dekkjer viktige behov for reiselivet, sjå figur 2-1. Fleire informantar peikar på behov for større kapasitet (hyppigare frekvens eller større ferjer) i sommarhalvåret på slike samband. I Møre og Romsdal er det i følgje statistikken likevel ingen samband som overstig 2% attståande kjøretøy på årsbasis. Eidsdal-Linge (som har avgang kvart 20. minutt) hadde 1,1% gjenstående kjøretøy i 2012, mens sambandet Årvik-Koparnes, som ingen av våre informantar nemnar, hadde 1,2% gjenstående kjøretøy same år. Dei andre sambanda, som våre informantar har uttrykt ønske om betre frekvens eller større kapasitet for, ligg klårt under normtalet på 2% attståande bilar. Det har skjedd ei forbetring på fleire samband med auka kapasitet dei sist åra, i følgje vår informant i fylkeskommunen.

¹⁷ På nokre samband kan kapasiteten vere ein flaskehals under større arrangement (festivalar eller sportsarrangement). Dette er forhold som operatørane bør kjenne til å kunne tilpasse seg til ved å sette inn ekstra materiell.

Ser vi vidare på tala per månad er det berre Eidsdal-Linge som har eit høgt tal for attståande bilar i august med 5,5 %. Det er difor behov for større kapasitet på dette sambandet i august månad.

Føreseieleg frekvens på samband utanfor E39 er også viktig for reiselivet, men her forventar våre informantar ikkje like høg frekvens. På nokre samband med relativ stor turisttrafikk som for eksempel Hella-Vangsnes-Dragsvik, har rutetidene ingen fast struktur gjennom dagen. Det er behov for å gjere rutetidene meir føreseieleg på dette sambandet. Andre ferjesamband med stor turisttrafikk som Eidsdal-Linge og Seivika-Tømmervåg har i større grad rutetider med ein fast struktur (20 eller 30 minutt mellom kvar avgang det meste av dagen på sommaren).

Eit destinasjonsselskap tek til orde for betre tilrettelagde ferjeruter frå fastlandet (nord for Ålesund) til Nordøyane slik at det er mogleg å gjennomføre dagsbesøk til Ona fyr. Dette er sjølv sagt av interesse for overnattingsverksemder på fastlandet, men for verksemder på øyane kan det vere ønskeleg at turistane må overnatte for å besøke området. Vi kjenner ikkje forholda godt nok til å vurdere om det er ulike interesser i dette området, men spørsmålet aktualiserer ein klassisk situasjon for reiselivet: i kva grad skal ein stimulere til raske rundturar i forhold til å stimulere til lengre opphald. Det kan vere ulike interesser innan reiselivsnæringa.

Fleire informantar peiker på behovet for betre koordinering mellom rutetider på forskjellige samband. Dette dreier seg mellom anna om korrespondanse mellom ulike ferjeruter slik at turistar slepp lang ventetid eller råkjøring for å nå neste ferje. Svak koordinering er ikkje uvanleg på strekningar med ulike operatørar. Det kjem til uttrykk fleire plassar både i Sogn og Fjordane (for eksempel midtfjordssambandet mellom ferje og hurtigbåt på Sognefjorden mellom Balestrand og Flåm) og i Møre og Romsdal (svak korrespondanse mellom ferjetider frå Finnøy-Småge sambandet med Aukra-Hollingsholmen). Ut frå vår kjennskap til reiselivet er dette ei utfordring som har auka med fleire operatørar og behov for overgang mellom transportmiddel i same eller tilgrensande område. Fylkeskommunane bør gå i ein dialog med reiselivsnæringa for å finne fram til transportmiddel og plassar kor betre korrespondanse må opprettast. Fylkeskommunane bør stille kvalitetskrav om korrespondanse i anboda.

Informantar peiker på at behovet for betre korrespondanse også gjeld mellom sjøtransport og andre kommunikasjonsmidlar som buss, tog og fly, og det gjeld mellom fylka. Når ulike operatørar drifter ulike transportmiddel og samband aukar behovet for å stille krav om korrespondanse i anboda.

Reiselivsaktørar tek til orde for ei ny ekspressbåtrute mellom Bergen og Fjærland. Forslaget dreier seg om ei kommersiell rute og er avhengig av kva vurderingar aktuelle selskap gjer av potensialet. Vi har ikkje data for å vurdere marknadspotensialet for eit slikt tilbod. Det er likevel grunn til å tru at eit slikt tilbod har eit potensial fordi det ikkje eksisterer noko tilsvarande i Noreg. Vi

kjenner ikkje til at det finst rutetilbod for hurtigbåt frå ein by inn til ein stor isbre andre plassar her i landet.

Dei kommersielle rutene på Nærøyfjorden og Geirangerfjorden dekker viktige behov for transport- og oppleving, men er også avhengig av vidare utvikling for eksempel med rutetilbod på vinteren mellom Hellesylt og Geiranger. Andre tilbod spesielt retta mot turistar som på Fjærlandsfjorden og ferjesambandet Kaupanger-Gudvangen, bør sikrast og forankrast i ein overordna strategi slik at tilboda vert meir føreseieleg. Strategiane har variert, særleg for Fjærlandsfjorden, noko som har vore uheldig.

For å nytte det lokale hurtigbåttilbodet må turistane tilpasse seg gjeldane rutetider. Det vil ikkje alltid vere mogleg. Informantar har difor tatt til orde for eit hurtigbåtrutetilbod midt på dagen i Florø-bassenget for å dekke turistane sine behov. For å vurdere dette behovet og moglege løysingar bør representantar frå reiselivet og fylkeskommunen setje seg saman for å finne fram til kva samband og ruter det er spesielt behov for. Sogn og Fjordane fylkeskommune gir tilskot til slike ruter tilpassa turistane sine behov. Dette verkemiddelet kan utviklast vidare i samarbeid med reiselivsnæringa.

Destinasjonsselskap tek til orde for å redusere luftureininga frå passasjerbåt på Verdsarvfjordane Geirangerfjorden og Aurlands- og Nærøyfjorden. Det bør difor stillast strengare krav til utslepp når løyve vert gitt på desse fjordane.

I presentasjon og drøfting av strategiar og rutetilbod har forhold i Midtre og Indre del av Sognefjorden og Nærøyfjorden dominert i Sogn og Fjordane, mens Storfjorden og Geirangerfjorden har dominert i Møre og Romsdal. Dette har sin grunn i at i desse områda ligg dei mest spektakulære fjordlandskapa og områda er også dei mest promoterte turismåla på Vestlandet¹⁸. Turismen i desse områda handlar mykje om opplevingar på eller ved fjorden. Det er også turisme i ytre delar av fylka, men informantane i denne undersøkinga har ikkje identifisert stor utfordringar eller behov her.

5.2.1 Oppsummering

Vi kan summere opp med at gjeldande ruter og rutetilbod for ferje og hurtigbåt dekker viktige behov i reiselivet, men at det er trong for å utvikle tilbodet:

- med avgangar kvart 20. minutt for ferjesambanda langs E39
- betre kapasiteten på einskilde samband med stor turisttrafikk ut frå tal attståande bilar, som for eksempel Eidsdal-Linge i august

¹⁸ Sjå mellom anna <http://www.fjordnorway.com>

- i form av meir føreseielege rutetider på einskilde samband med stor turisttrafikk som for eksempel Hella-Vangsnes-Dragsvik
- med betre korrespondanse i rutetilbodet mellom ulike operatørar av ferje og hurtigbåt, og mellom sjøtransporten og andre transportmidlar og mellom fylka
- i form av eit meir utvikla opplevingstilbod for å utnytte potensiale i turistmarknaden på samband med stor turisttrafikk eller med potensiale for slik trafikk
- for ruter på hurtigbåtsamband tilpassa turistane sine behov gjennom eit samarbeid mellom representantar frå reiselivet og fylkeskommunane
- ved å vidareføre og sikre turistrutene på Fjærlandsfjorden og Aurlands- og Nærøyfjorden
- på dei kommersielle rutene med nyare materiell og vintertilbod på strekninga Hellesylt-Geiranger.

5.3 Ruteinformasjon

Reiselivsnæringa får i dag ikkje informasjon om rutetider i god nok tid før sesongen. Rutetidene gjeldande frå 1.mai vert offentleggjort i april same år. Denne praksisen gir ein særskilt kort planleggingshorisont for hovudsesongen (sommerhalvåret) for operatørar og turistar og representerer ei hindring for å utvikle reiselivet. Fleire informantar viser til at rutetidene ikkje er klare når turistar og turoperatørar vil planlegge og tinge sin reise førar til at bedrifter mister kundar. Dette er med på å svekke verdskapinga i næringa.

Fylkeskommunane forklarar praksisen med budsjettperiodane som følgjer kalenderåret og at dei er avhengig av budsjettvedtak i Stortinget. Det er likevel verd å merke seg at på dei aller fleste samband så skjer det ingen eller små endringar i rutetidene som følgje av den årlege revisjonen. Dessutan er det slik at fylkeskommunane inngår kontraktar for drift for både ferje og hurtigbåtsamband med operatørar for fleire år. På same vis bør det vere mogleg å skape større visse for rutetidene.

Den seine offentleggjeringa av rutetidene vert opplevd som spesielt vanskeleg for samband med få ruter som for eksempel dei regionale hurtigbåtane og på samband med tung turisttrafikk. På dei kommersielle sambanda har det imidlertid skjedd store forbetringar ved at Fjord1 no har annonsert rutetider for ein periode på 3 år. På ruter med tilskot har også Sogn og Fjordane fylkeskommune gjort det mogleg å annonsere rutetider for ein lengre periode ved å løyve midlar for fleire år.

På ferjesamband med høg frekvens er den seine annonseringa ikkje noko stort problem fordi aktørane veit at samband er prioritert og vil oppretthalde ein høg frekvens. Det burde difor vere godt

mogleg for fylkeskommunane å redusere uvissa på fleire av dei viktige sambanda for reiselivet. Sogn og Fjordane fylkeskommunane inviterar destinasjonsselskapa til eit årleg rutemøte kor næringa får informasjon om fylkeskommunen sine prioriteringar om rutekjøp og ruteplanar. Dette møtet bør kunne utviklast til eit dialogmøte der næringa sine behov for endringar i større grade vert fokusert. Møtet bør også leggest til eit tidspunkt på året som kan bidra til ein tidlegare planlegging og offentliggjerjing av rutetider. I eit slikt møte bør fylkeskommunane og reiselivsorganisasjonane saman legge ein plan for kva for samband og ruter det er størst trong for å offentliggjere rutetider tidlegare for å gjere tilboda meir føreseieleg.

6 Konklusjon og forslag

Reiselivet får ikkje informasjon om rutetider tidsnok før hovudsesongen. Rutetidene gjeldande frå 1.mai vert offentleggjort i april same år. Dette skapar store problem for næringa fordi turistar og turoperatørar bestiller turar eit år eller meir fram i tid. Praksisen førar til at næringa mister turistar, noko som har uheldig effekt på verdiskaping og lønsemd i næringa. Fylkeskommunane bør invitere destinasjonsselskapa til eit årleg *dialogmøte* om ruteplanlegging der næringa sine behov for endringar vert fokusert. Ein kan starte med å prioritere ein lengre tidshorisont i rutetider for dei viktigaste sambanda både for hurtigbåt og fergje. Målet bør vere å gi kundane ruteinformasjon for dei viktigaste ruter og samband minst eit år på førehand.

Med fleire operatørar for ulike transportmiddel i same område og aukande behov for overgang mellom transportmiddel har utfordringane med korrespondanse auka. Fylkeskommunane bør gå i ein dialog med reiselivsnæringa for å finne fram til transportmiddel og plassar kor korrespondansen bør verte betre. Fylkeskommunane bør styrke krav om korrespondanse i anboda.

Styresmaktene sine strategiar og budsjett for ferje og hurtigbåt dekkjer viktige behov for reiselivet, men det er trong for å styrke strategiane for betre utnytting av potensialet for reiseliv som finst i sjøtransporten både for hurtigbåt og ferjesamband. I dag er det framleis transportfunksjonen og ikkje opplevingstilbodet som dominerer. Opplevingsdimensjonen kan styrast ved kvalitetskrav i anboda for å stimulere til utvikling av mattilbodet og betre informasjon og sterkare merksemd om natur og kultur undervegs.

Nye tunellar og bruer har avløyst ferjesamband som har vore viktige turistattraksjonar. Staten bør ta ei rolle, saman med fylkeskommunane, for korleis ein kan kompensere for bortfall av slike tilbod. Anbodskonkurranse vert i dag nytta i begge fylke for alle type samband. Det er grunn til å vurdere utforminga av anbodsregimet for å stimulere til utvikling av opplevingstilbodet på samband og ruter med turisttrafikk og potensiale for slik trafikk. Dette dreier seg mellom anna om lengde på anbodsperiode og kvalitetskrav i anboda.

Gjeldande ruter og rutetilbod for ferje og hurtigbåt dekkjer viktige behov i reiselivet, men det er trong for å utvikle tilbodet med hyppigare regularitet langs E39, meir føreseielig frekvens på samband med stor turisttrafikk og betre korrespondanse. Dessutan er det trong for ein meir langsiktig strategi for å vidareføre og utvikle turistrutene på Fjærlandsfjorden og Aurlands- og Nærøyfjorden og dei kommersielle rutene bør få nyare materiell og vintertilbod på strekninga Hellesylt-Geiranger bør utviklast.

Forslag:

1. Fylkeskommunane og reiselivsorganisasjonane bør setje seg saman og legge ein plan for kva samband og ruter som treng informasjon om rutetider tidlegare enn i dag, slik at naudsynte tilpassingar i planlegging og offentleggjing kan gjennomførast.
2. Strategiane for å utnytte potensialet for reiseliv med oppleving på sjø og fjord bør styrkast. Fylkeskommunane bør vidareutvikle strategiar og kvalitetskrav i anboda for å styrke opplevingsdimensjonen på samband der turisttrafikken utgjer eit vesentleg volum.
3. Fleire ferjeavløysingsprosjekt har ført til avvikling av statleg finansiering av ferjesamband som har vore viktige turistattraksjonar. Staten bør ta ei rolle, saman med fylkeskommunane, for korleis ein kan inkludere fjordstrekningane i nasjonale turistvegar.
4. Fylkeskommunane bør saman med reiselivsnæringa identifisere utfordringane med korrespondanse mellom transportmiddel, operatørar, område og fylke. Kvalitetskrav i anboda bør legge større vekt på korrespondanse
5. Fylkeskommunen bør vurdere å auke kapasiteten på samband med stor turisttrafikk ut frå tal gjenståande bilar, som for eksempel på Eidsdal-Linge i august månad
6. Fylkeskommunane bør saman med reiselivsnæringa vurdere betre kombinasjonsløysingar mellom lokalbefolkninga og turistane sine behov for hurtigbåtruter
7. Fylkeskommunane bør utforma ein meir langsiktig strategi for å oppretthalde og utvikle turistruter med tilskot og stimulere til vidare utvikling av tilbodet for dei kommersielle passasjerrutene på Geirangerfjorden og Nærøyfjorden
8. Staten bør vurdere å styrke tilbodet på følgjande samband:
 - a. Hella-Vangsnes-Dragsvik, behov for rutetider med faste intervall på sommar som er lett å kommunisere
 - b. Avgangar kvart 20. minutt på sambanda langs E39
 - c. Auke kapasiteten langs E39 (for eksempel Lavik-Oppedal) ut frå statistikk om gjenståande kjøretøy

Reiselivet sjølv kan bidra til desse endringane ved å vere meir koordinert og aktive overfor fylkeskommunane for å fremje sine behov og synspunkt. Skal ein få gjennomslag for endringar må ein ofte prioritere. Det krev koordinering, felles strategiutvikling og oppfølging.

Vedlegg 1: Informantar

Namn	Organisasjon	Området/Lokalisering
Arne Glenn Flåten	Dagleg leiar, Visit Sognefjord	Sogndal
Noralv Distad	Tidl. dagleg leiar Aurland og Lærdal Reiselivslag (no ordførar i Aurland)	Lærdal-Aurland-Flåm
Wenny Irene Hansen	Dagleg leiar Fjordkysten	Florø
Julie Sotnakk Aaland	Dagleg leiar Sunnfjord Næringsutvikling	Førde
Inger Elin Nes Hjelle	Dagleg leiar Reisemål Stryn og Nordfjord	Stryn
Sigurd Kvikne	Dir. Kviknes Hotell	Balestrand
Bård Huseby	Dir. Fjærland Fjordstue hotell	Fjærland
Karoline Aldis Bjerkeset	Rådgjevar, Sogn og Fjordane fylkeskommune	Leikanger/Sogn og Fjordane
Inge Horstad	Rådgjevar, Sogn og Fjordane fylkeskommune	
Roger Brattebø	Dagleg leiar Lustrabaatane	Solvorn-Urnes sambandet
Ole Henrik Nitter	Dir. Wallaker hotell	Indre Sogn
Knut Lindström	Styreleiar Discover Sognefjord/dir. Lindström hotell	Sognefjorden/Lærdal
Grete Aarskog	Dir. Nordfjord hotell	Nordfjordeid
Roar Harsvik	Dagleg leiar Destinasjon Kristiansund og Nordmøre AS	Kristiansund
Kjell Gjerde	Dagleg leiar Destinasjon Molde og Romsdal	Molde
Geir Steinar Vik	Destinasjon Ålesund & Sunnmøre	Ålesund
Ove Skylstad	Destinasjon Geirangerfjord & Trollstigen AS	Geiranger
Karoline Myklestad	Dir. Best Western Baronen hotell	Ålesund
Runar Myklebust	Dalge leiar Classic Norway	Molde
Terje Devold	62 gr. Nord	Ålesund
Roger Bach	Dir Astoria hotell og hotell Kristiansund.	Kristiansund
Stig Helle Tautra	Rådgjevar, Møre og Romsdal fylkeskommune	Molde
Kjell Erik Dyrli	Rådgjevar, Møre og Romsdal fylkeskommune	Molde
Hilde Svendsen	Rådgjevar, Møre og Romsdal fylkeskommune	Molde

Vedlegg 2: Ferjestatistikk

Strekning	Køyretøy			Attstående bilar *		
	2011	2012	Endr.i %	2011	2012	I % av køyretøy
Hella - Dragsvik	106 985	107 212	0,2	144	149	0,1
Hella - Vangsnes	113 714	114 350	0,6	41	115	0,1
Vangsnes - Dragsvik	49 108	46 747	-4,8	41	72	0,2
Hella -Dragsvik-Vangsnes	269 807	268 309	-0,6	226	336	0,1
Lavik - Oppedal	515 870	532 038	3,1	11 820	15 554	2,9
Lote - Anda	468 725	484 233	3,3	706	851	0,2
Mannheller - Fodnes	625 384	644 408	3,0	1 845	819	0,1
Sum riksvegferje	1 879 786	1 928 988	2,6	14 597	17 560	0,9
Krakhella - Rysjedalsvika	12 957	13 070	0,9	0	3	0,0
Rysjedalsvika - Losna	213	242	13,6	0	0	0,0
Rutledal - Losna	1 040	1 143	9,9	0	0	0,0
Rysjedalsvika - Rutledal	8 470	6 669	-21,3	0	0	0,0
Krakhella - Losna	126	243	92,9	0	0	0,0
Rutledal- Krakhella	17 661	19 004	7,6	0	54	0,3
Rysdalsvika-Rutledal-Krakhella	40 467	40 371	-0,2	-	57	0,1
Dale - Eikenes	26 226	26 680	1,7	23	11	0,0
Isane - Stårheim	116 708	122 218	4,7	78	140	0,1
Måløy - Oldeide	44 900	47 186	5,1	32	20	0,0
Måløy - Husevåg	7 192	8 037	11,7	12	3	0,0
Husevågøy - Oldeide	292	481	64,7	-	-	0,0
Måløy-Oldeide-Husevågøy	52 384	55 704	6,3	44	23	0,0
Askvoll - Fure	6 214	6 746	8,6	-	8	0,1
Gjervik - Fure	3 559	3 463	-2,7	6	-	0,0
Askvoll - Gjervik	43 001	45 037	4,7	1	-	0,0
Fure - Værlandet	2 475	2 831	14,4	-	-	0,0
Askvoll - Værlandet	13 659	13 108	-4,0	4	-	0,0
Askvoll-Gjervik-Fure osv	68 908	71 185	3,3	11	8	0,0
Smørhamn - Kjelkenes	42 385	44 935	6,0	410	267	0,6
Haldorneset - Daløy (FV)	19 593	20 485	4,6	178	73	0,4
Sum fylkesveg	366 671	381 578	4,1	744	579	0,2
Sum Sogn og Fjordane	2 246 457	2 310 566	2,9	15 341	18 139	0,8
Fjord1	2 246 457	2 310 566	2,9	15 341	18 139	0,8



Statens vegvesen

Variasjonskurver

Årsvariasjon



Fylke: Møre og Romsdal

Selskap: Fjord1 MRF AS

Samband: Alle

Fra: Alle

Til: Alle

Ferje: Alle

VegKat: Alle

Retn: Alle

Passasjerer er eksklusive fører

Samband	År	Turer	Tellinger	Passasjerer	Kjøretøy	MC,moped	Gjenstående biler	Nulltur	Innstilt tur	PBE benyttet
Aukan (Sandvika) - Forsnes (Edøy)	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sølsnes - Åfarnes	2012	23,149	23,149	448,885	417,971	5,867	2,278	0	0	828,567
Eidsdal - Linge	2012	19,821	19,821	306,268	188,583	8,816	2,058	0	0	252,727
Aukan - Vinsternes	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liabygda - Stranda	2012	15,211	15,211	173,981	164,875	2,032	299	0	0	273,415
Molde - Sekken	2012	4,405	4,405	26,601	18,474	56	0	0	0	23,564
Seivika - Tømmervåg	2012	17,973	17,973	207,829	234,363	2,097	593	0	0	324,696
Skjeltene - Haramsøya - Løvsøya	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Geiranger - Hellesylt	2012	1,913	1,913	128,662	22,149	1,417	63	0	0	35,592
Bratvåg - Dryna - Nordøyane	2012	27,636	27,636	99,801	113,932	1,317	143	0	0	163,514
Volda - Folkestad	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hareid - Ålesund	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Larsnes - Åram - Voksa - Kvamsøy	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Solevåg - Festøya	2012	35,879	35,879	572,791	606,844	3,219	297	0	0	1,109,57
Kvanne - Røkkum	2012	20,441	20,441	140,216	164,624	1,757	400	0	0	263,274
Geiranger - Valldal	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Småge - Orta - Finnøya - Sandøya -	2012	10,094	10,094	31,043	17,573	91	57	0	0	23,103
Ørsnes - Magerholm	2012	34,276	34,276	713,499	835,881	2,872	783	0	0	1,225,81
Volda - Lauvstad	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hareid - Sulesund	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hollingsholm - Aukra	2012	22,356	22,356	277,332	369,281	1,588	196	0	0	501,570
Arasvika - Hennset	2012	9,482	9,482	29,502	34,969	359	1	0	0	49,391
Molde - Vestnes	2012	24,194	24,194	839,796	770,763	6,898	3,766	0	0	1,476,18
Sandvika - Edøy	2012	8,790	8,790	89,290	96,272	671	93	0	0	136,212
Kristiansund - Bremsnes	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Halsa - Kanestraum	2012	23,557	23,557	344,299	340,837	5,327	925	0	0	607,772



Statens vegvesen

Variasjonskurver

Årsvariasjon



Fylke: Møre og Romsdal

Selskap: Fjord1 MRF AS

Samband: Alle

Fra: Alle

Til: Alle

Ferje: Alle

VegKat: Alle

Retn: Alle

Passasjerer er eksklusive fører

Samband	År	Turer	Tellinger	Passasjerer	Kjøretøy	MC,mop	Gjenstående biler	Nulltur	Innstilt tur	PBE benyttet
Leknes - Sæbø - Standal - Trandal	2012	7,385	7,385	49,001	37,160	1,035	26	0	0	49,161
Solholmen - Mordalsvågen	2012	17,623	17,623	148,537	184,578	1,412	210	0	0	236,632
Årvik - Koparnes	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Festøya - Hundeidvik	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total		324,185	324,185	4,627,33	4,618,92	46,831	12,188	0	0	7,580,76



Statens vegvesen

Variasjonskurver

Årsvariasjon



Fylke: Møre og Romsdal

Selskap: Tide Sjø AS

Samband: Alle

Fra: Alle

Til: Alle

Ferje: Alle

VegKat: Alle

Retn: Alle

Passasjerer er eksklusive fører

Samband	År	Turer	Tellinger	Passasjerer	Kjøretøy	MC,mop	Gjenstående biler	Nulltur	Innstilt tur	PBE benyttet
Leknes - Sæbø - Standal - Trandal	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Solholmen - Mordalsvågen	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Årvik - Koparnes	2012	17,408	17,408	141,100	184,355	1,163	2,251	0	0	265,164
Festøya - Hundeidvik	2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total		112,801	112,801	1,336,14	1,680,38	9,302	11,442	0	0	2,572,19

