

Konsekvenser av manglende regularitet på ferger og hurtigbåter i Lurøy kommune

*Utført av Oslo Economics på oppdrag for Lurøy kommune
Mai 2024*

Om Oslo Economics

Oslo Economics utreder samfunnsfaglige problemstillinger og gir råd til bedrifter, myndigheter og organisasjoner. Våre analyser kan være et beslutningsgrunnlag for myndigheter, et informasjonsgrunnlag i rettslige prosesser, eller for interesseorganisasjoner. Vi forstår problemstillingene som oppstår i skjæringspunktet mellom marked og politikk.

Oslo Economics er et samfunnsfaglig rådgivningsmiljø med erfarne konsulenter med bakgrunn fra offentlig forvaltning og ulike forsknings- og analysemiljøer. Vi tilbyr innsikt basert på bransjeerfaring, fagkompetanse og et nettverk av samarbeidspartnere.

Samferdsel og konsekvensanalyser

Vi har erfaring fra problemstillinger innenfor persontransport på vei og jernbane, herunder kollektivtransport, godstransporter, postmarkedet, ferge- og hurtigbåttransporter, markedet for rutefly, drosjetjenester og redningshelikoptertjenesten. Innenfor samferdselsområdet har vi bistått med flere typer samfunnsøkonomiske analyser som kost-/nytteanalyser, ringvirkningsanalyser, erstatningssaker, konkurranseanalyser, reguleringsøkonomiske analyser og konsekvensanalyser.

Vi har særlig lang erfaring med å gjennomføre konsekvensanalyser av investeringer, lovendringer, forsinkelser og andre tiltak.

Konsekvensanalysene er fundert i etablert samfunnsøkonomisk teori, etablerte veiledere og føringer fra Finansdepartementet.

Konsekvenser av manglende regularitet på ferger og hurtigbåter i Lurøy kommune/2024-49

© Oslo Economics, 19. juni 2024

Kontaktperson:

Ove Skaug Halsos / Partner

osh@osloeconomics.no, Tel. +47 415 21 059

Foto/illustrasjon: iStock.com/Canvan Images

Innhold

Sammendrag og konklusjoner	4
1. Om oppdraget	5
1.1 Bakgrunn	5
1.2 Mandat	5
1.3 Metode	6
1.4 Struktur	6
2. Verdiskaping i Lurøy kommune	7
2.1 Lurøy kommune	7
2.2 Økonomisk aktivitet	8
2.3 Samlet verdiskaping	10
3. Regularitet i ferge- og hurtigbåttilbudet	12
3.1 Ferge- og hurtigbåttilbudet i Lurøy	12
3.2 Avvik i ferge- og hurtigbåttilbudet	12
3.3 Oppfatninger av årsaker til manglende regularitet	16
4. Konsekvenser av manglende regularitet	17
4.1 Konsekvenser for innbyggere og arbeidstakere	17
4.2 Konsekvenser for kommunal tjenesteproduksjon og økonomi	19
4.3 Konsekvenser for næringslivet	20
4.4 Andre konsekvenser	21
4.5 Oppsummering av konsekvenser	22
5. Referanser	23
Passasjergrunnlag og avvik på ferge- og hurtigbåter i Lurøy	24
5.1 Trafikk og regularitet	24
5.2 Rute 18-191: Helgelandsspendelen	24
5.3 Rute 18-193: Lokalbåt Lurøy	25
5.4 Rute 23-731: Nordlandsekspressen (NEX I)	26
5.5 Rute 18-192: Træna-Stokkvågen	28
5.6 Rute 18-344: Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund	29

Sammendrag og konklusjoner

Lurøy kommune ligger på Helgeland i Nordland, med et landareal som fordeler seg på et stort antall øyer og en del av fastlands-Norge. 70 prosent av befolkningen bor på øyene, hvor Lovund, Sleneset, Onøy og Lurøy utgjør de største kretsene. Lurøy kommune har et rikt naturgitt næringsgrunnlag, som har som konsekvens at havbruk og reiseliv er sterkt etablert i kommunen. Reiser mellom øyene og til og fra øyene og fastlandet foregår for en stor del med offentlig rutetilbud i form av hurtigbåt og ferge, men dette tilbudet er svært sårbart for forsinkelser og kanselleringer. Effekten av dårlig regularitet for innbyggerne i Lurøy kommune, næringsliv og de kommunale tjenestene er redusert bolyst, økte kostnader, økt slitasje på ansatte og økte rekrutteringsutfordringer. I denne rapporten har vi gjort en nærmere undersøkelse av hva manglende regularitet har å si for ulike grupper i Lurøy kommune, basert på intervjuer og statistikk.

Innbyggere og arbeidstakere i Lurøy kommune må tilpasse seg en tilværelse hvor de må legge inn god margin i planlagte reiser eller avstå fra å reise, betale mer for å få utført håndverkertjenester, og at arbeidshverdagen spises opp av uforutsett reisetid.

Næringsvirksomhet i Lurøy kommune har vanskeligheter med å rekruttere arbeidskraft, eller må innrette egne transportordninger for å hente inn arbeidskraft utenfra. Virksomheter må regne inn risikoen for at de får forsinkelser i nødvendige leveranser både til og fra virksomheten, og betydningen dette har for konkurranseevnen og utviklingsmuligheter. Forsinkelser i leveransene kan medføre store kostnader for en virksomhet. Spesielt oppstår det tap for virksomheter innen lakseoppdrett som avhenger av rutetilbudet for å frakte laks til fastlandet, fordi produktene taper verdi og man kan produsere mindre enn ønskelig.

De kommunale tjenestene i kommunen er organisert ut fra å minimere behovet for reising, ved at oppvekst- og omsorgsfunksjoner i stor grad ivaretas innad i hver krets. Dette gjør at tjenestene blir mer kostbare enn om de kunne vært sentralisert i større grad. Ansatte i kommunen som må utføre oppgaver i flere av kretsene påvirkes i stor grad av regulariteten på rutetilbudet. Avtaler må flyttes på eller avlyses om båtene ikke går, mye tid brukes på administrasjon, og det er stor usikkerhet om når man kommer hjem ved endt arbeidsdag. Dette fører til stor slitasje på ansatte og utfordringer med rekruttering til kommunen.

1. Om oppdraget

Lurøy er blant kommunene med høyest driftsinnntekt per innbygger i Nordland. Kommunens største konkurransefortrinn, men også dens største ulempe, er lokasjon og topografi. Kommunen er en kystkommune med landareal bestående av fastland og øyer. Mesteparten av verdiskapingen til kommunen foregår på øyene, og for å sikre videre økonomisk vekst og attraktivitet til kommunen er det derfor kritisk med et velfungerende ferge- og hurtigbåttilbud.

1.1 Bakgrunn

Lurøy kommune bindes sammen av flere ferge- og hurtigbåtruter. Halvparten av kommunen består av fastland og resten er øyer. Den spredte geografien gjør at ferge- og hurtigbåtrutene er avgjørende for både innbyggerne og næringslivet i kommunen.

1.1.1 Utfordringsbildet

I dag finnes det et samferdselstilbud med båt og ferge i Lurøy kommune, men det er beheftet med flere utfordringer. For det første er det usikkerhet rundt hvordan tilbudet vil se ut fremover, som følge av hyppige høringer i fylkeskommunen om endringer og reduksjon i tilbudet. For det andre er det manglende regularitet i samferdselstilbudet, med stadige kanselleringer av avganger eller sløyfing av anløpssteder. For det tredje er det utfordringer knyttet til manglende korrespondanse med annen kollektivtransport, manglende universell utforming av kaier, og manglende fasiliteter på kai, som tilgang på venterom.

Årsaker til kansellerte og forsinkede avganger kan blant annet være:

- Feil på materiell/infrastruktur
- Mannskapsmangel
- For høy tidsbruk på av- og ombordstigning
- Godsbehandling fører til lang tidsbruk
- Værforhold

Fra et samfunnsøkonomisk perspektiv har forsinkelser og kansellerte avganger flere kostnader. Størrelsen på disse kostnadene avhenger av hvem som blir berørt, og hvordan de blir berørt. Forsinket gods har en kostnad, og det samme gjelder forsinkede personer. I tillegg til den direkte økningen i reisetidskostnader dette medfører, vil manglende regularitet over tid føre til at innbyggere og næringsliv må innordne seg annerledes enn de ville gjort med et mer stabilt tilbud. Reisende må for eksempel reise med tidligere

avganger, eller organisere alternativ transport for å sikre at de kommer dit de skal i tide. Tilsvarende vil virksomheter for eksempel måtte ha større varelager, eller transportere varer selv. Disse tilpasningene har en kostnad.

Det som er særlig utfordrende for innbyggerne og næringslivet på Lurøy er at det finnes ingen alternativer til fergene og båtene med mindre man organiserer det selv. Ofte regner man på konsekvenser av for eksempel forsinkelser på jernbane basert på når folk velger å benytte alternativ transport som for eksempel bil. I dette tilfellet eksisterer det som regel ikke transportalternativer. Når det ikke finnes alternativer, blir kostnadene høye. For eksempel kan tilpasningen til de reisende bli at de velger å bosette seg eller jobbe andre steder, og virksomheter kan velge å endre sin lokasjon. Det kan også oppstå andre uheldige effekter. For eksempel kan det tenkes at et stabilt kollektivtilbud kan gjøre det mer utfordrende å rekruttere den kompetansen man trenger, i tillegg til at det gjør at nye bedrifter ikke ønsker å etablere seg i kommunen.

For transportselskapene og Nordland fylkeskommune medfører også kanselleringer og forsinkelser kostnader knyttet til avvikshåndtering, erstatning, bøter og økt ressursbruk. For eksempel må transportselskapene betale bøter ved kanselleringer som skyldes mannskapsmangel, og dette vil også få en administrativ kostnad for fylkeskommunen. Det kan også gå ut over muligheten til å utføre planlagte aktiviteter som vedlikehold.

1.2 Mandat

Lurøy kommune ønsker å vite mer om hvilke konsekvenser utfordringene med samferdselstilbudet har, og ønsket å få utarbeidet en samfunnsanalyse som ser på:

- Verdiskapingen i Lurøy kommune og hva den innebærer for regionen, fylket og staten
- Konsekvensene og ringvirkningene av manglende regularitet på hurtigbåter og ferger i kommunen for næringsliv og innbyggere.

Samfunnsanalysen skal beskrive utfordringsbildet for innbyggere, kommunen, næringsliv og andre interessenter. Følgende hypoteser belyses i analysen:

- Svikten i samferdselstilbudet gjennom mange kanselleringer og manglende regularitet påfører bedriftene store merkostnader, tap i omsetning og problemer med å rekruttere ansatte.
- Svikten i samferdselstilbudet påfører kommunen store merkostnader som følger av at

medarbeidere ikke kan reise mellom kretsene for å betjene kommunale anlegg og utføre tjenester innenfor, blant annet, helse.

- Svikten i samferdselstilbudet påfører innbyggerne en usikkerhet når de skal reise til sykehus, reise innad i kommunen, eller reise for å få utført nødvendige ærender utenfor kommunen. Denne usikkerheten har som konsekvens at innbyggere for eksempel må reise til sykehus tidligere enn planlagt og kanskje ta en ekstra overnatting (merkostnad).
- Svikten i samferdselstilbudet vanskeliggjør rekrutteringsarbeidet til kommunen og rekrutteringsarbeidet til de private virksomhetene.
- Svikten i samferdselstilbudet reduserer bolysten og øker faren for fraflytting.
- Svikten i samferdselstilbudet gjør pendling usikkert og vanskelig.
- Svikten i samferdselstilbudet gjør det vanskelig å få sendt og motta gods, deriblant også apotekvarer.

Oslo Economics ble tildelt oppgaven med å lage samfunnsanalysen i mars 2024. Oppdraget har blitt gjennomført i perioden mars 2024 til mai 2024.

1.3 Metode

For å beskrive verdiskapningen i kommunen har vi benyttet offentlig tilgjengelig statistikk og dokumentasjon. Fra Enhetsregisteret til Brønnøysundregistrene har vi hentet informasjon om alle virksomheter i landet. Fra dette datasettet har vi identifisert alle virksomheter i Lurøy. Datasettet fra Enhetsregisteret er koblet sammen med Oslo Economics' bedriftsdatabase, som inneholder regnskapsinformasjon fra alle virksomheter som

er pliktig å levere årsregnskap, som for eksempel alle aksjeselskap i Norge. For å identifisere verdiskapning har vi også hentet data fra akvakulturregisteret til Fiskeridirektoratet. Akvakulturregisteret gir informasjon om alle havbruksstillatelser i landet, per 2024.

For å belyse konsekvensene av manglende regularitet på ferger og hurtigbåter har vi først undersøkt omfanget av forsinkelser og kanselleringer på aktuelle samband med data fra Nordland fylkeskommune. Deretter har vi intervjuet et utvalg interessenter for å høre hvilke utfordringer de opplever med transporttilbudet i Lurøy kommune og hvilke konsekvenser manglende regularitet har for dem. Informantene har vært innbyggere i Lurøy kommune, kommunalt ansatte, arbeidsreisende, personer i næringslivet, og ansatte i transportselskapene. I arbeidet med dette prosjektet har vi gjennomført 17 intervjuer. Intervjuene har blitt gjennomført over telefon eller Teams, og i ett tilfelle har vi også mottatt skriftlig svar på våre spørsmål. Informantene har på forhånd fått en liste med spørsmål vi ønsker å ta opp i samtalen, men samtalen har blitt styrt av hva informanten ønsker å ta opp og hvilke temaer de opplever som relevante. Ulike aktørgrupper har mottatt ulike spørsmål tilpasset deres rolle.

1.4 Struktur

Rapporten består av fire kapitler pluss vedlegg. Kapittel 2 beskriver verdiskapningen i Lurøy kommune og kommunens inntekter. Kapittel 3 undersøker regulariteten i ferge- og hurtigbåttilbudet i kommunen. I kapittel 4 beskriver vi konsekvensene av manglende regularitet for innbyggere, kommunen, næringsliv og andre brukere av transporttilbudet.

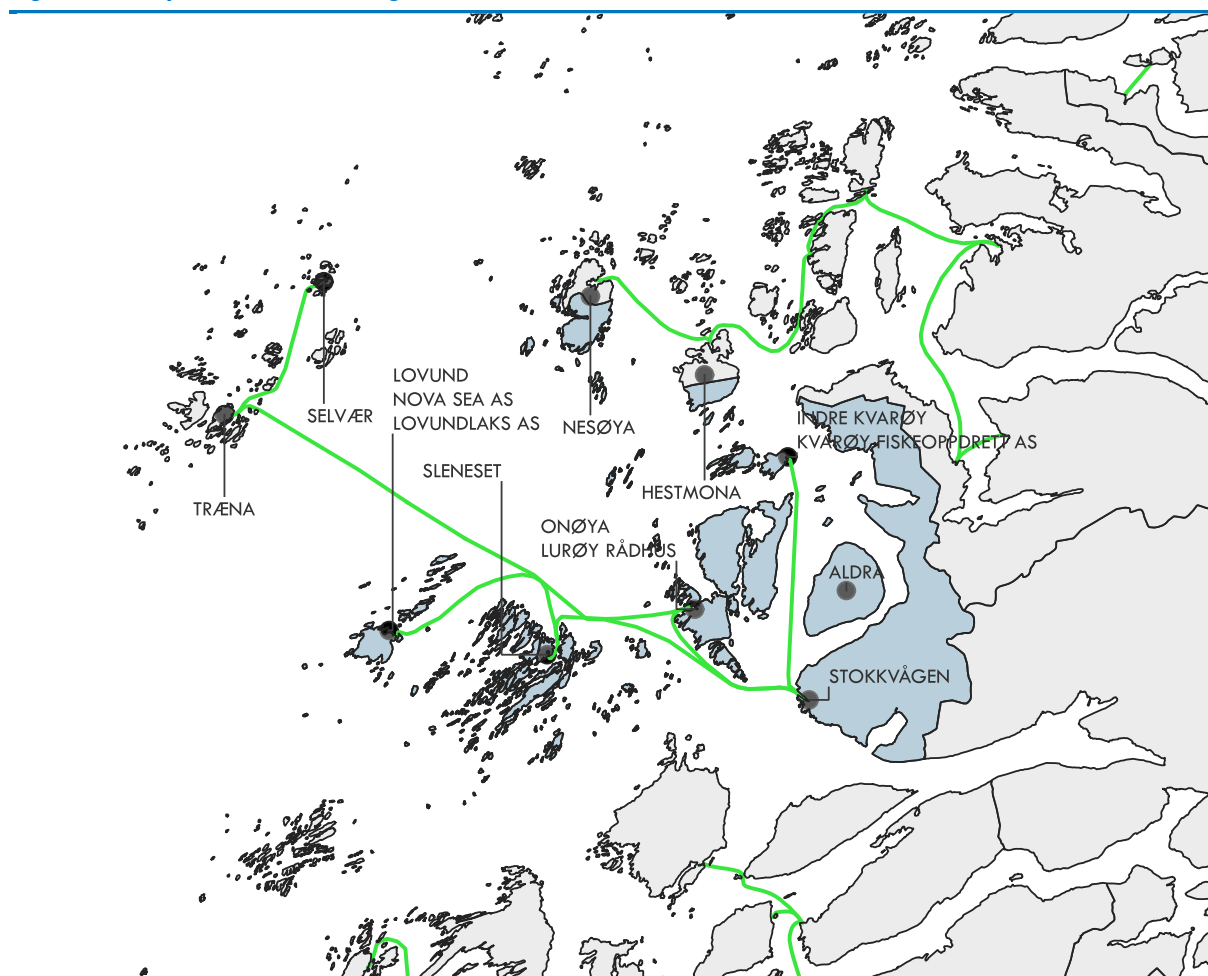
2. Verdiskaping i Lurøy kommune

Lurøy er en kommune med høy økonomisk aktivitet. Mesteparten av verdiskapingen i kommunen kommer fra havbruk og akvakultur. Hele 2 prosent av Norges samlede akvakulturtillatelser er i Lurøy. Den høye aktiviteten i næringslivet gir ringvirkninger, blant annet i form av økte inntekter til kommunen, fylkeskommunen og staten. Lurøy kommune sitt høye inntektsnivå bidrar til å styrke det offentlige tjenestetilbudet i kommunen, til tross for utfordringene med kommunal tjenesteproduksjon i en så desentralisert kommune.

2.1 Lurøy kommune

Lurøy kommune ligger på Helgeland i Nordland. I utgangen av 2023 var det 1 886 innbyggere i kommunen, ifølge SSB (SSB, 2024). Kommunens areal er delt mellom en omtrent like stor andel fastland og øyer. Rundt 30 prosent av innbyggerne bor på fastlandet og resten på øyene (SNL, 2021). Kommunens administrasjonssenter ligger på Onøy. I kartet i Figur 2-1 gir vi en oversikt over distriktene i Lurøy kommune. Områdene markert i blått utgjør kommunen. De offentlige fergesambandene er markert i grønt. Dette er rutene slik de er i dag. Den 4. juni 2024 åpner en ny fergekai på Tonnes. Ruten som går nord for Lurøy (rute 18-412) vil fra og med da betjene Tonnes og Indre Kvarøy. Det innebærer at fergen som i dag går mellom Stokkvågen og Lovund ikke lenger vil ha anløp på Indre Kvarøy.

Figur 2-1 Lurøy kommune med fergesambandene



Illustrasjon: Oslo Economics, Kilde: Kartverket, NVDBRuteplanNettverksdatasett (hentet fra Geonorge.no, februar 2024)

Lurøy kommune har et særlig aktivt næringsliv. Kommunen har en spesielt sterk posisjon innen havbruk. Tre

oppdrettsselskaper har hovedkontor og produksjonslokaler i kommunen. Nord-Norges største

videreforedlingsanlegg for ensilasje/biprodukter ligger også der. I kartet i

Figur 2-1 har vi markert lokasjonen til de tre største aktørene innen havbruk, Nova Sea, LovundLaks og Kvarøy Fiskeoppdrett. I 2022 hadde virksomhetene som er registrert i kommunen et samlet årsresultat på over 3,1 milliarder kroner.

Kommuneøkonomien er også god. Såpass god at Lurøy kommune ble rangert som Norges klart best styrte kommune i 2023 (Agenda Kaupang, 2023). I 2022 hadde Lurøy et netto driftsresultat på 24,7 prosent (som andel av brutto driftsinntekter). Kommunen hadde høyest gjennomsnittlig bruttoinntekt per person over 17 år i 2023, blant alle kommunene i Nordland fylke (NHO, 2024). Lurøy er også den kommunene i Nordland med høyest netto driftsresultat, og høyest sysselsettingsandel. I tillegg til et aktivt næringsliv, er Lurøy en attraktiv kommune for hytteeiere. Det er registrert hele 596 hytter i kommunen, til sammenlikning er det 857 boliger (SSB, 2024). Hyttene medfører inntekter for kommunen, men også behov for tilgjengelig infrastruktur som kollektivtilbud.

I det følgende benytter vi offentlig tilgjengelige regnskapstall, årsrapporter og data fra Fiskeridirektoratets akvakulturregister, for å beskrive verdiskapingen i Lurøy kommune.

2.2 Økonomisk aktivitet

Vi har hentet oversikt over alle virksomheter fra Brønnøysundregistrene, nærmere bestemt fra Enhetsregisteret. Registeret viser at det er omkring 500 aktive virksomheter registrert med forretningsadresse i kommunen, per 2024.¹ Omkring 90 prosent av disse virksomhetene er private. Næringslivet i Lurøy bidrar til høy verdiskaping i kommunen, men også i regionen og i landet for øvrig.

2.2.1 Næringslivet

I tabellen nedenfor presenterer vi antall aktive virksomheter fordelt på postnumre/poststed hvor virksomhetene er registrert.

Tabell 2-1: Antall aktive virksomheter i Lurøy fordelt på poststed, per 2024

Poststed	Antall virksomheter
LOVUND	116

¹ Virksomheter registrert som konkurs, under avvikling, under tvangsavvikling eller tvangsoppløsning er registrert som inaktive.

² Oslo Economics' bedriftsdatabase henter informasjon fra Dun&Broadstreet, som igjen får data levert fra BRREG. Virksomheter som ikke er regnskapspliktige er ikke inkludert i bedriftsdatabase. Det vil si for eksempel at enkeltpersonforetak som har eiendeler med verdi under 20 millioner og

LURØY	94
SLENESET	81
INDRE KVARØY	48
KONSVIKOSEN	48
BRATLAND	30
TONNES	28
NORDNESØY	18
STOKKVÅGEN	16
ALDRA	6
NORD-SOLVÆR	6
STORSELSØY	5
STUVLAND	2

Kilde: Enhetsregisteret fra Brønnøysundregistrene

Tabellen viser at det er registrert flest aktive virksomheter i Lovund. De aktive virksomhetene som vi har funnet i Enhetsregistrene er koblet sammen med Oslo Economics' bedriftsdatabase. Dersom vi sorterer postnumrene/poststedene etter samlede driftsinntekter fremfor antall virksomheter får vi en noe annerledes rangering. Rangering basert på driftsinntekter er gitt i Tabell 2-2.²

Tabell 2-2: Driftsinntekter fra private virksomheter fordelt på poststed i Lurøy, tall i 1 000 NOK

Poststed	Driftsinntekter 2022	Antall Virksomheter 2024
LOVUND	5 471 224	116
INDRE KVARØY	1 670 367	48
LURØY	281 639	94
SLENESET	160 477	81
KONSVIKOSEN	40 206	48
TONNES	36 459	28
BRATLAND	15 521	30

under 20 ansatte ikke er inkludert i bedriftsdatabase – man kan derfor finne flere aktive virksomheter enn virksomheter som har registrert Salgsinntekt. På Aldra finner vi for eksempel at 3 virksomheter er enkeltpersonforetak, og 2 virksomheter er ideelle organisasjoner. 1 virksomhet er et aksjeselskap uten registret salgsinntekt per 2022.

STOKKVÅGEN	8 885	16
NORD-SOLVÆR	2 644	6
NORDNESØY	2 074	18
ALDRA	0	6
STORSELSØY	0	5
STUVLAND	0	2

Kilde: Enhetsregisteret fra Brønnøysundregistrene og Oslo Economics' bedriftsdatabase. Merk: Årsaken til at det er registrert 0 kroner i driftsomsetning ved tre poststeder skyldes av virksomhetene per 2022 ikke var regnskapspliktige, var sovende eller ikke opprettet.

De samlede driftsinntektene fra de private virksomhetene summerer seg til 7,7 milliarder per 2022. Vi ser at Indre Kvarøy får en høyere rangering. Dette skyldes at Kvarøy Fiskeoppdrett/Salmon har særlig høy driftsinntekt, og har registrert forretningsadresse på Kvarøy.

Havbruksvirksomhetene spiller en særlig sentral rolle i verdiskapingen som foregår i Lurøy. I Tabell 2-3 gir vi en oversikt over de ti virksomhetene i kommunen med høyest registrert driftsinntekt per 2022. I tillegg til driften i Lurøy har også flere av disse virksomhetene investeringer andre steder i regionen, og bidrar slik sett med positive ringvirkninger. Blant annet har Kvarøy Fiskeoppdrett investeringer i Rana (Kvarøy Smolt) og Nesna (Arctic Seafarm).

Tabell 2-3: De ti største private virksomhetene i Lurøy, tall i 1 000 NOK per 2022

Navn	Driftsinntekter	Driftsresultat
NOVA SEA	3 877 497	1 251 116
KVARØY SALMON	1 092 368	16 611
LOVUNDLAKS	956 430	268 449
KVARØY FISKEOPPDRETT	489 795	80 912
LURØYVEIDING	120 397	45 537
ATLANTIC STYRO	104 520	13 318
LURØY BYGGEVARE	74 006	2 297
AINO	64 306	58 268
HVO	63 358	62 353
MARIA OLAISEN	63 351	53 534

Kilde: Enhetsregisteret fra Brønnøysundregistrene og Oslo Economics' bedriftsdatabase

Flere av havbruksvirksomhetene i Lurøy er i samme konsern. Listen i Tabell 2-3 ser noe annerledes ut

dersom vi slår sammen datterselskaper med morselskap. Nova Sea eier for eksempel 51 prosent av Lax Expo AS, 100 prosent av Nova Sea Aquaservice AS, 61 prosent av Hamnholmvalen Eiendom AS, 74 prosent av Helgeland Smolt AS, 100 prosent av Djupvatn AS og 100 prosent av Nova Sea Havbruk AS. Derimot finner vi at Helgeland Smolt AS ikke er en virksomhet registrert i Lurøy. Kvarøy Fiskeoppdrett eier Kvarøy Salmon AS, Kvarøy Smolt AS, Kvarøy Oppdrettsservice AS og Kvarøy Sjøhus AS. Kvarøy Smolt AS er heller ikke registrert i Lurøy. Lovundlaks eier 58 prosent av Utror AS. I Tabell 2-4 gir vi en oversikt over driftsinntektene og driftsresultatet i de tilknyttede virksomhetene som er registrert i Lurøy.

Tabell 2-4: Nova Sea, Lovundlaks og Kvarøy Fiskeoppdrett med tilknyttede virksomheter, tall i 1 000 NOK

Navn	Driftsinntekter	Driftsresultat
NOVA SEA AS	3 877 497	125 116
LAX EXPO AS	62 172	20 303
NOVA SEA AQUASERVICE AS	40 599	2 698
NOVA SEA HAVBRUK AS	33 551	886
HELGELAND AQUA SERVICE AS	31 768	5 131
NOVA MASTER AS	23 022	2 654
HAMNHOLMVALEN EIENDOM AS	9 095	-2 869
DJUPVATN AS	4 362	260
KVARØY SALMON AS	1 092 368	16 611
Kvarøy Fiskeoppdrett A/S	489 795	80 912
KVARØY OPPDRETTSERVICE AS	21 865	-6 946
KVARØY SJØHUS AS	4 566	376
LOVUNDLAKS AS	956 430	268 449
UTROR AS	52	-2 018

Kilde: Oslo Economics' bedriftsdatabase

Nova Sea er den klart største virksomheten i Lurøy. Neste på listen er Kvarøy Fiskeoppdrett, sammen med Kvarøy Salmon, tett etterfulgt av Lovundlaks. Både Lovundlaks og Nova Sea er lokalisert på Lovund, mens Kvarøy Salmon og Kvarøy Fiskeoppdrett er lokalisert på Kvarøy. Dette gjenspeiles i Tabell 2-2, som viser at det er størst omsetning fra Lovund, og at Indre Kvarøy kommer som neste i rekken blant poststedene i Lurøy.

Omkring 70 prosent av de samlede private driftsinntektene i 2022 kommer fra virksomheter som driver produksjon av matfisk, bløtdyr, krepsdyr og pigguder i

hav- og kystbasert akvakultur.³ Det er den klart største næringen i kommunen. Neste på listen, over de største næringene, er engroshandel med fisk, skalldyr og bløtdyr. Virksomhetene i denne næringen står for omkring 15 prosent av de samlede driftsinntektene i kommunen. Videre finner vi næringene hav- og kystfiske og tjenester tilknyttet hav- og kystbasert akvakultur. Virksomhetene i disse to næringene stor for omkring 2 prosent hver av de samlede driftsinntektene i kommunen.

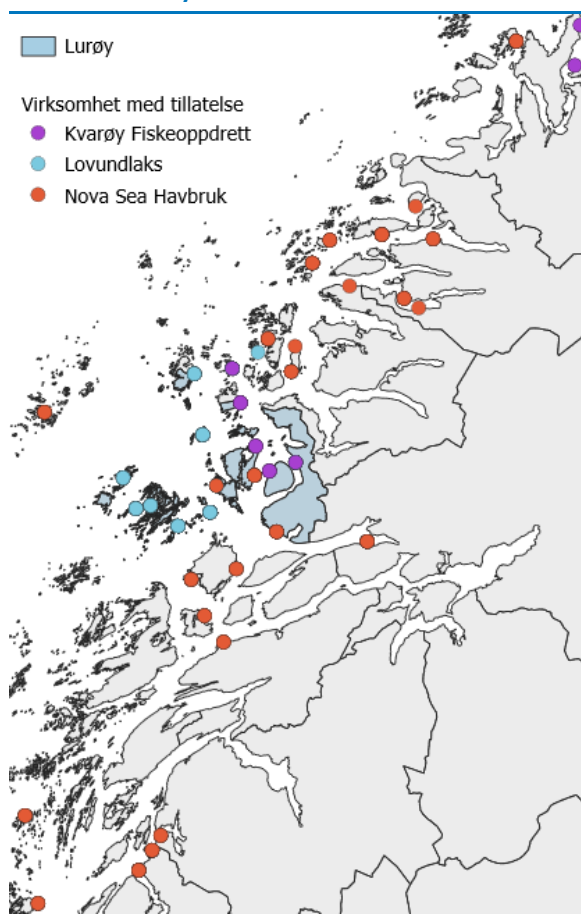
Analysen av virksomheter fordelt på næringskoder viser det samme som vi finner i analysen av enkeltvirksomheter. Det er helt klart havbruk og akvakultur som er drivende for verdiskapingen i kommunen. Dette bekreftes også av tall hentet fra Fiskeridirektoratets akvakulturregister. Fra registeret kan vi hente ut produksjonstillatelser for produksjon av matfisk, målt i tonn biomasse (MTB), fordelt på kommuner i landet. Antall tillatelser for produksjon av matfisk i kommunen summerer seg til 14 757 tonn MTB. Dette tilsvarer i underkant av 2 prosent av totalt antall MTB i Norge.

2.2.2 Kommune, fylke og stat

Det aktive næringslivet i Lurøy gir staten betydelige skatteinntekter, men også fylkeskommunen og kommunen. Norske kommuner får størstedelen av sine inntekter fra inntektsskatten som betales av innbyggerne. For norske kommuner, sett under ett, utgjør skatteinntekter rundt 40 prosent av inntektene (Kommunal- og distriktsdepartementet, u.d.). Skatteinntektene varierer imidlertid mellom kommuner, og Lurøy har høy skatteinntekt; 20 prosent over landsgjennomsnittet (Lurøy kommune, 2022). Ifølge Lurøy kommunes budsjettplan for 2024, har de dette året budsjettert med en inntekt fra skatt, renter og overføringer på omkring 240 millioner kroner, og budsjettert med driftsutgifter til 227 millioner kroner.

Siden Lurøy kommune har klarerte lokaliteter for oppdrett får de også inntekter fra Havbruksfondet i henhold til sin andel av lokalitetskapasiteten. I 2023 tilsvarte disse utbetalingene nesten 19 millioner kroner (Fiskeridirektoratet, u.d.). Også Nordland fylkeskommune får overføringer fra Havbruksfondet som følge av lokalitetene i Lurøy kommune. Fylkeskommunen fikk rundt 35 millioner kroner i 2023, hvorav 2,7 millioner skyldes næringen i Lurøy. Deler av skatten på alminnelig inntekt, fra innbyggerne i Lurøy, går også til fylkeskommunen. I Figur 2-2 viser vi lokasjon for tillatelsene til Nova Sea, Lovundlaks og Kvarøy Fiskeoppdrett. Kartet viser at havbruksvirksomhetene i Lurøy også har lokaliteter utenfor kommunen. De bidrar dermed med direkte økonomisk aktivitet i omkringliggende kommuner, samt inntekter fra Havbruksfondet.

Figur 2-2: Lokasjon til tillatelser for havbruksvirksomheter i Lurøy



Kilde: Akvakulturregisteret, Fiskeridirektoratet

Kommunenes inntektsutjevningssystem skal bidra til et likeverdig tjenestetilbud i alle norske kommuner. Det vil si at den høye skatteinntekten i Lurøy fører til reduserte overføringer fra staten til kommunen, noe som igjen bidrar til å styrke andre kommuner i landet med relativt dårligere inntekter. Den gode skatteinntekten har blant annet ført til at Lurøy ikke mottar det såkalte småkommunetilskuddet. Det er altså ikke bare Lurøy kommune som drar nytte av næringslivet i kommunen, men også andre kommuner, fylket og staten. Dersom næringslivet i kommunen faller, vil det dermed oppstå konsekvenser på flere nivå, fra enkeltvirksomheter til staten.

2.3 Samlet verdiskaping

Verdiskaping fra en virksomhet kan defineres som lønnsutbetalinger pluss driftsresultat. Offentlige virksomheter opererer ikke med driftsresultat på samme måte som private virksomheter, men det er naturlig å regne driftsresultat med utgangspunkt i avkastning på

³ Produksjon av matfisk, bløtdyr, krepsdyr og pigghuder i hav- og kystbasert akvakultur tilsvarer næringskode 3.211

kapital. Vi antar en kapitalavkastning lik 4 prosent på sum eiendeler for offentlige virksomheter.⁴

Verdiskaping knyttet til kommunens eiendeler og lønnsutbetalinger er 170 millioner kroner per år. For de private virksomhetene finner vi at årlig verdiskaping beløper seg til over 6 milliarder per år.⁵ Verdiskapingen gir ringvirkninger i kommunen, men den gir også ringvirkninger for omkringliggende kommuner, fylket og landet som helhet. Ringvirkningene som oppstår fordeler seg mellom indirekte virkninger og induserte virkninger. Indirekte virkninger oppstår som følge av at virksomhetene i Lurøy kjøper varer og tjenester fra andre private og offentlige virksomheter i regionen og landet for øvrig. Induserte virkninger oppstår som følge av at de som er ansatt i kommunen og i virksomhetene i kommunen, mottar lønn som de igjen bruker for å kjøpe varer og tjenester.

Analysen av data fra Enhetsregisteret og regnskapsinformasjon viser at mesteparten av verdiskapingen i Lurøy kommer fra aktivitet innen havbruk og akvakultur. Vi har også sett at mesteparten av denne virksomheten befinner seg utenfor fastlandet; på øyene. Dette gjelder særlig Indre Kvarøy og Lovund, men også Slesneset. Næringslivet bidrar med betydelige skatteinntekter til staten, fylkeskommunen og kommunen. For å sikre videre verdiskaping og ringvirkninger, samt styrking av eksisterende næringsliv, er det kritisk med et velfungerende transporttilbud som knytter øyene og fastlandet sammen. Transporttilbudet er kritisk for å sikre transport av nødvendige innsatsfaktorer til virksomhetene, samt foredlede varer fra virksomhetene til kunder, men også for å sikre transport av arbeidstakere til og fra arbeidsplassen.

⁴ 4% er i henhold til risikjustert rente som fremgår av Finansdepartementets rundskriv R109/2021, *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser*.

⁵ Verdiskapingen inkluderer kun virksomheter som har registrert forretningsadresse i Lurøy kommune. Det vil være fler

virksomheter som har aktivitet i Lurøy, men som har forretningsadresse i en annen kommune. Verdiskapingen er derfor et nedre anslag.

3. Regularitet i ferge- og hurtigbåttilbudet

Gjennomgang av avviksmeldinger viser at innbyggerne og næringslivet i stor grad må tilpasse seg et irregulært ferge- og hurtigbåttilbud i Lurøy. Vanlige årsaker til avvik fra ruteplan er dårlig vær, men også feil på fartøy og infrastruktur, som igjen skaper ringvirkninger i form av ytterligere avvik. Ytterligere avvik kan for eksempel oppstå som følge av at reservefartøy ikke er dimensjonert for ruten den er satt til å avløse, eller for eksempel at andre båter i Lurøy-bassenget må avvike fra sin ruteplan for å avhjelpe ruten hvor det opprinnelig har oppstått et avvik.

3.1 Ferge- og hurtigbåttilbudet i Lurøy

Det er Nordland fylkeskommune som har ansvar for ferge- og hurtigbåttilbudet i Lurøy kommune. Tilbudet består av to fergesamband og tre hurtigbåtruter, i tillegg til en sommerrute. Det er i hovedsak morgen- og ettermiddagsavganger på rutene, men også noen avganger midt på dagen, og noe på kveldstid. I det videre beskriver vi rutene nærmere:

- Lurøy- og Trænasambandet består av to fergesamband. Stokkvågen – Lovund med mellomsteder og Stokkvågen – Træna med mellomsteder. Sambandene driftes i dag av Boreal, men vil fra 2027 driftes av Norled. Norled skal få bygget tre nye batteri-hybrid ferger, hver med kapasitet til 60 personbiler og 250 passasjerer inkludert mannskap. I tillegg er det krav i kontrakten om reservefartøy som tar minst 50 personbiler og 190 passasjerer. Fergene fraktet i 2023 i underkant av 1 60 000 passasjerer og i underkant av 1 15 000 personbileneheter.
- Nordlandsekspressen (NEX1) går mellom Bodø og Sandnessjøen og har flere anløpssteder i Lurøy kommune. Ruten betjenes av to hurtigbåter fra 2019 som Nordland fylkeskommune eier, men Boreal står for driften.
- Helgelandspendelen går mellom Træna og Sandnessjøen og har flere anløpssteder i Lurøy kommune. Ruten betjenes av en hurtigbåt fra 2021 som Nordland fylkeskommune eier, men som Boreal drifter.
- En lokal hurtigbåtrute komplementerer Lurøysambandet. Lokalbåten i Lurøy går mellom de ulike øyene, Sørnesøy, Hestmona, Tonnes, Indre Kvarøy,

Stuvland, Aldra, Stokkvågen og Onøy. Båten går fra Sørnesøy til Onøy, mellom de ulike øyene, på morgenen. På ettermiddagen går den til Stokkvågen, før den før den kjører tilbake til Sørnesøy. Båten har kapasitet til 48 passasjerer og driftes av Lovund Skyss, men Nordland fylkeskommune eier båten. Ruten er viktig for de som pendler mellom øyene.

- Mellom Sandnessjøen og Myken har det noen år gått en sommerrute som har anløp flere steder i Lurøy. Fylkesrådet i Nordland har informert om at ruten også skal driftes sommeren 2024.

Fergen mellom Stokkvågen og Lovund vil få endret rute fra 4. juni 2024 som følge av åpningen av Tonnes fergekai. Den vil ikke lengre ha anløpssted på Indre Kvarøy, noe som vil spare tid. Fergen mellom Stokkvågen og Træna vil fortsatt betjene Indre Kvarøy mandager og fredager. Samtidig vil Indre Kvarøy og Tonnes betjenes av fergen som går i Røddøybassenget nord for Lurøy. Dette vil øke mulighetene til å reise rundt i distriktet.

I tillegg til det offentlige ferge- og hurtigbåttilbudet, har private virksomheter opprettet egne pendlerruter for å få sine ansatte til og fra jobb. Kvarøy fiskeoppdrett har egne skyssbåter for sine arbeidere, og Nova Sea har et helikopter på Lovund, som de drifter sammen med flere bedrifter på øya.

3.2 Avvik i ferge- og hurtigbåttilbudet

Fra fylkeskommunen har vi fått tilgang til statistikk over kanselleringer og forsinkelser for ferge- og hurtigbåtrutene i Lurøy. Fra fylkeskommunen har vi også fått tilgang til passasjerstatistikk for hurtigbåtene. Trafikkdata for fergene som opererer i Lurøy har vi hentet fra Statens vegvesens ferjedatabank.

Informasjon om bruk av, og svikt i det sjøgående transporttilbudet er et sentralt utgangspunkt for å kunne vurdere hvilken betydning tilbudet har for verdiskaping og innbyggerne. I det følgende gir vi en sammenstilt gjennomgang av statistikken. En mer detaljert gjennomgang av rutetilbudene og passasjerstatistikk per ferge- og hurtigbåtrute, er presentert i 0.

Ferge- og hurtigbåtoperatørene skal i utgangspunktet registrere avvik per anløp/retur, og rapportere dette til fylkeskommunen ved bruk av et skjema for avviksrapportering. I avviksrapportene finner vi derimot at det er variasjon i hvordan kanselleringer og forsinkelser rapporteres, nærmere bestemt detaljeringsgrad på rapporteringen. I enkelte tilfeller er det uklart hva

som er årsaken til et avvik, samt hvordan et avvik påvirker øvrige anløp.

For å sikre at det gis et så klart som mulig bilde av omfang av kanselleringer og forsinkelser har vi identifisert antall unike dager gjennom 2023 hvor det er registrert en forsinkelse eller en kansellering. For forsinkelsene har vi også sammenstilt lengden i minutter, og

Figur 3-1: Sammenstilling av avvik i ferge- og hurtigbåttilbudet per 2023

	Helgelandspendelen	Lokalbåt Lurøy	Nordlandsekspresen	Stokkvågen-Træna	Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund
Trafikkgrunnlag	139 i ukedager 91 i helgedager	28 i ukedager 5 i helgedager	182 i ukedager 137 i helgedager	114 per dag 8 tyngre kjøretøy	464 per dag 23 tyngre kjøretøy
Forsinkelser	104 dager 19 minutter i snitt	4 dager 65 minutter i snitt	109 dager 11 minutter i snitt	94 dager 19 minutter i snitt	111 dager 22 minutter i snitt
Kanselleringer	77 dager	30 dager	22 dager	32 dager	63 dager
Sum avvik	146 dager	30 dager	122 dager	110 dager	143 dager

Kilde avvik: Nordland fylkeskommune. Kilde trafikkgrunnlag hurtigbåt: Nordland fylkeskommune. Kilde trafikkgrunnlag ferge: Statens vegvesens fergedatabank. Merk: Tunge kjøretøy er definert som kjøretøy registrert under takstgruppe AP3-AP9. Merk: Sommerruten mellom Sandnessjøen og Myken inngår som del av Nordlandsekspresen; sommertrafikk er tatt ut sav passasjergrunnlaget, for å identifisere normal trafikk gjennom året.

Merk at vi har kun fått tilgang til avviksrapporter for 2023. Tallene i Figur 3-1 gir derfor ikke nødvendigvis et korrekt bilde over regularitet over tid, da det kan ha vært særlige forhold, for eksempel knyttet til fartøy og infrastruktur, som har påvirket regulariteten i vesentlig grad.

3.2.1 Trafikkgrunnlag

Innledningsvis i tabellen gir vi en kort oversikt over trafikkgrunnlag. Formålet med å inkludere trafikkgrunnlaget er å vise viktigheten av transporttilbudene. Blant hurtigbåtene spiller Helgelandspendelen en særlig viktig rolle for å transportere innbyggere mellom Sandnessjøen og Træna. Nordlandsekspresen spiller også en viktig rolle, men dette tilbudet er særlig viktig for å transportere personer mellom kommuner, da den går fra Sandnessjøen til Bodø.

Vi ser av trafikkgrunnlaget at fergene spiller også en viktig rolle i det samlede transporttilbudet i Lurøy. Fergene er avgjørende for å transportere personbiler mellom øyene, men også tungtransport. Tabellen viser at fergeruten mellom Træna og Stokkvågen transporterer 8 tyngre kjøretøy per dag, i snitt. Fergeruten mellom Stokkvågen og Lovund transporterer 23 tyngre kjøretøy per dag, i snitt.

Statistikken viser at de to fergerutene, men også Helgelandspendelen, er særlig viktig for transporttilbudet

beregnet gjennomsnittlig omfang av forsinkelser. I Figur 3-1 presenterer vi unike dager med avvik rapportert til fylkeskommunen. Fargekoder er benyttet for å vise relative forskjeller i regularitet mellom ferge- og hurtigbåtrutene. Grønn indikerer relativt god regularitet, mens rød indikerer relativt dårlig regularitet.

i kommunen. Det er derfor viktig at regulariteten på disse tre transporttilbudene er god.

3.2.2 Regularitet

Figur 3-1 viser at det er et vesentlig omfang av avvik blant alle ferge- og hurtigbåttilbudene, foruten lokalbåten i Lurøy. God regularitet for lokalbåten skyldes trolig at båten går i et mindre værutsatt område. Båten er også i mindre grad rammet av større tekniske feil.

Sett i lys av trafikkgrunnlag og anløpssteder, finner vi at irregulariteten på Helgelandspendelen har en særlig negativ påvirkning på transporttilbudet i Lurøy. Vi finner at det er totalt 104 dager hvor det er registrert én eller flere forsinkelser og 77 dager hvor det er registrert én eller flere kanselleringer. Det sammen gjelder i stor grad for Nordlandsekspresen, hvor det er registrert 109 dager med én eller flere forsinkelser og 22 dager med én eller flere kanselleringer. Om vi retter fokuset mot totalt antall dager hvor det er registrert ett eller flere avvik, finner vi at irregulariteten på de to hurtigbåttilbudene er nokså like; over 30 prosent av dagene i året er rammet av et eller flere avvik. Imidlertid vet vi at Nordlandsekspresen spiller en mindre rolle i det daglige transporttilbudet til innbyggerne i Lurøy.

I tillegg til rutetilbudene som fremgår av Figur 3-1 er det satt opp en sommerrute mellom Sandnessjøen og

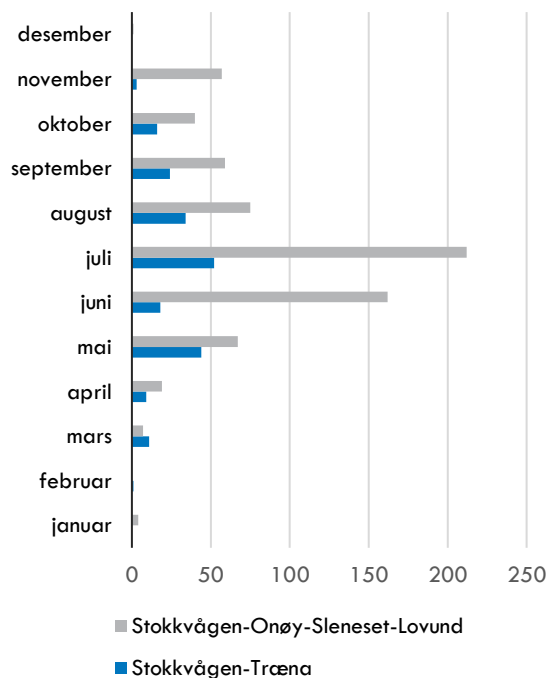
Myken. Ruten inngår som en del av Nordlandsekspres- sen. Passasjerstatistikken viser at det er omkring dob- belt så mye trafikk på ruten til Nordlandsekspres- sen om sommeren; 362 påstigninger per dag. Til tross for et langt større trafikkgrunnlag finner vi bare én kans- selering gjennom sommeren, mens antall forsinkelser tilsvarer antall forsinkelser ellers i året.

Om vi retter fokuset mot fergene, finner vi at disse to rutetilbudene også er rammet mange avvik. Fergetil- budet mellom Stokkvågen og Træna er i noe mindre grad rammet av kanselleringer, i forhold til fergetilbu- det mellom Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund. Der- imot, om vi ser på totalt antall unike dager med ett el- ler flere avvik, finner vi at de tre mest kritiske rutene; Helgelandspendelen og de to fergene, er i nokså lik grad rammet av avvik.

En større andel av avvikene på ruten Stokkvågen- Onøy-Sleneset-Lovund skyldes bruk av alternativ rute- plan. Alternativ ruteplan iverksettes når det kun er ett fartøy som er tilgjengelig og drifter sambandet. Alter- nativ rute innebærer at det kun gjennomføres tre pendler mellom Lovund og Stokkvågen i løpet av en dag, noe som er mer enn en halvering av ordinært ru- tetilbud. For eksempel; den siste avgangen fra Lovund under alternativ ruteplan er omkring klokken 17, men den siste avgangen under ordinær ruteplan er klokken 21:30. Under ordinær rute det også bestilles senere avgang for næringstransport.

Vi ønsker å undersøke om alternativ rute gir seg utslag i gjenstående kjøretøy. Gjenstående kjøretøy er de kjøretøyene som ikke får plass på fergerne og må stå igjen til neste avgang. Fra SVVs ferjedatabase finner vi at det er registrert over 200 gjenstående kjøretøy på Stokkvågen-Træna, og over 700 gjenstående kjø- retøy på Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund gjennom 2023. I Figur 3-2 viser vi hvordan gjenståingene for- deler seg utover året.

Figur 3-2: Gjenstående kjøretøy per 2023



Kilde: Statens vegvesens ferjedatabase

De fleste gjenståingene finner sted i løpet av sommer- månedene, noe som sammenfaller med trafikk tallene – trafikken på de to ferjesambandene er høyest på sommeren. I tillegg til at høy trafikk er en kilde til gjenstående kjøretøy, er det mulig at irregularitet er en kilde til gjenstående kjøretøy, særlig ved bruk av alternativ rute, ettersom samlet kapasitet (antall av- ganger × plass på fergene) blir redusert.

På ferjesambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund er det registrert 28 dager med alternativ rute, gjen- nom 2023. Berørte måneder var juli, september, okto- ber og november. På dagene hvor det er registrert alternativ rute er det i snitt 5,7 gjenstående kjøretøy per dag. På de øvrige dagene i juli, september, okto- ber og november er det i snitt registrert 2,3 gjenstå- endekjøretøy per dag. Forskjellen mellom de to gjen- nomsnittstallene kan tyde på at alternativ rute fører til noen flere gjenståinger, men forskjellen kan også skyl- des andre forhold eller tilfeldigheter.

3.2.3 Årsaker til avvik

I tillegg til å identifisere antall avvik, har vi etter beste evne fordelt avvikene på årsaker. Årsakene varierer på tvers av de ulike sambandene, men vi ser at årsa- ker presentert i Figur 3-3 er gjennomgående for de fem rutetilbudene.

Figur 3-3: Særlige årsaker til avvik i ferge- og hurtigbåttilbudet



Illustrasjon: Oslo Economics

Dårlig vær er i avviksrapportene typisk beskrevet som sterk vind og høye bølger. *Feil på fartøy/infrastruktur* oppstår typisk som følge av feil på motor eller gir. Slike feil fører for eksempel til at båten må kjøre med én mindre motor eller er i drift med andre former for

Figur 3-4: Årsaker til avvik på ferge- og hurtigbåttilbudet

	Helgelandspendelen	Lokalbåt Lurøy	Nordlands-ekspressen	Stokkvågen-Træna	Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund
Årsak nr. 1					
Årsak nr. 2					
Årsak nr. 3					

Kilde: Nordland fylkeskommune.

Tabellen viser klart at det er *dårlig vær* som er den mest hyppigste årsaken til avvik fra ruteplan, etterfulgt av *feil på fartøy og infrastruktur*. Årsaker til avvik er kategorisert og telt etter beste evne, gitt varierende grad av informasjon i avviksmeldingene. Til tross for varierende dokumentasjon, har vi søkt å identifisere årsakssammenhenger mellom avvik på de ulike rutetilbudene. I dette arbeidet finner vi at det er *dårlig vær* og *feil på fartøy og infrastruktur* som i hovedsak skaper avvik. Videre finner vi at disse avvikene gir ringvirkninger i form av avvik på andre rutetilbud; avvik som følger av *korrespondanse*. Dette er forklaringen på hvorfor vi for fergeruten Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund finner at *korrespondanse* er en hyppigere årsak til avvik, i forhold til *dårlig vær*.

feil som påvirker kapasitet. Denne kategorien kan også skyldes at fartøyet er på verksted, eller at det er feil på kaianlegg eller annen infrastruktur som er nødvendig for at fergen/hurtigbåten skal kunne operere som normalt.

Avvik som følger av *mannskap*, innebærer stort sett sykdom. Det er også flere tilfeller hvor et forsinket anløp kan føre til ytterligere forsinkelser som følge av hviletidsbestemmelser. Avvik som følger av *korrespondanse* skyldes at fartøyet for eksempel må vente på en annen rute, for eksempel at Helgelandspendelen må vente på passasjerer som kommer med Nordlands-ekspressen, eventuelt at fartøyet må vente på søppelbil eller annen gods. Avvik som følger av *korrespondanse*, kan også skyldes at fartøyet må tilpasse sin ruteplan som følge av kanselleringer eller forsinkelser for andre fartøy; ringvirkningseffekter.

Kategorien *lasting* benyttes typisk når det oppstår forsinkelser på grunn av mange reisende, mye gods eller spesielle sendinger som medfører lengre tid enn vanlig ved *lasting/lossing*. I Figur 3-4 presenterer vi de tre årsakene som oftest bidrar til avvik fra ruteplanene.

I avviksmeldingene fra fylkeskommunen finner vi at det som følger av feil på fartøy på fergeruten Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund, ble kjørt alternativ ruteplan over flere perioder i 2023. Feil på fartøy, som utløste alternativ ruteplan, ga større ringvirkninger i form av kanselleringer og forsinkelser fra opprinnelig ruteplan. I 2023 ble det registrert 28 unike dager med avvik med alternativ ruteplan.

I tillegg til at *dårlig vær* og *feil på fartøy og infrastruktur* kan gi ringvirkninger i form av videre avvik på egen rute, kan avvik i én rute også påvirke andre ruter. Båtene som går i Lurøy skal som regel korrespondere med én eller flere andre person- og godstransportruter. Helgelandspendelen er den transporten som oftest registrerer avvik som følge av *dårlig vær*. Når Helgelandspendelen blir innstilt har dette en direkte

påvirkning på blant annet fergetilbudet mellom Træna og Stokkvågen. Helgelandsspendelen var ute av drift i en lengre periode vinteren 2023. Som følge av dette måtte fergeruten justere sin ruteplan for å avlaste trafikk som egentlig skulle gått på Helgelandsspendelen. Fravær av Helgelandsspendelen førte til både forsinkelser og kansellerte anløp i fergetilbudet. Avvik i fergetilbudet har igjen påvirkning på andre transportruter i kommunen.

Utover de tre særlige forholdene som er fremhevet i Figur 3-4 finner vi at hviletidsbestemmelser kan føre til ytterligere forsinkelser, og i verste fall kanselleringer. Vi finner også flere tilfeller av forsinkelser som skyldes stor trafikkmengde; *lasting*. Trafikkgrunnlag på sommeren, særlig på den oppsatte sommerruten under Nordlandsekspresen, viser at det er mye trafikk i juni, juli og august. Flere forsinkelser på sommerruten ser ut til å være koblet til det høye trafikkgrunnlaget. I sommermånedene meldes det ved flere anledninger om mange reisende med mye bagasje. Jevnt fordelt ut over året finner vi også forsinkelser som følger av at spesialutstyr/-goods skal lastes og losses, og at dette kan føre til lengre opphold ved kai.

3.3 Oppfatninger av årsaker til manglende regularitet

Intervjuene bidrar til å kaste lys over årsaker til hyppige avvik i ferge- og hurtigbåttilbudet i Lurøy. Selv om informantenes oppfatning av årsaker til kanselleringer ikke nødvendigvis alltid er korrekt, er likevel innbyggernes opplevelse av regularitet viktig å belyse.

Funn fra intervjuene bekrefter i stor grad det vi ser av dataene. Det er en oppfatning om at teknisk svikt og værforhold, men også hviletidsbestemmelser, er viktige årsaker til kanselleringer og forsinkelser. Det er blant informantene stor forståelse for at båtene ikke kan gå i all slags vær, samtidig som det råder en oppfatning om at kanselleringer som følge av vær har blitt hyppigere, uten at dette skyldes at været er dårligere. En mulig forklaring på dette er at teknologien som er tilgjengelig på de nyere fartøyene kan måle bølgehøyde og vindstyrke og således gjøre det enklere å overholde regelverket sammenliknet med når manskapet på fartøyene gjorde skjønnsmessige vurderinger. Dette kunne også gitt motsatt utslag, men informanter bekrefter at det trolig har blitt kjørt i tøfere vær før, enn det som egentlig er tillatt.

Selv om vær ikke kan kontrolleres er det viktig at fartøyene er tilpasset de værforholdene de opererer i. Flere informanter trekker frem at reservemateriell ikke holder samme standard som hovedfartøyene, og derfor ikke kan operere i de samme værforholdene.

Noen anser at de mer moderne fartøyene tåler mindre vær, trolig fordi de er lettere, men fartøyene skal i utgangspunktet være bygget for å tåle samme belastning som de eldre fartøyene. Intervjukandidatene trekker også frem at en utfordring er at reservefartøy ikke alltid har like god kapasitet som fartøyene de erstatter. Eller at de ikke er utformet på en måte som er tilpasset kaiene som de etter planen skal anløpe, slik at anløpssteder må kanselleres.

Avviksmeldingene fra fylkeskommunen viser at mange kanselleringer skyldes tekniske feil. Dette er også opplevelsen til informantene, og særlig de nye fergerne ser ut til å ha utfordringer. Disse har derfor vært på flere lengre verkstedsopphold. Deler av vedlikeholdet er pålagt og planlagt, og må forventes. Samtidig er det enkelte som stusser på når deler av vedlikeholdet tas. For eksempel tas en del vedlikehold på sommeren, til tross for at antallet reisende er betydelig høyere da, noen som skaper kø og fører til gjensiting.

Mannskapsmangel og hviletidsbestemmelser medfører også kanselleringer. Forsinkelser kan føre til at avganger må kanselleres for at hviletidsbestemmelsene skal kunne overholdes. Typisk er det den siste avgangen på rutene for dagen som må kanselleres for å overholde hviletid. På ferga MF Lovund er det sjøvakt, som innebærer at manskapet er om bord og har vekselvis vakt og hviletid over en turnusperiode. Det oppleves å være mindre utfordringer knyttet til å gjennomføre oppsatt ruteplan med denne ferga enn på andre fartøy.

Blant informantene er det særlig knyttet frustrasjon til at tregere reservefartøy skaper forsinkelser og dermed kanselleringer med henvisning til hviletidsbestemmelsene. Mannskapsmangelen forsterker disse utfordringene. Dette gjelder i Lurøy, men også i andre deler av landet. I fjor slo Norsk Sjøoffisersforbund alarm om mannskapsmangelen i Norge⁶. I uttalelsen etterlyser de sterkere økonomiske konsekvenser for operatørene ved manglende bemanning, som i sin tur kan føre til bedre betingelser for manskapet og dermed økt attraktivitet for nåværende og potensielle arbeidstakere. I dag blir mange båt- og fergeavganger i Norge, spesielt på sommerstid, kansellert på grunn av mannskapsmangel.

⁶ <https://www.skipsrevyen.no/debatt-ferge-og-hurtigbat-fergesamband/mannskapsmangel-en-samfunnsutfordring/1546233>

4. Konsekvenser av manglende regularitet

I 2023 var det et betydelig omfang av kanselleringer og forsinkelser på båt- og fergerutene i Lurøy kommune. Dette skaper en situasjon med mye usikkerhet for de som benytter seg av tilbudet og gir ustabile rammebetingelser for næringslivet. Informantene vi har snakket med oppgir at utfordringene med transporttilbudet har økt i omfang de senere årene, og flere sitter igjen med en følelse av å oppleve problemer ukentlig. Både næringslivet og kommunen sliter med sin produksjon når ferger og hurtigbåter ikke går som de skal. For alle som benytter kollektivtilbudet medfører kanselleringer og forsinkelser betydelige direkte og indirekte kostnader.

I dette kapittelet beskriver vi hvilke konsekvenser manglende regularitet – kanselleringer og forsinkelser – i ferge- og hurtigbåttilbudet i Lurøy kommune har for ulike brukere. Andre utfordringer med transporttilbudet, som manglende korrespondanse og fasiliteter på kaiene beskrives også. Kapittelet er i stor grad basert på intervjuer med brukere av tilbudet.

4.1 Konsekvenser for innbyggere og arbeidstakere

Intervjuene vi har gjennomført i forbindelse med dette prosjektet viser tydelig at den manglende regulariteten skaper stor usikkerhet for innbyggerne i kommunen. I intervjuene kommer det frem at innbyggere og arbeidstakere opplever dagens situasjon med båter og ferger i Lurøy kommune som krevende. De fleste anser i utgangspunktet tilbudet som godt, men stadige kanselleringer, forsinkelser og endringer skaper stor uforutsigbarhet og usikkerhet. Det er også problemer med at det er begrenset kapasitet på fergene, for eksempel på grunn av farlig last.

«før kunne man stille klokken etter fergene, men nå er situasjonen en helt annen»

Sitat fra intervju.

Blant flere informanter råder en oppfatning om at de som er oppvokst i kommunen har bedre forutsetninger for å håndtere utfordringene, og at det tar tid for de som flytter inn i kommunen å lære seg hvordan de skal gjøre det. Ofte blir de heller ikke blir lenge på grunn

av det. Informanter peker på at det kan være svært utfordrende for folk som flytter inn i kommunen å venne seg til utfordringen med fergene og båtene. En informant forteller at innflyttere kan få litt sjokk når de flytter ut på en av øyene. For eksempel kan de trenge å reise til fastlandet for å handle inn ting de trenger de første ukene, og hvis de da opplever problemer og kanskje blir stående igjen på fastlandet en dag så er det lett å la seg skremme. De som har bodd i kommunen lenge er vant til å planlegge rundt hendelser med fergene og båtene, men det tar tid før nyankomne klarer å gjøre de samme tilpasningene. De som har bodd lenge i kommunen er også blitt flinke til å forutse når det kan bli kanselleringer på grunn av vær eller hviletidsbestemmelser, og tilpasser reisene sine rundt dette. For nyinnflyttede tar det tid å få all denne kunnskapen.

I tillegg til kunnskap som gjør det enklere å forutsi når det blir problemer med transporten har innbyggerne i Lurøy kommune blitt flinke på å tilpasse seg uforutsigbarheten. Disse tilpasningene medfører imidlertid både direkte og indirekte kostnader. Innbyggerne bruker mye tid på å planlegge reiser og på å ta grep som minimerer risikoen for at noe går galt med reiseplanene. Innbyggerne gjør tilpasninger som å reise en dag tidligere hvis de skal rekke noe på fastlandet, som en sykehustime eller et fly. Særlig i forbindelse med flyvninger oppgir informantene at de reiser en dag tidligere og sover en natt på hotell for å være sikre på at de rekker flyvningen sin. Dette medfører ekstra kostnader knyttet til overnatting, og bruk av en ekstra fridag. Når vi her sier at de reiser en dag tidligere, er det i tillegg til den dagen før man for eksempel må reise hvis man skal fly fordi flyet går tidligere enn det man rekker med første båt samme dag.

Til tross for tilpasningene innbyggerne gjør er den manglende regulariteten belastende. Flere beskriver at det er stressende å ikke kunne stole på transporttilbudet. De bekymrer seg for hva som skjer dersom de plutselig får et akutt behov for å reise, eller for at nødvendige varer ikke skal komme frem til rett tid. Noen unngår i den grad det er mulig å reise, blant annet for å ikke bli sittende fast et annet sted og ikke kunne komme seg hjem til familie og husdyr. De reiser kun hvis de må, ikke når de har lyst.

Det kan være mye å følge med på når det gjelder fergene og båtene. I Figur 4-1 viser vi avviksmeldingene for ferge fredag 12. april 2024. Blant annet er det endringer i anløp, og kanselleringer på grunn av hviletidsbestemmelser. Varslingen gjør det til en viss grad mulig å planlegge, samtidig går det ikke mange avganger per dag, så det er få alternativer. I tillegg

til kanselleringer og forsinkelser er det tidvis også problemer med tilgjengelig kapasitet på fergene. En årsak til dette er at det ofte fraktes farlig last på fergene, og da reduseres antallet passasjerer som kan tas med. Dette varsles gjerne på forhånd, men ikke alltid, gjennom varslingsystemet til Nordland fylkeskommune. Vi har snakket med flere som har opplevd å

bli stående igjen på en kai fordi det viste seg at fergene skulle frakte farlig last.

Kapasitetsproblemer oppleves også om sommeren. Lurøy kommune er en populær turistdestinasjon, og informantene forteller at de gjerne står flere timer i kø for å få plass på fergene om sommeren. Fergene er gratis, noe som gjør at disse er attraktive for turister.

Figur 4-1: Eksempler på avviksmeldinger for ferge 12. april 2024

	Informasjon A- og B-rute mandag 15.04.2024
Rute 18-344	MF Herøysund går inn i Alternativrute mandag 15.04.24 ved ankomst Stokkvågen klokken 07:50, avgang Stokkvågen ihht Alternativrute er klokken 09:30. A- og B-rute innstilles. MF Lurøy må omdispone- res til Trænaruta da MF Lovund må til Sandnessjøen for nødvendig vedlikehold. Alternativrute vil løpe til ny melding kommer.
	Værforbehold A-ruten
Rute 18-344	MF Herøysund i A-ruten tar forbehold på alle anløp ut dagen i dag, 12.04.24, på grunn av vanskelige værforhold.
	Innstilling B-rute 12.04.24
Rute 18-344	MF Lurøy i B-ruten innstiller avgang fra Stokkvågen kl. 1945 til Lovund med retur fredag 12.04.24 på grunn av hviletidsbestemmelsene.
	Fartøybytte 15.04.2025
Rute 18-192	MF Lurøy settes inn i rute Trænaruta 18-192 mandag 15.04.2024 fra avgang Stokkvågen klokken 09:05 og inntil videre. Ved anløp av Selvær vil formiddagsturer fra og med mandag 15.04.2024 utgå grunnet lavvann. Ved avgang Stokkvågen klokken 17:45 mandags ettermiddag 15.04.2024 går MF Lurøy direkte til Selvær før ankomst Træna. MF Lovund må ut av rute mandag 15.04.2024 for nødvendig vedlikehold.
	Forbehold om anløp
Rute 18-192	MF Lovund melder at de tar forbehold om anløp av Selvær ca kl 20:15 i kveld grunnet vanskelige værforhold.
	Tidligere oppstart 13.04.2024
Rute 18-192	På grunn av innstilling i Helgelandspendelen får MF Lovund tidligere avgang fra Træna kl. 0545 lørdag 13.04.24 slik at det blir korrespondanse med NEX på Onøy.

Kilde: Avviksmeldinger hentet fra reisnordland.no

Problemer med båtene og fergene kan også gi innbyggerne økte kostnader ved for eksempel behov for håndverkere. En håndverker som har reist fra Rana til Stokkvågen for å ta fergen ut til en innbygger, men som må snu fordi fergen er kansellert, vil ta betalt for de ekstra tidsbruken. Vedkommende som skulle få besøk av håndverkeren tok kanskje fri fra jobb for å kunne ta imot håndverkeren, og må nå ta en ekstra dag fri for å ta imot håndverkeren på et senere tidspunkt. Veldig mye blir dyrere med forsinkelser og kanselleringer. Utfordringene med regularitet de senere årene har også gjort det vanskeligere å få tak i fagfolk som vil reise ut til øyene i Lurøy, og de kan kreve høyer betalinger for å ta på seg oppdrag på øyene.

En annen gruppe som kan trekkes frem er elever på videregående skole. De må flytte på hybel for å gå på videregående skole i regionen, siden dette ikke er videregående skoler i kommunen. Flere reiser hjem i helgene for å besøke familie. De kan risikere å få problemer med fravær dersom fergene inn til fastlandet søndag blir kansellert. Da kommer de seg ikke til skolen på mandag. Med dagens fraværsgrenser kan

det i verste fall føre til at de ikke får godkjent karakter i alle fag.

Et inntrykk vi sitter igjen med etter å ha snakket med ulike informanter er at mange av de som har bodd i kommunen lenge ikke helt ser hvor store tilpasninger de gjør i hverdagen, og hvilken kostnad dette har, fordi det nærmest er blitt en ryggmargsrefleks. Det er likevel viktig å understreke at til tross for tilpasningene innbyggerne gjør, så er det mye stress og bekymringer knyttet til transportmulighetene. Det finnes ingen alternativ transport hvis båten blir kansellert, med mindre man kan organisere det selv, og vi har hørt historier om folk som må overnatte i venterom. Problemer med båtene og fergene, særlig de senere årene, oppgis av informanter å påvirke bolysten negativt. I tillegg skaper det mye negativ folkesnakk og dårlig reklame for kommunen.

«Men det er en negativ spiral da, møtes på butikken og bare snakker om at ting blir dårligere, og det er jo ikke bra.»

Sitat informant.

Informantene vi har snakket med oppgir at dersom fergene og båtene hadde gått som de skulle så kunne man senket skuldrene betydelig, og hatt større forutsigbarhet og trygghet i hverdagen. Det hadde også blitt enklere å planlegge, samtidig som det ville vært mulig å være litt mer spontan. Flere tror også at det kunne gjort at flere innflyttere ville slått seg til ro og blitt i kommunen.

4.1.1 Arbeidssituasjonen til innbyggere i Lurøy

Slik samferdselstilbudet er bygget opp i dag er det vanskelig å dagpendle i Lurøy kommune. De fleste innbyggerne jobber der de bor. De som ikke jobber der de bor har gjerne muligheten til å være fleksible, for eksempel mulighet for hjemmekontor, eller har kontorsted i ulike deler av kommunen. En undersøkelse gjennomført av Lurøy kommune viser likevel at det i 2019 var flere dag- og ukependlere i kommunen. I undersøkelsen finner de at det var 13 daglig reisende på Kvarøy, 10 daglig reisende på Onøy/Lurøy og 9 daglig reisende på Sleneset. Ingen reiste med daglig frekvens til eller fra Lovund.

Vi har snakket med personer som ukependler. Dette oppgis i utgangspunktet å fungere, men når det er kanselleringer kan arbeidsuken bli ekstra kort eller ekstra lang, avhengig av om det var varslet på forhånd. Dette kan gi en usikker hverdag, og vi får opplyst at personer har sluttet å jobbe i Lurøy fordi dette blir for utfordrende.

Selv om de færreste av informantene oppgir at det oppsatte rutetilbudet, gitt at det går, er dårlig, er det likevel noen som peker på at det særlig burde vært mulig å pendle på en annen måte enn i dag. En litt annen struktur for hvordan man kan bevege seg mellom de ulike øyene hadde også vært gunstig for den kommunale tjenesteproduksjonen.

4.2 Konsekvenser for kommunal tjenesteproduksjon og økonomi

Kommuner har mange lovpålagte oppgaver. For Lurøy kommune medfører den spredte bosettingen en ekstra utfordring når de ansatte skal utføre disse oppgavene. Fordi det er vanskelig å reise mellom ulike deler av kommunen er Lurøy kommune preget av en svært desentralisert tjenesteproduksjon. For eksempel 6 oppvekstsentre, ett i hver øykrets. Barn må gå i barnehage og på skole der de bor, og derfor er man avhengig av et tjenestetilbud i alle øykretsene. Lærerne som jobber de ulike stedene må bo på de aktuelle øyene, fordi det i liten grad er mulig å pendle.

Det er imidlertid ikke mulig å ha alle kommunale funksjoner i hver øykrets, og mye av den offentlige tjenesteproduksjonen avhenger av at kommunalt ansatte kan reise rundt i kommunen. Dette gjelder for eksempel

flere funksjoner innen helse og omsorg, teknisk, drift og vedlikehold. I tillegg er det behov for å gjennomføre møter, blant annet politiske møter. Selv om den digitale utviklingen har gjort at mange møter kan gjennomføres digitalt er det fortsatt behov for fysiske møter, og en kansellering kan endre hele møtekabalen og føre til avlysninger. Når dette skjer på kort varsel får det kostnader i form av tapt tid for de som allerede har reist ut og må ta turen på nytt på et senere tidspunkt.

Kommunalt ansatte som jobber på en lokasjon, og de som reiser rundt i kommunen påvirkes i ulik grad av utfordringene med båtene og fergene. Lurøy kommune har gjennomført en undersøkelse blant ledere i kommunen om hvordan det er å drive kommunal tjenesteproduksjon i en kommune som Lurøy, og hvordan de ansatte påvirkes av forsinkelser og kanselleringer. Ansatte som reiser i jobben sier at manglende regularitet på båtene og fergene skaper mye frustrasjon og uforutsigbarhet. Særlig blir det vanskelig å planlegge, og avtaler og møter må ofte endres og eventuelt avlyses. Ansatte opplever at de ikke får utført den jobben de skal.

Flere av de kommunalt ansatte som jobber på ulike lokasjoner har for eksempel en dag på Lovund, en på Sleneset, og en på Onøy. Kommunalt ansatte vi har snakket med som jobber på denne måten forteller om en hverdag der én kansellering fører til at de må endre hele dagen sin, avlyse avtaler, og bruke flere timer på administrativt arbeid knyttet til dette. Mange har kontor ulike steder, slik at de likevel får vært på jobb, men de får ikke utført de oppgavene de egentlig skulle. En informant anslår at det blir rundt 2-3 timer ekstra administrasjon i uken på grunn av kanselleringer og forsinkelser. En leder i en enhet i kommunen anslår at så mye som 20–30 prosent av en stilling kunne vært unngått dersom det ikke var utfordringer med båtene og fergene. Dette gjelder imidlertid et fåtall ansatte.

Innenfor de områdene der regularitet påvirker tjenesteproduksjonen kan innbyggerne få dårligere tjenester. Forsinkelser og kanselleringer på båtene og fergene fører til forsinkelser i offentlig tjenesteproduksjon, og kan redusere kvaliteten på tjenestene. Hvis rørlegger ikke kommer seg til en skole for eksempel, kan det hende at skolen må stenge. Eller hvis ergoterapeut eller helsesykepleier ikke får reist ut til den kretsen der de har avtalt behandlinger må timeavtaler flyttes og innbyggerne får forsinkelser i sin behandling. Flere kommunalt ansatte oppgir at arbeidet deres avhenger av regularitet, og at det ikke er sikkert at de får tatt igjen forsinkelsene i arbeidet innenfor en forsvarlig tidsramme. Enkelte bekymrer seg for at innbyggerne ikke får det tilbudet de har behov for og krav på når fergene og båtene ikke går som de skal.

Det er kostbart å drive kommunal tjenesteproduksjon i en kommune som Lurøy. For eksempel kan ikke innbyggere reise til legevakten med offentlig transport eller bil, og legevakten er derfor organisert med et privat skyssfirma som beredskap. Dette koster penger. Legene har hjemmevakt og reiser ut til folk ved behov. Det koster å ha ansatte som må bruke tid på reise mellom ulike lokasjoner i kommunene, og mindre tid på produksjon. Dette er imidlertid kostnader og utfordringer som er et resultat av kommunens lokasjon og som slik sett er en gitt rammebetingelse. Formålet i denne rapporten er å belyse de ekstra utfordringene og problemene som oppstår når fergene og båtene ikke går som de skal.

«Fergene er fundamentalt viktige for hele kommunen.»

Sitat informant.

Kansellinger og forsinkelser medfører imidlertid ekstra kostnader for kommunen utover dette, blant annet knyttet til overtid, men også redusert evne til å utføre lovpålagte oppgaver. Informanter peker også på at det gir dårlig ressursutnyttelse, og at det medfører ekstra kostnader ved innleie av ekstern hjelp som ikke får utført de oppgavene de skal. For de ansatte kan det bli svært lange arbeidsdager, særlig ved forsinkelser eller hvis båtene går i alternativ rute. Det gjør det vanskelig å kombinere jobben med familieliv for eksempel.

Det er i utgangspunktet utfordrende å rekruttere personell på et mindre sted som Lurøy, og det er ofte få eller ingen søkere til utlyste stillinger. Problemer med transporten gjør det enda mer utfordrende. Det blir vanskeligere å beholde personell, som igjen fører til behov for rekruttering. Ledere i kommunen opplever at det særlig er utfordrende å holde på ansatte som har bodd kort i kommunen. Vi har også blitt fortalt at kommunalt ansatte slutter fordi de opplever at stadige kansellinger og forsinkelser gjør at de ikke får utført sine oppgaver på en forsvarlig måte, og fordi det skaper mye stress å ikke vite om man kommer seg hjem etter jobb. En ansatt i kommunen forteller at det er slitsomt å jobbe på ulike lokasjoner, og at hvis vedkommende skulle sluttet i jobben ville det trolig vært på grunn av den ekstra belastningen dette medfører.

4.3 Konsekvenser for næringslivet

Næringslivet er grunnlaget for befolkningen i Lurøy kommune. Pendling er utfordrende, om ikke umulig, og uten et lokalt næringsliv ville det, litt satt på spissen, ikke vært grunnlag for bosetting i kommunen. At næringslivet har de rammebetingelsene de trenger for å kunne operere i kommunen er derfor avgjørende. Som med kommunal tjenesteproduksjon er det å drive

næringsvirksomhet på øyene i kommunen mer kostbart og utfordrende enn på fastlandet. Det er likevel mange gode grunner til å gjøre det, som gode forhold for havbruk, og attraktive turistdestinasjoner. Næringslivet kan planlegge i forhold til de rammebetingelsene som er gitt av lokasjonen, og vurdere om de ønsker å ha virksomhet der eller andre steder. Problemet oppstår når det viser seg at rammebetingelsene ikke er som forventet. Kansellinger og andre endringer i transporttilbudet medfører ekstra usikkerhet.

En bedrift kan for eksempel planlegge rundt at de får varer levert en gang i uken, men vil måtte gjøre store endringer dersom de ikke kan stole på at varene kommer hver uke, eller om det kan bli to eller tre uker til neste gang varene kommer frem. Blir kostnadene for høye vil det ikke lenger være mulig å forsvare drift i kommunen. Noe av det som er viktigst for næringslivet er nettopp muligheten til å sende og motta varer. Et

Tekstboks 1: Kostnad ved forsinket levering av laks

For Nova Sea som produserer laks og frakter dette med lastebil til fastlandet er regulariteten på fergene avgjørende. Laks er en ferskvare med kort holdbarhet, og må raskt ut i markedet. En verdsettingsstudie for godstransport anslår tidsverdien på fersk fisk til 193,6 2018-kroner per tonntime (TØI, 2019). Justeres dette tallet med prisveksten på laks fra Fish-Pool tilsvarer dette en tidsverdi på 299,83 2023-kroner. Med dette som utgangspunkt kan vi anslå kostnaden av en forsinkelse.

Som et eksempel kan vi se for oss at Nova Sea produserer og transporterer 300 tonn laks daglig fra Lovund. Om morgenen kommer lastebiler fra fastlandet ut med fergen, fisken lastes på, også tar lastebilene fergen inn til fastlandet og kjører den til togstasjonen i Rana der den lastes på godstog for videre transport sørover. Nova Sea har på forhånd betalt plass på godstoget.

Hva skjer hvis fergen på morgenen er kansellert? Hvis lastebilene ikke får lastet på fisk og kommet seg med på en ferge i tide til å rekke toget fra Rana, må fisken sendes med togavgangen Nova Sea har reservert for neste dag, altså forsinkes frakten med 24 timer.

Kostnaden av forsinkelsen kan regnes ut ved å gange antall tonn fisk med tidsverdien og antall timer forsinkelse. 300 tonn laks som blir forsinket med 24 timer påfører da Nova Sea et **tap på 2,16 millioner kroner**. Hvis dette skjer 50 ganger i løpet av et år, medfører det **108 millioner kroner i tap**.

I tillegg kommer kostnader knyttet til at Nova Sea må stanse produksjonen, fordi dagens last må gå med morgendagens tog, og dermed må lasten som egentlig skulle gått i morgen gå en dag senere. Utfordringer med fergene kan altså få betydelige økonomiske konsekvenser for en virksomhet.

eksempel på hvilke kostnader forsinkelser i sending av varer kan medføre er vist i Tekstboks 1.

Nova Sea er trolig den virksomhetene i Lurøy kommune som er mest avhengig av det offentlige transporttilbudet. I år skal de frakte rundt 3 000 trailerlass med fisk inn til fastlandet. De har akkurat investert i et nytt produksjonsanlegg som vil doble kapasiteten. Dette betyr endra flere trailere som er avhengige av fergen daglig. Deler av denne fisken transporteres videre med tog fra Rana. Problemer med sending kan gjøre at virksomheter som Nova Sea velger andre, og mindre miljøvennlige former for transport. For eksempel hvis det blir for usikkert om leveranser rekker å komme med toget fra Rana, kan virksomheten isteden velge å sende dette med trailer eller fly.

I tillegg til varer er det også viktig å få folk inn og ut, både personell, men også kunder, håndverkere og andre. Mange virksomheter på fastlandet leverer varer og tjenester til øyene. En betongbil kan ha kjørt flere timer til fergekaia på morgenen for å komme seg ut til en av øyene, for så å få beskjed om at fergen ikke går. Da må de snu og komme tilbake en annen dag, noe som medfører direkte kostnader for virksomheten, men også kan forsinke prosjekter og produksjon. Det kan også være leverandører som tar ekstra betalt for usikkerheten dette medfører. Virksomhetene risikerer også at håndverkere og andre blir forsinket eller må ta en senere båt på grunn av kanselleringer, og kan ende opp med å måtte utføre arbeid over to dager istedenfor en, noe som også er kostbart.

En informant i reiselivsnæringen forteller at kunder og leverandører som skal besøke dem forbereder seg på det verste når de skal reise utover, gjennom for eksempel å legge på ekstra tidsmarginer, noe som øker virksomhetens kostnader med å ta imot disse. Virksomheten prøver å begrense slike besøk, og annen reisevirksomhet som ikke er nødvendig for det operasjonelle, i vintermånedene når det er størst utfordringer med forsinkelser og kanselleringer. Kunder og leverandører kan også få mindre lyst til å komme ut til kommunen hvis de erfarer problemer, og heller ønske at møter blir holdt i større byer som Trondheim eller Bodø. For reiselivsvirksomheter i kommunen er det en stor ulempe at potensielle kunder ikke kan føle seg trygge på om de kan reise hjem igjen i planlagt tid, noe som gjelder både konferansegjester og fritidsgjester.

Virksomhetene er også avhengige av å få ansatt personell. I Lurøy kommune jobber de fleste der de bor, og ansettelse av personell kan innebære at disse flytter til kommunen og til der arbeidsplassen er lokalisert. For nyinnflyttede er gjerne kanselleringer og forsinkelser ekstra utfordrende, som påpekt i kapittel 4.1. Det er derfor mange som ikke blir lengre enn 1–2 år.

Rekrutteringsprosesser er kostbare, og det koster å lære opp nytt personell, for virksomhetene har det stor økonomisk verdi dersom en ansatt bare blir ett ekstra år.

Flere informanter oppgir at det er utfordrende å kvantifiser hva samferdsels situasjonen faktisk koster dem, både fordi mange av tilpasningene de gjør er så godt innarbeidet. En virksomhet forteller om hvordan de har endret sine risikovurderinger basert på situasjonen de siste årene. Fordi regulariteten har blitt dårligere har de lagt inn større marginer i sine tidsskjema, noe som koster penger og gjør virksomheten mindre konkurransedyktig.

«Båten er veien vår og det finnes ingen alternativer. Dårlig regularitet rammer derfor ekstra hardt.»

Sitat informant

Et alternativ til å legge ned eller flytte næringsvirksomhet er å investere i egne båter for å kunne drifte med mer stabile rammebetingelser. Dette er først og fremst dyrt for virksomhetene, men det kan også skape en negativ spiral. Hvis virksomheter ser seg nødt til å investere i egne båter, for å transportere personell og varer, så reduseres passasjergrunnlaget på rutene i kommunene. På sikt kan det føre til at avganger og anløpssteder legges ned og rutetilbudet svekkes. Noe som først og fremst vil ramme de fastboende. Flere informanter understreker at det rutetilbudet som er satt opp i utgangspunktet er tilstrekkelig, og viser blant annet til god dialog med fylkeskommunen om dette. Problemet er at tilbudet på papiret ikke er det tilbudet man faktisk mottar.

4.4 Andre konsekvenser

En brukergruppe vi ikke har snakket med er turister. Samtidig har vi gjennom intervjuene også fått innsikt i hvilke utfordringer denne gruppen kan tenkes å møte. Et sentralt punkt er informasjonstilgang. Mens de som bor og jobber i Lurøy kommune abonnerer på trafikkmeldinger og kjenner til utfordringer med for eksempel vær og vind er det vanskelig for turister å ha kjennskap til dette. Skal man få informasjon må man aktivt oppsøke den, og selv hvis turistene gjør det er det vanskelig å forstå beskjedene som blir gitt hvis man ikke er kjent i området og kjent med rutene. Hva innebærer for eksempel alternative ruter, hvordan man bestiller båter når det er behovsanløp eller endringer i rutene som følge av kanselleringer kan være utfordrende å forstå. Også for andre besøkende, som besøkende til virksomhetene eller de fastboende er det utfordrende å orientere seg om transporten.

Lurøy kommune har nesten like mange fritidsboliger som hus. Hytteeiere er helt avhengige av transporttilbudet for å benytte sine fritidsboliger. Vi har snakket med hytteeiere som beskriver at stadige kanselleringer har gjort det utfordrende å planlegge reiser til hytta. Helgeturer blir vanskeligere, fordi de må reise tidligere enn det som skulle vært nødvendig for å komme seg ut på hytta. Slik situasjonen er nå må flere ta mer fri fra jobb for å rekke dagsfergen på fredag, i tilfellet kveldsfergen blir kansellert grunnet hviletidsbestemmelser. Hvis man ikke har mulighet til å ta fri hele fredagen blir det vanskelig å reise på hytta. Informantene beskriver at det er et ekstra stressmoment å hele tiden måtte planlegge langt frem i tid, samtidig som man bekymrer seg for om det blir problemer. I tillegg til usikkerheten rundt å komme seg ut til hytta, er det også usikkerhet rundt om man kommer seg inn til fastlandet søndag for å dra på jobb på mandag. Denne usikkerheten reduserer lysten til å reise ut på hytta, og man er avhengige av en fleksibel jobb for å kunne reise på helgeturer.

Et annet aspekt ved transporttilbudet er fasilitetene på kai. Flere informanter opplever at dette har blitt dårligere de senere årene, og at venterom blant annet har blitt fjernet. Dette gjør at forsinkelser og kanselleringer får større negative konsekvenser for de reisende. En tidsverdistudie fra Transportøkonomisk institutt (TØI, 2020) viser at kollektivreisende har lavere kostnader ved ventetid dersom fasilitetene på holderplassen er bedre. Faktorene som ble undersøkt var tak, sitteplasser, renhold og vedlikehold. Særlig tilgang til et sted å vente med tak reduserer kostnaden for reisende knyttet til venting. Det er heller ikke alle anløp som har en ordentlig kai, noen steder er det for

eksempel bare en flytebrygge. Generelt er det dårlig universell utforming på kaiene.

Informanter trekker også frem at det ikke lengre er ekspeditører på kaiene som en utfordring. Dette gjør det vanskeligere å sende og motta varer. For å få til det må man nå ha en person i begge ender. Det skaper også potensielt farlige situasjoner når personer med bevegelsesutfordringer skal stige av og ombord på fartøyene.

4.5 Oppsummering av konsekvenser

Det som er særlig utfordrende for innbyggerne og næringslivet på Lurøy er at det finnes få, om noen, alternativer til fergene og båtene. Ofte regner man på konsekvenser av for eksempel forsinkelser på jernbane basert på når folk velger å benytte alternativ transport som bil. I dette tilfellet eksisterer det som regel ikke gode alternative transport. Når det ikke finnes alternativer, blir kostnadene høye. For eksempel kan tilpasningen til de reisende bli at de velger å bosette seg eller jobbe andre steder, og virksomheter kan velge å endre sin lokasjon.

Både innbyggere, ansatte i kommunene, arbeidsreisende, og informanter fra næringslivet er frustrerte over dagens situasjon i Lurøy. De opplever at det de siste årene har vært en betydelig økning i forsinkelser og kanselleringer på ferge- og hurtigbåtruter i kommunene. Dette reduserer bolysten, forsinkes og fordyrer kommunal tjenesteproduksjon, og gir betydelige kostnader til tilpasninger for innbyggere og næringsliv.

5. Referanser

Agenda Kaupang, 2023. *Norges best styrte kommuner - Kommuneindeksen 2023*, Skøyen: Agenda Kaupang.

Fiskeridirektoratet, u.d. *Havbruksfondet*. [Internett]

Available at:

<https://www.fiskeridir.no/Akvakultur/Tema/Havbruksfondet>

[Funnet 7 Mai 2024].

Kommunal- og distriktsdepartementet, u.d. *Om inntektssystemet*. [Internett]

Available at:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommuneokonomi/inntektssystemet-for-kommuner-og-fylkeskommuner/id2353961/>

[Funnet 08 mai 2024].

Lurøy kommune, 2022. *Økonomiplan 2023-2026 og årsbudsjett 2023*, Onøya: Lurøy kommune.

NHO, 2024. *Nøkkeltall om næringslivet i Nordland*. [Internett]

Available at: https://www.nho.no/regionkontor/nho-nordland/nokkeltall_naringsliv_nordland/
[Funnet 14 Mars 2024].

SNL, 2021. *Lurøya*. [Internett]

Available at: <https://snl.no/Lur%C3%B8y>

[Funnet 14 Mars 2024].

SSB, 2024. *Kommunefakta - Lurøy i Nordland*. [Internett]

Available at:

<https://www.ssb.no/kommunefakta/luroy>

[Funnet 8 Mai 2024].

TØI, 2019. *Bedrifters verdsetting av raskere og mer pålitelig transport*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

TØI, 2020. *Verdsetting av reisetid og tidsavhegnige faktorer*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Passasjergrunnlag og avvik på ferge- og hurtigbåter i Lurøy

5.1 Trafikk og regularitet

I dette vedlegget gir vi en mer detaljert oversikt over stoppesteder og passasjergrunnlag for følgende rutetilbud:

- Rute 18-191: Helgelandspendelen
- Rute 18-193: Lokalbåt Lurøy
- Rute 23-731: Nordlandsekspresen (NEX I)
 - Sommerrute Sandnessjøen – Myken
- Rute 18-192: Træna-Stokkvågen
- Rute 18-344: Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund

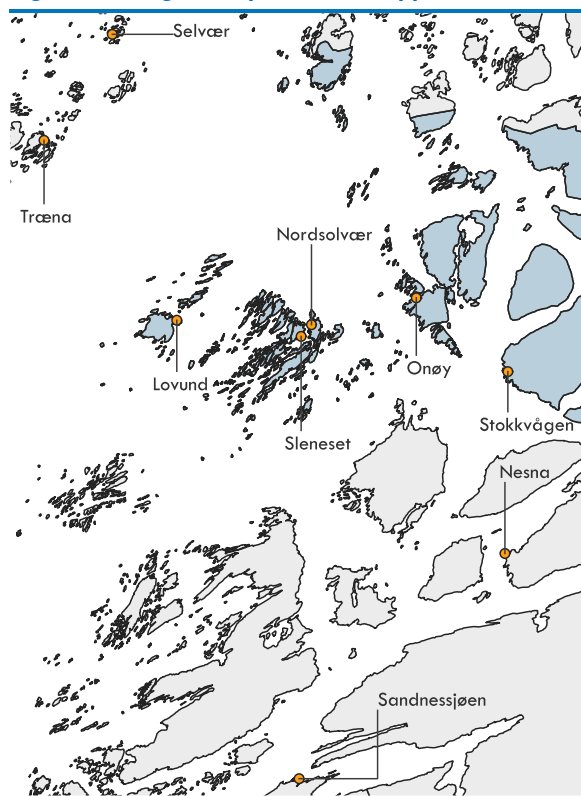
Helgelandspendelen, Lokalbåt Lurøy og Nordlandsekspresen er alle hurtigbåtruter, mens Træna-Stokkvågen og Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund er fergeruter. Sommerruten Sandnessjøen-Myken er en del av rute 23-731 (Nordlandsekspresen). I det følgende presenterer vi statistikk for de ulike rutene.

5.2 Rute 18-191: Helgelandspendelen

Helgelandspendelen går per 2024 mellom Træna og Sandnessjøen. Frem til 2021 gikk den videre fra Træna til Selvær. På ruten mellom Træna og Sandnessjøen, stopper hurtigbåten ved Lovund, Sleneset, Nordsolvær, Onøy, Stokkvågen og Nesna. I kartet, i Figur 5-1, har vi markert kaiene hvor Helgelandspendelen stopper. Det er én båt som opererer ruten. I hverdagene går den to ganger mellom Træna og Sandnessjøen, i tillegg til en gang mellom Træna og Onøy. Pendlene mellom Træna og Sandnessjøen er de to første per dag, mest avgang i Træna klokken 06:10 og 13:00. Dagens siste pendel til Onøy går

klokken 19:15 fra Træna. Båten stopper på Nordsolvær kun ved spesifikk bestilling (behovsanløp).

Figur 5-1: Helgelandspendelen: Stoppesteder

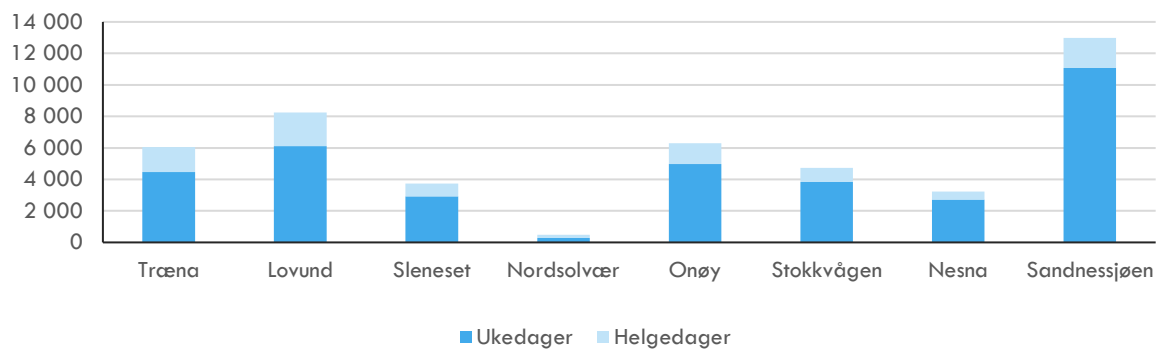


Illustrasjon: Oslo Economics

I 2023 var det totalt 45 800 påstigninger på Helgelandspendelen. 79 prosent av disse påstigningene var i ukedager. I snitt var antall påstigninger 139 per ukedag og 91 per helgedag.⁷ I Figur 5-2 viser vi hvordan antall påstigninger fordeler seg mellom stoppestedene langs ruten, i 2023.

⁷ Merk at det er ikke korrigert for feriedager. Dette betyr at totalt antall påstigninger på en vanlig arbeidsdag er trolig noe høyere.

Figur 5-2: Helgelandspendelen: Antall påstigninger



Kilde: Nordland fylkeskommune

Gjennom ukedagene finner vi at det er klart flest påstigninger i Sandnessjøen, mens det i helgene er en jevnere fordeling blant antall påstigninger i Sandnessjøen, Lovund og Træna.

5.3 Rute 18-193: Lokalbåt Lurøy

Lokalbåten i Lurøy går mellom de ulike øyene, Sørnesøy, Hestmona, Tonnes, Indre Kvarøy, Stuvland, Aldra, Stokkvågen og Onøy. Det er én båt som opererer ruten. Denne båten går fra Sørnesøy til Onøy, mellom de ulike øyene, på morgenen. På ettermiddagen går den til Stokkvågen, før den før den kjører tilbake til Sørnesøy. På kvelden går den i én pendel hvor den stopper på Onøy og Stokkvågen. På lørdager går kun morgenruten til Onøy. På søndager går den kun på kvelden, fra Onøy til Sørnesøy via de ulike øyene. På onsdager og fredager, på formiddagen, går båten med to ekstra pendler fra Onøy. På disse to pendlene må reisende i hovedsak melde behov for stopp. Kartet i Figur 5-3 gir en oversikt over stoppestedene i rute 18-193.

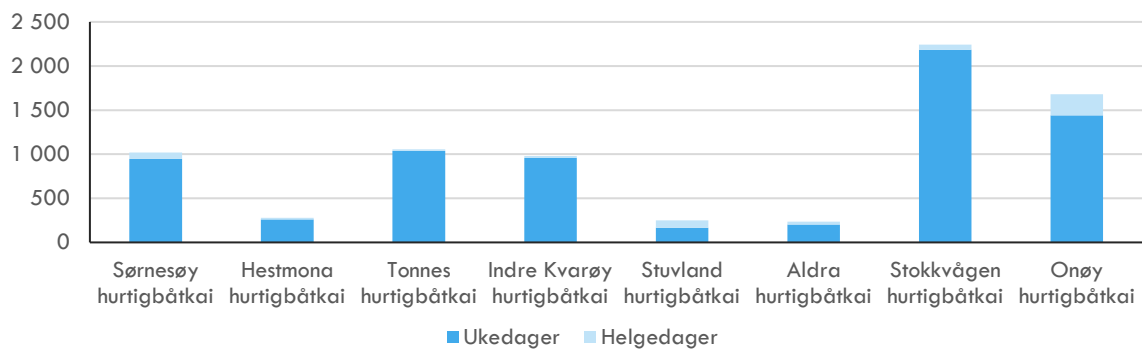
Figur 5-3: Lokalbåt Lurøy: Stoppesteder



Illustrasjon: Oslo Economics

I 2023 var det totalt 7 737 påstigninger på lokalbåten i Lurøy. Hele 93 prosent av disse påstigningene var i ukedager. I snitt var antall påstigninger 28 per ukedag og 5 per helgedag. I Figur 5-4 viser vi hvordan antall påstigninger fordeler seg mellom stoppestedene på ruten.

Figur 5-4: Lokalbåt Lurøy: Antall påstigninger



Kilde: Nordland fylkeskommune

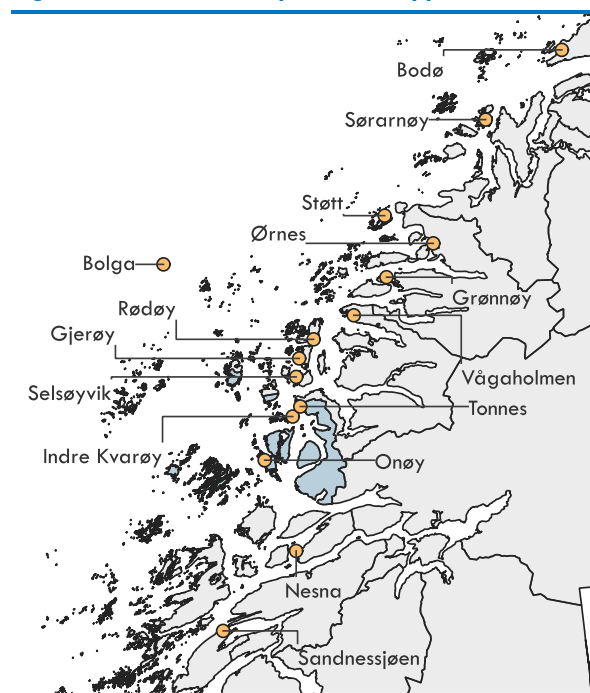
Gjennom ukedagene finner vi at det er klart flest påstigninger i Stokkvågen og på Onøy. Det er en nokså jevn fordeling av påstigninger mellom Sørnesøy, Tonnes og Indre Kvarøy, mens det er færrest påstigninger på Aldra, Stuvland og Hestmona. Lavt antall påstigninger på Aldra, Stuvland og Hestmona henger sammen med et lavt innbyggertall. Trafikktilbudet til disse øyene er viktig for å bevare bosetting på disse øyene.

Om vi ser på passasjergrunnlag mellom 2019 og 2023, finner vi at det har vært en svak reduksjon i antall påstigninger. I 2019 var det totalt 8 600 påstigninger på lokalbåten; det var vært en reduksjon på omkring 10 prosent. Derimot er det nokså varierende passasjergrunnlag fra år til år. I 2022 var det registrert like mange påstigninger som i 2019.

5.4 Rute 23-731: Nordlandsekspressen (NEX I)

Nordlandsekspressen går per 2024 mellom Sandnessjøen og Bodø. På ruten mellom de to stedene, stopper båten ved Nesna, Onøy, Indre Kvarøy, Tonnes, Selsøyvik, Gjerøy, Rødøy, Vågaholmen, Bolga, Grønnøy, Ørnes, Støtt og Sørarnøy. Båten går i én pendel per dag. I hverdagene og på lørdager starter ruten klokken 06:25 i Sandnessjøen og ankommer Bodø klokken 11:25. Klokken 16:15 returnerer båten til Sandnessjøen, hvor den ankommer klokken 21:20. På søndager følger båten samme rute, men avgangen fra Sandnessjøen er forskjøvet til ettermiddagen; klokken 13:45. Avgangen fra Bodø er forskjøvet med 30 minutter, til klokken 16:45.

Figur 5-5: Nordlandsekspressen: Stoppesteder



Illustrasjon: Oslo Economics

5.4.1 Sommerrute Sandnessjøen – Myken

Om sommeren, fra midten av juni til midten av august, blir ruten utvidet med to pendler per ukedag. Den ene pendelen opereres av Lovund Skyss og går mellom Bodø og Træna. Den starter i Bodø klokken 08:10 og ankommer Træna klokken 12:35. Stoppestedene på vei til Træna er Sør-Arnøy, Støtt, Ørnes, Grønnøy, Bolga, Rødøy, Myken og Selvær. Båten går tilbake klokken 13:15. Den andre sommer-pendelen går fra Træna til Sandnessjøen. Avgang og ankomst i Træna er korresponderende for de to sommer-rutene. Mellom Træna og Sandnessjøen stopper båten ved Lovund, Sleneset, Onøy, Stokkvågen, Nord-Solvær og Nesna.

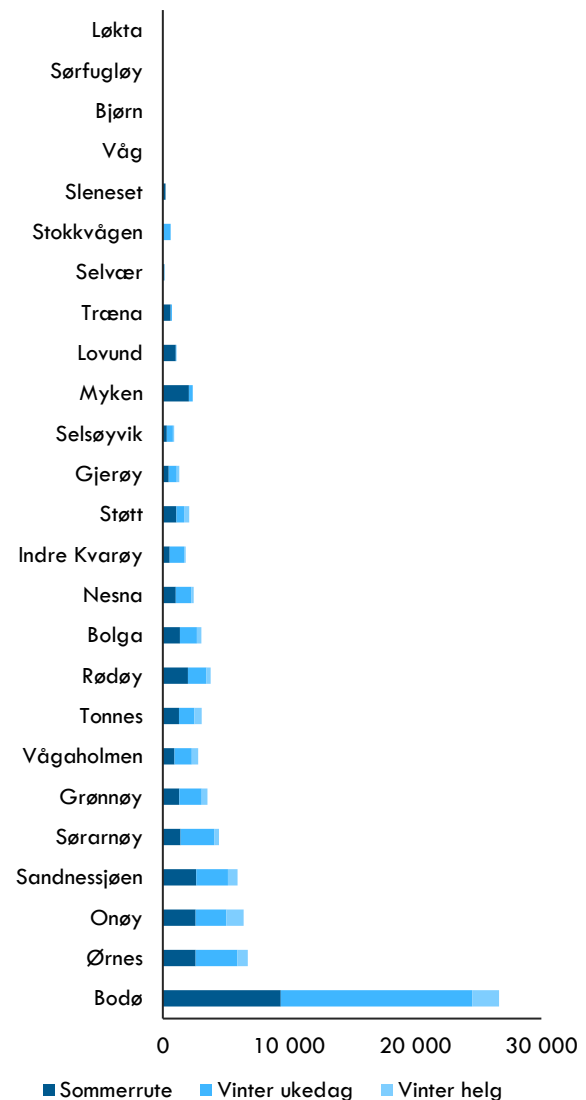
Det er mulig å skille ut sommertrafikken med utgangspunkt i dato per registrerte påstigning. I 2023, utenfor sommerrutene, var det totalt 46 000 påstigninger på Nordlandsekspressen. Dette er på nivå med antall

påstigninger registrert på Helgelandspendelen. 77 prosent av disse påstigningene fant sted i ukedager, noe som også er omkring samme nivå som vi fant ved Helgelandspendelen.

Gjennom sommeren finner vi at det var registrert rett i underkant av 33 000 påstigninger. Det betyr at passasjergrunnlaget om sommeren, som andel av det totale passasjergrunnlaget, er 42 prosent.

Passasjertallene reflekteres av ruteplanen. Om sommeren er det satt opp en ekstra pendel mellom Bodø og Sandnessjøen per ukedag, og passasjertallene viser til at antall reisende også er omkring det dobbelte. Gjennomsnittlig antall påstigninger per dag under vinterrutene, er 169 per 2023. Gjennom sommeren er dette tallet 362, altså i overgang av dobbelt så høyt. Om vi tar bort ukedager i statistikken for vinterruter, finner vi at antall påstigninger per dag er noe høyere; 182. I Figur 5-6 presenterer vi trafikkgrunnlaget under vinter- og sommerruten per 2023.

Figur 5-6: Nordlandsekspressen: Hendelser som har forårsaker kanselleringer i 2023



Kilde: Nordland fylkeskommune

Figuren viser antall passasjerer som har gått inn på båten, per stoppested. For eksempel viser figuren at det i løpet av 2023 var 1 400 passasjerer som gikk på båten ved Onøy, på helgedagen gjennom vinteren 2023. Det er klart flest påstigninger i Bodø. Videre finner vi at det er en nokså jevn fordeling av reisende fra Sandnessjøen, Onøy og Ørnes. Omkring 7 prosent av de reisende går på hurtigbåten ved disse kaiene. Videre finner vi at andel av re reisende fra Rødøy, Sørarnøy, Grønnøy, Tonnes, Bolga og Vågaholmen er omkring 4 prosent. Fra Rødøy er det særlig mer trafikk om sommeren, i forhold til vinteren.

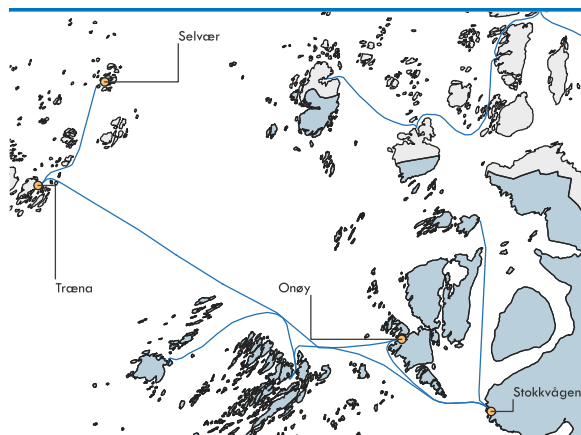
Om vi ser på utvikling i passasjergrunnlag siden 2019 finner vi at sommertrafikken har vokst, i motsetning til passasjergrunnlaget for øvrig. Trafikk under

sommerruten har vokst med over 40 prosent mens den under vinterruten har falt med omkring 20 prosent.

5.5 Rute 18-192: Træna-Stokkvågen

Rute 18-192 er en fergerute mellom Træna og Stokkvågen. Fergen stopper også ved Selvær, Onøy og Indre Kvarøy ved behov/bestilling. Det går avganger fra Træna på morgenen, ettermiddagen og kvelden. Fra Stokkvågen er det en avgang på morgenen og en avgang på kvelden. På lørdager går båten i én pendel, fra Træna på morgenen og tilbake fra Stokkvågen på ettermiddagen. Om søndagene går båten fra Træna til Stokkvågen på ettermiddagen, før den returnerer til Træna.

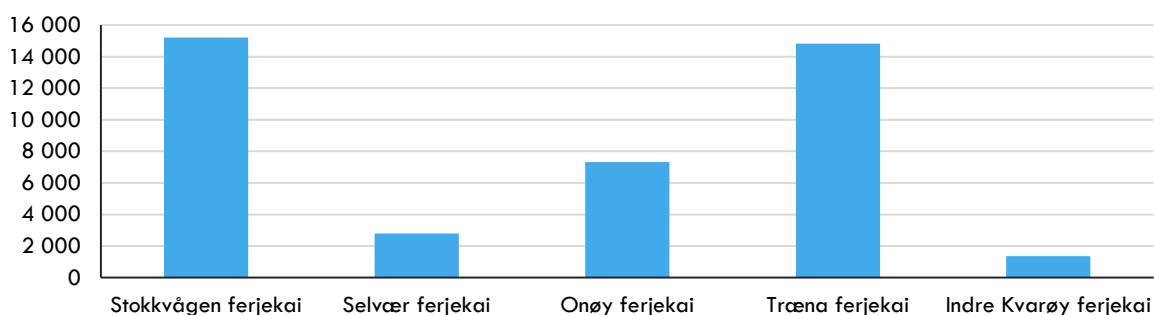
Figur 5-7: Træna-Stokkvågen: Stoppesteder



Illustrasjon: Oslo Economics

I 2023 var det registrert 41 495 påstigninger (personer uten kjøretøy og kjøretøy, hvor et kjøretøy teller som én, uavhengig av antall personer i kjøretøyet) på fergeruten mellom Stokkvågen og Træna. I 2019 var det registrert omkring 26 000 påstigninger, noe som viser til en særlig økning i trafikk på fergeruten. Økningen i trafikk kan skyldes flere forhold, som for eksempel endring i ruteplan eller korresponderende ruter. Siden 2019 har det også vært større endringer i fergeprisene, særlig på grunn av overgang fra Riksregulativ til Autopassregulativ. I Figur 5-8 viser vi hvordan påstigninger fordeler seg mellom de ulike stoppestedene.

Figur 5-8: Træna-Stokkvågen: Antall påstigninger

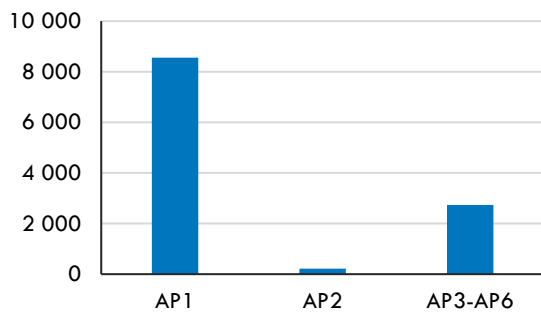


Kilde: Nordland fylkeskommune

Omkring 37 prosent av all trafikk på fergeruten går fra Stokkvågen, og det samme gjelder for Træna. Omkring 18 prosent av trafikken går fra Onøy, og en mindre andel fra Selvær og Indre Kvarøy. Siden 2019 har trafikkandelen fra Onøy vokst fra 10 prosent. Det var omtrent ingen trafikk fra Indre Kvarøy i 2019. Som følge av dette var trafikkandelen fra Træna og Stokkvågen noe høyere i 2019.

I Figur 5-12 viser vi hvordan antall kjøretøy i 2023 fordeler seg mellom ulike takstgrupper.

Figur 5-9: Stokkvågen-Træna: Fordeling av kjøretøy på ulike takstgrupper



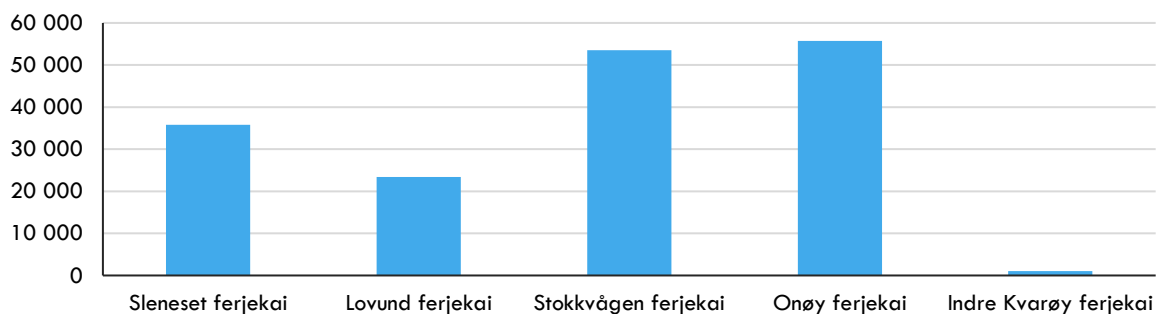
Kilde: Statens vegvesens ferjedatabank

Omkring 24 prosent av kjøretøyene som benyttet fergeruten i 2023 var tyngre kjøretøy. Dette tilsvarer over 2 700 påstigninger gjennom året.

5.6 Rute 18-344: Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund

Rute 18-344 er en fergerute mellom Lovund, Sleneset, Onøy, Stokkvågen, men også Indre Kvarøy ved behov, mandag, onsdag og fredag formiddag. Det er to båter som opererer ruten; en A-rute og en B-rute. B-ruten går kun på hverdager. Fra Lovund er det omkring syv avganger per dag, og åtte fra Stokkvågen. Det gjennomføres også tre pendler per lørdag og per søndag.

Figur 5-11: Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund: Antall påstigninger

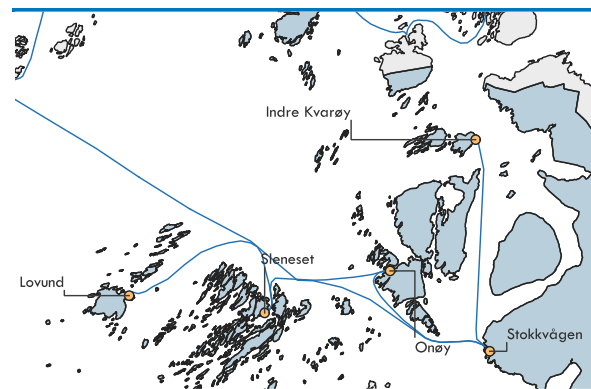


Kilde: Nordland fylkeskommune

Omkring 33 prosent av trafikken går fra Onøy, og det samme gjelder for trafikken fra Stokkvågen. Omkring 20 prosent går fra Sleneset, og omkring 15 prosent går fra Lovund. På lik linje med fergeruten mellom Stokkvågen og Træna, er det en mindre del av trafikken som går fra Indre Kvarøy. Dette gjenspeiles også her i ruteplanen, da trafikk til/fra Indre Kvarøy kun kan bestilles på en formiddagspendel, mandag, onsdag og fredag.

I 2019 var en større del av trafikken fra Stokkvågen. Det var en likere fordeling av trafikken fra Onøy,

Figur 5-10: Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund: Stoppsteder



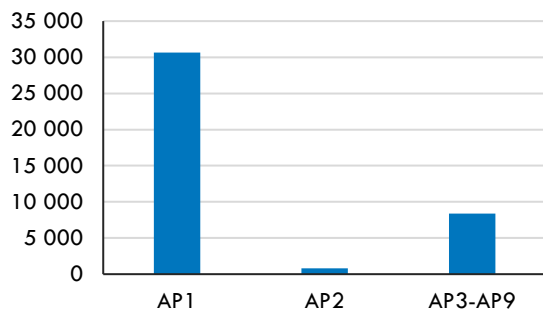
Illustrasjon: Oslo Economics

I 2023 var det registrert totalt 169 512 påstigninger (personer uten kjøretøy og kjøretøy, hvor et kjøretøy teller som én, uavhengig av antall personer i kjøretøyet) på fergeruten mellom Stokkvågen og Lovund. I 2019 var det registrert 125 493 påstigninger, noe som viser til en særlig økning i trafikk på fergeruten. På lik linje med fergeruten mellom Træna og Stokkvågen, kan endringen skyldes flere forhold, som for eksempel endring i ruteplan eller korresponderende ruter, men også overgang fra Riksregulativ til Autopass-regulativ. I Figur 5-11 viser vi hvordan tellingene på fergeruten, i 2023, fordeler seg mellom de ulike stoppestedene.

Sleneset og Lovund, nærmere bestemt 18, 15 og 20 prosent av trafikken.

I Figur 5-12 viser vi hvordan antall kjøretøy i 2023 fordeler seg mellom ulike takstgrupper.

**Figur 5-12:Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund: For-
deling av kjøretøy på ulike takstgrupper**



Kilde: Statens vegvesens ferjedatabank

Over 20 prosent av kjøretøyene som benyttet fergen i 2023 var tyngre kjøretøy. Dette tilsvarer over 8 000 påstigninger gjennom året.

oslo**economics**
www.osloeconomics.no

E-post og telefon: post@osloeconomics.no
+47 21 99 28 00

Besøksadresse:
Klingenberggata 7
0161 Oslo

Postadresse:
Postboks 1562
Vika
0118 Oslo