



SAMFUNNSNYTTEN AV HURTIGBÅTTILBUDET I NORDLAND

En gjennomgang av prosess og vedtak om reduksjoner i rutetilbudet for NEX1 og 2

– vedtatt i Nordland fylkesting i 2024 og 2025

av

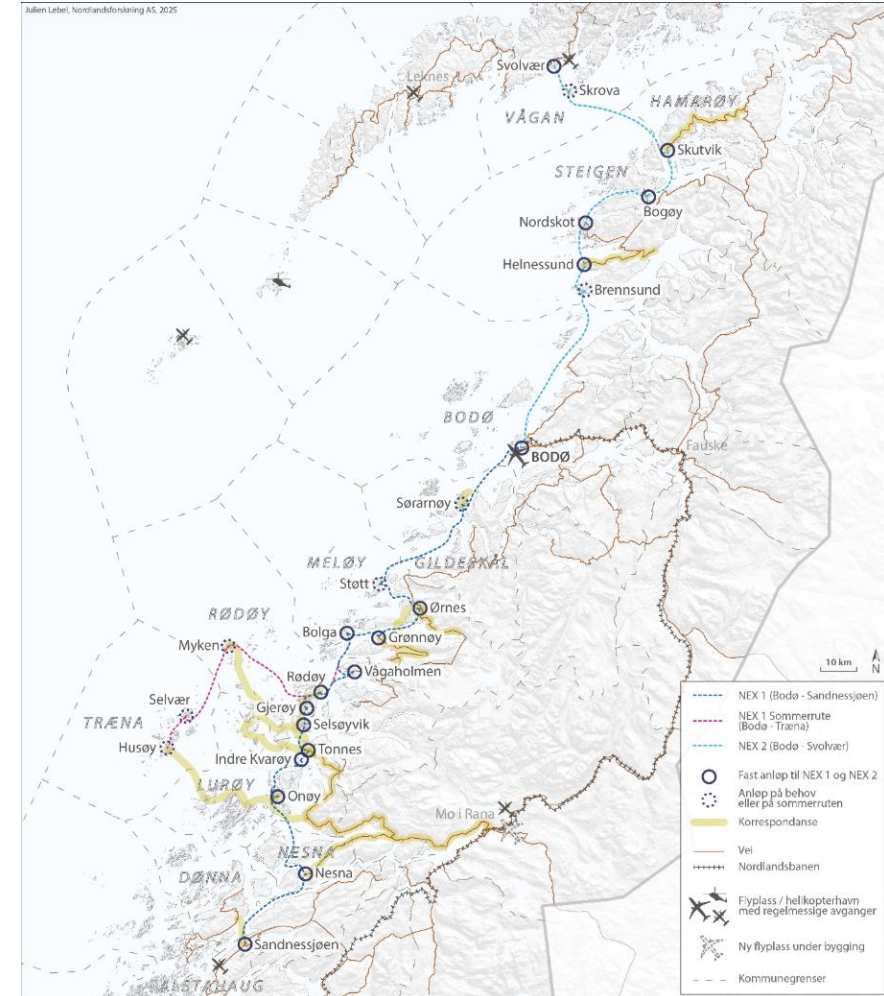
Jarle Løvland, Jens Ørding Hansen, Julien Lebel og Brigt Dale

Formål

- Å belyse samfunnsnyttene av hurtigbåttilbudet i Nordland og konsekvensene av de foreslåtte tiltakene, samt å belyse hvilken betydning transporttilbudet har for næringsliv og lokalsamfunn langs kysten i de områder som trafikkeres og berøres av eventuelle nedtak.
- Grunnlag i saksdokumenter, høringsinnspill, statistikk og intervjuer med ulike brukerinteresser som blir berørt av kutt

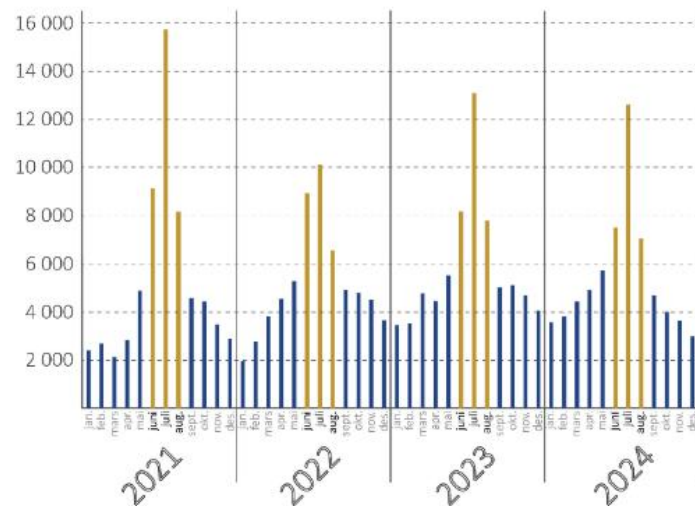
NEX 1 og 2 – viktigste gjennomgående tilbud – med mange koblinger

- NEX1: 60-70000 påstigninger pr år
- NEX2: Over 60000 påstigninger
- Vekst i trafikken etter pandemien, men lavere enn før

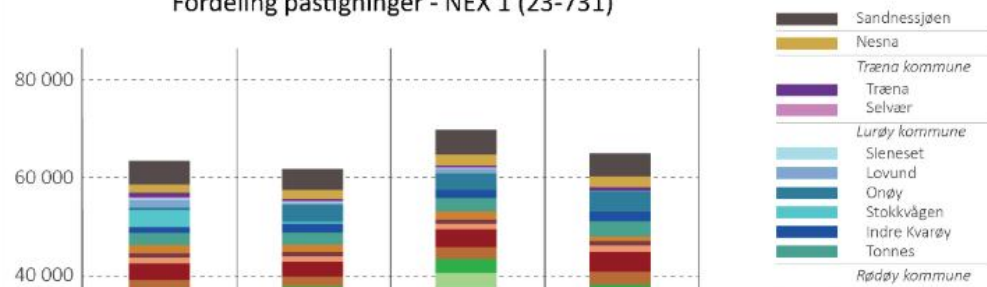


Passasjerutvikling

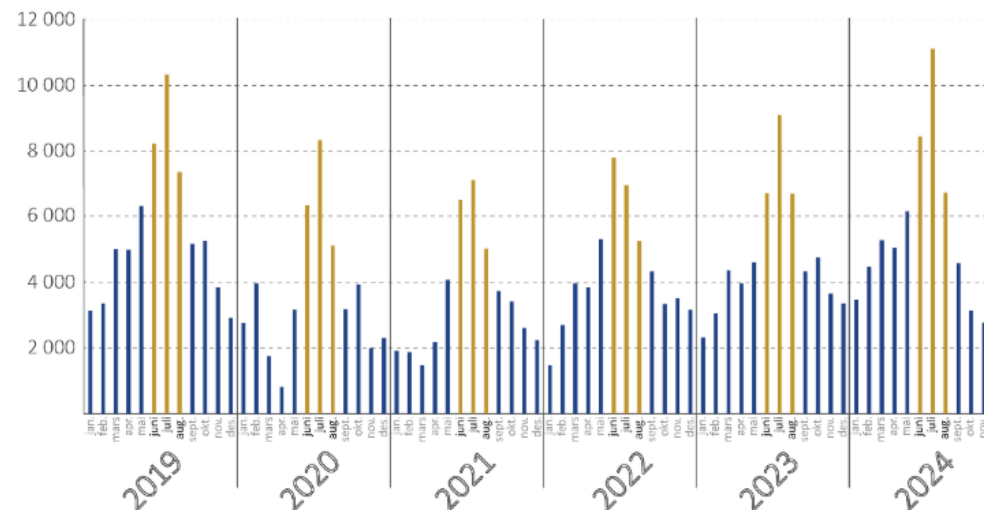
Antall påstigninger - NEX 1 (23-731)



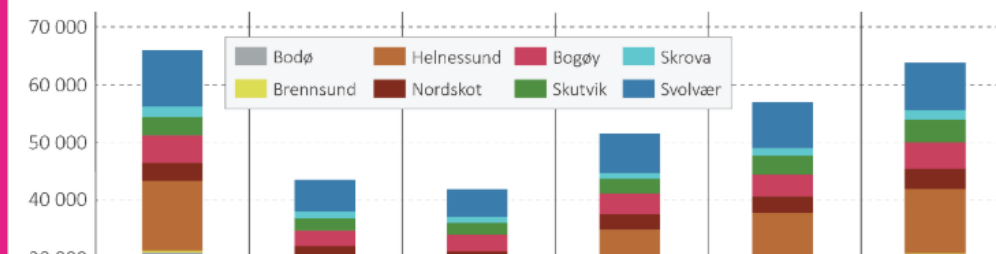
Fordeling påstigninger - NEX 1 (23-731)



Antall påstigninger - NEX 2 (23-755)



Fordeling påstigninger - NEX 2 (23-755)



KANSELLERING

2022

38 dager med kansellering
(bestemte anløp, strekninger
eller hele ruten)



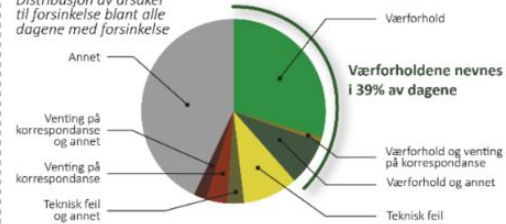
Værforholdene var årsaken eller én av årsakene i **84% av disse dagene**

FORSINKELSE

135 dager (147 turer) med forsinkelse
(minst 5 minutter forsinkelse ved ankomst)

12 minutter forsinkelse i gjennomsnitt

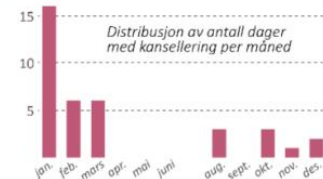
Distribusjon av årsaker til forsinkelse blant alle dagene med forsinkelse



KANSELLERING

2022

37 dager med kansellering
(bestemte anløp, strekninger
eller hele ruten)



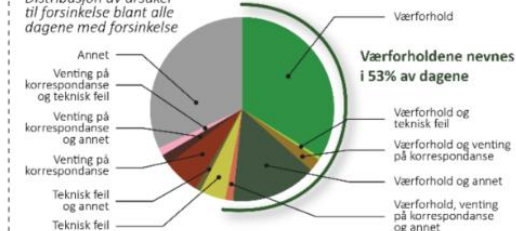
Værforholdene var årsaken eller én av årsakene i **97% av disse dagene**

FORSINKELSE

219 dager (321 turer) med forsinkelse
(minst 5 minutter forsinkelse ved ankomst)

13 minutter forsinkelse i gjennomsnitt

Distribusjon av årsaker til forsinkelse blant alle dagene med forsinkelse



2023

22 dager med kansellering
(bestemte anløp, strekninger
eller hele ruten)

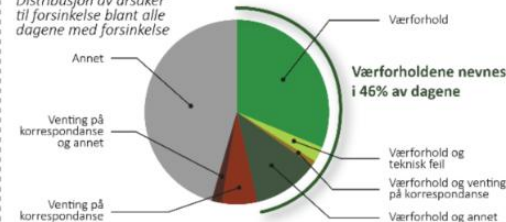


Værforholdene var årsaken eller én av årsakene i **95% av disse dagene**

112 dager (125 turer) med forsinkelse
(minst 5 minutter forsinkelse ved ankomst)

11 minutter forsinkelse i gjennomsnitt

Distribusjon av årsaker til forsinkelse blant alle dagene med forsinkelse



2023

39 dager med kansellering
(bestemte anløp, strekninger
eller hele ruten)

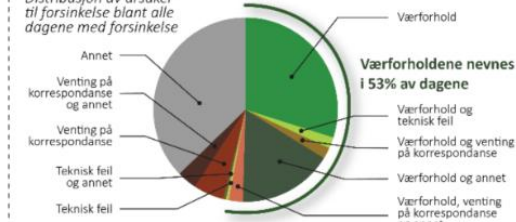


Værforholdene var årsaken eller én av årsakene i **90% av disse dagene**

204 dager (300 turer) med forsinkelse
(minst 5 minutter forsinkelse ved ankomst)

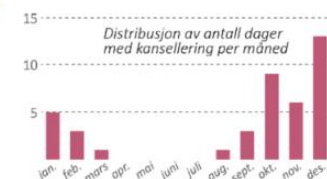
13 minutter forsinkelse i gjennomsnitt

Distribusjon av årsaker til forsinkelse blant alle dagene med forsinkelse



2024

41 dager med kansellering
(bestemte anløp, strekninger
eller hele ruten)

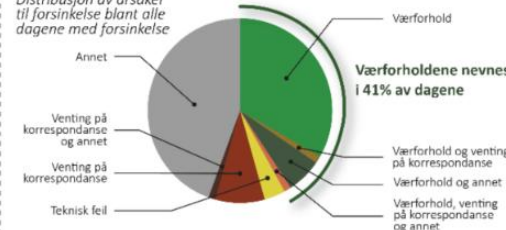


Værforholdene var årsaken eller én av årsakene i **95% av disse dagene**

81 dager (87 turer) med forsinkelse
(minst 5 minutter forsinkelse ved ankomst)

12 minutter forsinkelse i gjennomsnitt

Distribusjon av årsaker til forsinkelse blant alle dagene med forsinkelse



2024

67 dager med kansellering
(bestemte anløp, strekninger
eller hele ruten)

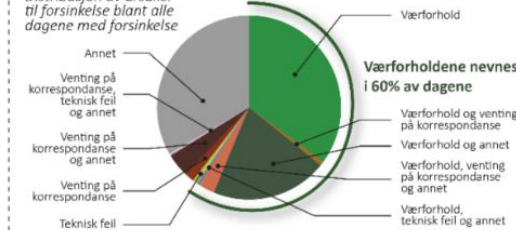


Værforholdene var årsaken eller én av årsakene i **96% av disse dagene**

240 dager (361 turer) med forsinkelse
(minst 5 minutter forsinkelse ved ankomst)

12 minutter forsinkelse i gjennomsnitt

Distribusjon av årsaker til forsinkelse blant alle dagene med forsinkelse



Regularitet og innstillinger

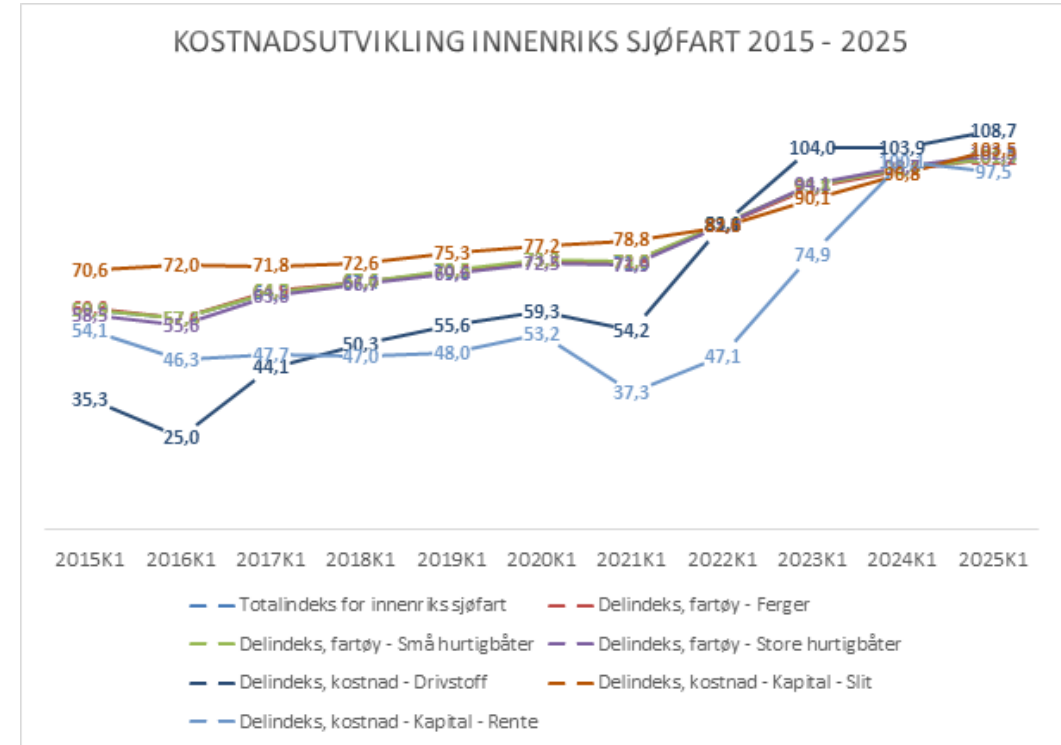
- Stabilt mønster mhp gjennomsnittlig tidsforsinkelse i hele perioden (gjennomsnitt)
 - Noe skyldes venting for korrespondanse
- Vær og tekniske forhold dominerende årsaker til forsinkelser og innstillinger alle år fram mot 2025
- Størst værutfordringer i 2024 både for NEX1 og NEX2
- 2025 – omfattende innstillinger pga mannskapsmangel hos operatørselskap

Bakgrunn og rammebetingelser for vurderingene

- Regionale særtrekk Nordland: Langstrakt, spredt befolkning, kystsamfunn og næringsliv langs kysten med stor verdiskaping
- Omstilling av transportsektoren viktig for miljø- og klimatilpasning (bakgrunn for Samferdselskartet 2017/2018) og omlegging av hurtigbåttilbudet, økt bruk av bestillingsanløp, NEX mer gjennomgående)
- Kystgodsruten – tilbud for varetransport (men frakt med hurtigbåt er fortsatt viktig/opprettholdt)
- Pandemi og nedstenging (2020/2021) med reduksjon i mobilitet og kollektivreiser
- Betydelige endringer i inntektssystemet for fylkeskommuner (2020 og 2024)
 - Manglende data for beregning utgiftsbehov og endrede kostnadsnøkler
 - Kriterier som spredt bosetting, kystlinje i alt, normerte båtkostnader og sysselsatte etter arbeidssted tatt ut i forslaget
 - Delkostnadsnøkkel hurtigbåt slått sammen med buss og bane, ferje opprettholdt med selvstendig nøkkel
 - Kapitalkostnader ikke tatt inn (avskrivninger av investeringer)
- Subsidiering av billettpriser (ferje, buss, fly og hurtigbåt) – nasjonal politikk med lokale konsekvenser
 - Treffsikkerhet og alternativkostnader for lokalsamfunn og lokalbefolkning
- Inntektssystem, kvalitet, bestillinger og betaling (Reis Nordland)
- Innfasing av nullutslippsteknologi i transportsektoren og sjøtransport de neste årene
- Anbudsprosesser og anbudsmodeller – todelt anbudsmodell med eierskap i utvikling

Kostnadsutvikling sjøtransport

- Driftskostnader hurtigbåt og sjøtransport har økt betydelig
- Sterk vekst i kapitalkostnader og drivstoff
- Endrede betingelser for investeringer og innfasing av nullutslippsløsninger i kontrakter



Proessen – høringsinnspill og resultat fra intervjuer

- Stort engasjement og innspill til saksbehandlingen, særlig fra berørte deler av ruten; betydning av tilbudet og potensielle konsekvenser
- Forslag inngår som del av kutt-pakke for å sikre samlet ansvarlig styring (økonomi og langtidsbudsjett)
- Begrenset informasjon om konsekvenser, begrenset til driftsøkonomiske forhold
- Inne i kontraktperiode fram til 2027 – begrenset handlingsrom/effekter før?
- Samfunnsmessige konsekvenser og virkninger lite dokumentert – påvirker tillit og får betydning for valg
 - Mangelfull driftsstatistikk som begrenser muligheter til samfunnsøkonomisk verdsetting av tilbudet (passasjertall og bruk på strekningsnivå i stedet for daglige påstigninger)
 - Driftsinntekter på mellom 16 og 33% av driftskostnadene forteller ikke mye om den samfunnsmessige verdien av tilbudet
 - Med bedre/relevante passasjer- og driftsdata på strekningsnivå kan man foreta en samfunnsmessig kost/nytte-analyse og velge beste løsning
 - Sterk passasjervekst på ruter/strekninger som foreslås kuttet/nedlagt (sommerruter nord og sør)
- Å ta med anslag på tapte billettinntekter basert på bruk av passasjerstatistikk og gjennomsnittlige billettpriser reduserer besparelsene man ville oppnå med kuttforslagene (men gir uansett bare en del av den samfunnsmessige verdien av tilbudet)

Hovedresultater fra intervjuene

- Hurtigbåten sentral del av transportinfrastrukturen langs kysten – kritisk samfunnsbærende infrastruktur
 - Livskvalitet, sosial kontakt, fritidsaktiviteter, helse/velferdstilbud, kulturliv
 - Få alternativer/ikke-eksisterende
 - Mer enn passasjertall – infrastruktur
 - Effektiviserende for næringslivet – viktig for de ansattes velferd og sosiale liv
 - Viktig funksjon for sikkerhet og beredskap
- Bosetting og rekruttering: Avgjørende for framtidstro og verdiskaping
- Næringslivets avhengighet av hurtigbåten: Vanskelig å opprettholde stabile og gode arbeidsplasser uten fungerende transporttilbud
- Reiselivet – potensial og sårbarhet: Transporten et element i natur- og kulturbasert reiseliv, levende lokalsamfunn. Lite tilpasset nødvendig planhorisont for vekst i internasjonale besøk, bookingsystem, nedtrapping av hurtigbåt og flyruter samtidig. Gratis transport vs ansvarlig besøksforvaltning og destinasjonsutvikling?
- Samfunnsmessig betydning lite vektlagt? Velferdstilbud og samfunnsinvestering framfor utgiftspost.
- Lite helhet i utviklingen av virkemidler; reduserte priser/subsidier med liten treffsikkerhet og inntektstap som truer driften.
- Styringskap og kontraktsforhold: Fylkeskommunens manglende råderett over infrastrukturen problematisk (på kort sikt er vanskelig å finne løsninger, bemanningsutfordringer mm)
-

Noen oppsummerte anbefalinger og fokusområder

- Hurtigbåt er kritisk samfunnsinfrastruktur i Nordland og må sikres som sådan – på kort sikt innenfor kontraktsrammer og justeringsmuligheter (på gang)
- Et inntektssystem for mer reell kostnadsdekning og utgiftsutjevning – kriterier/nøkler/overgangsordninger
- Forbedring av kunnskapsgrunnlag og metoder nødvendig – haster for å sikre forsvarlig grunnlag for verdsetting, optimalisering av drift og videre utvikling av tilbud (forbedring av utnyttelsen av statistikk for ruteproduksjon)
- Samferdsel utgjør i snitt 32% av kostnadene for FK; klargjøring av prioritering/finansiering ift andre oppgaver og grunnlaget for samfunnsoppdraget med å drifte hurtigbåttilbudet og helheten i transportsystemet
- Vurdering og justering av anbudsprosesser og anbudsmodeller (todelt anbudsmodell/eierskap, investeringer og innfasing av nullutslipp de neste 10 årene)
 - Dekning av kapitalbehov for omstilling (energi, fast infrastruktur)
 - Kapasitetsvurderinger og kriterier for fartøyinvesteringer
 - Kostnader ved egne reservefartøy? (kapasiteter, fartøykrav)
- Tilpasning til kostnadsvekst og sterkere insentiver for å styrke etterspørsel/bruk av tilbudet – økt robusthet (reiselivet: tilgjengelighet og destinasjonsutvikling, redusert fotavtrykk av kundereisen), partnerskap for å bygge trafikk og samfunnsutvikling langsiktig
 - jf utviklingen av sommerruter, bærekraftig reiseliv, reisens opplevelsesverdi
- Et mer funksjonelt system for ruteinformasjon, bestilling og betaling – integrasjon mot nasjonale systemer og funksjoner som kunder benytter (f.eks. nasjonal reiseplanlegger kollektivtransport- Entur - pågår)

Hva kan vi bidra med?



nf@nforsk.no

www.nordlandsforskning.no/

facebook.com/nordlandsforskning

instagram.com/nforsk/

linkedin.com/company/nordlandsforskning

youtube.com/@nforsk

