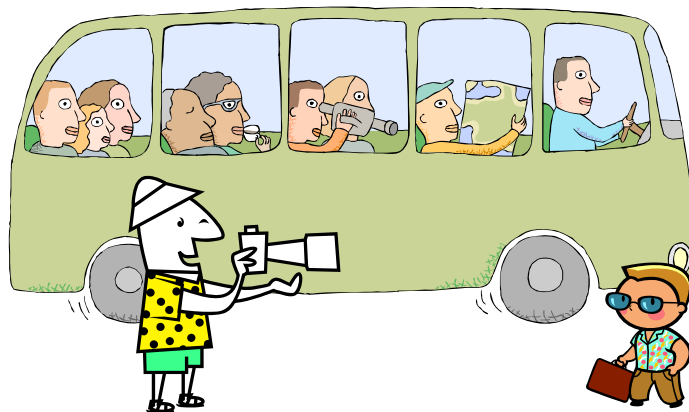


# Transport og reiseliv på Helgeland



av

**Thor-Erik Sandberg Hanssen**  
**Gisle Solvoll**



Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)



Nordland fylkeskommune

**SIB-rapport 2/2007**

# Transport og reiseliv på Helgeland

av

Thor-Erik S. Hanssen

[thor-erik.sandberg.hanssen@hibo.no](mailto:thor-erik.sandberg.hanssen@hibo.no)

Gisle Solvoll

[Gisle.solvoll@hibo.no](mailto:Gisle.solvoll@hibo.no)

Handelshøgskolen i Bodø

Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

Tlf. +47 75 51 72 00

Fax. +47 75 51 72 68

ISSN-nr. 1890-3584

## **FORORD**

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra Nordland fylkeskommune. Rapporten gir en presentasjon av sammenhengen mellom transport og reiseliv og studerer spesielt hvordan samspillet mellom transport og reiseliv fungerer på Helgeland.

Rapporten er skrevet av forskningsleder Gisle Solvoll og forsker Thor-Erik S. Hanssen. Arbeidet er gjennomført i perioden oktober 2006 til mars 2007.

En spesiell takk rettes til de informanter fra reiselivsbedrifter, turoperatører, transportbedrifter og transportkjøpere samt øvrige bidragsytere som har bidratt med verdifulle innspill og kommentarer til de problemstillinger denne rapporten behandler.

Bodø, 7. mars 2007.

# INNHold

<b>FORORD .....</b>	<b>1</b>
<b>INNHold .....</b>	<b>2</b>
<b>1. INNLEDNING.....</b>	<b>3</b>
1.1 BAKGRUNN, FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER .....	3
1.2 METODISK OPPLÈGG OG DATAKILDER .....	4
<b>2. TRANSPORT OG REISELIV .....</b>	<b>5</b>
2.1 SAMMENHENGEN MELLOM TRANSPORT OG REISELIV .....	5
2.1.1 <i>Transport for turisme</i> .....	7
2.1.2 <i>Transport som turisme</i> .....	8
2.1.3 <i>Transport til destinasjon</i> .....	9
2.1.4 <i>Transport ved destinasjon</i> .....	11
2.1.5 <i>En modell over sammenhengen mellom transport og reiseliv</i> .....	12
2.2 HOVEDFORMER FOR REISEATFERD OG REISEMØNSTER .....	15
2.3 ATTRAKSJONER.....	17
2.3.1 <i>Nordlands mest besøkte attraksjoner</i> .....	17
2.3.2 <i>Geografisk fordeling av attraksjoner</i> .....	19
2.3.3 <i>Helgelands mest besøkte attraksjoner</i> .....	21
2.4 ”KONFLIKTER” MELLOM REISELIVSNÆRINGENS TRANSPORTBEHOV OG DET ”ORDINÆRE” TRANSPORTTILBUDET .....	23
2.5 OPPSUMMERING .....	24
<b>3. TRANSPORTRELATERTE FLASKEHALSER FOR REISELIVET .....</b>	<b>26</b>
3.1 TRANSPORTINFRASTRUKTUREN .....	26
3.2 TRANSPORTTILBUDET .....	30
3.3 OPPSUMMERING .....	37
<b>4. SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER .....</b>	<b>38</b>
<b>REFERANSER .....</b>	<b>44</b>
<b>VEDLEGG 1.....</b>	<b>46</b>
<b>VEDLEGG 2.....</b>	<b>47</b>

# 1. INNLEDNING

I dette kapittelet vil vi redegjøre for bakgrunnen for og formålet med denne rapporten. Problemstillingene rapporten søker å besvare, og den metodiske tilnærmingen vi benytter for å besvare disse blir også presentert.

## 1.1 BAKGRUNN, FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER

Transportinfrastruktur og samferdselstilbud er nødvendige forutsetninger for og kommer som en konsekvens av, blant annet, turisme. Dette innebærer at kunnskap om samspillet mellom transport og turisme er avgjørende for å vurdere i hvilken grad transportinfrastrukturen og samferdselstilbudet innenfor et geografisk område fungerer som en katalysator for, eller fungerer som en bremse på den regionale turisme- og reiselivsindustrien.

I denne rapporten vil således fokus bli rettet mot samspillet mellom transport og reiseliv. Vi vil søke å dokumentere forhold som sett fra aktører innen reiselivs- og transportnæringens ståsted er viktige transportrelaterte tiltak som vil kunne bidra til en positiv utvikling av reiselivsnæringen.

Hovedformålet med prosjektet er å framskaffe relevant kunnskap som kan bidra til å forbedre reiselivslogistikken i Nordland, med særskilt fokus på Helgeland.

Problemstillingene i utredningen er:

- *Å drøfte sentrale sammenhenger mellom transport og reiseliv.*
- *Å dokumentere på hvilken måte reiselivsnæringen på Helgeland opplever at transport-/samferdselstilbudet til/fra og innad i regionen begrenser deres virksomhet, samt hvilke tiltak som kan iverksettes for å bedre situasjonen.*

Som en første tilnærming til problemstillingene vil vi på prinsipielt grunnlag drøfte samspillet mellom transport og reiseliv. Vi vil blant annet presentere to tilnærminger på hvordan transport og reiseliv henger sammen; transport *for* reiselivet og transport som et eget reiselivsprodukt. Den første tilnærmingen fokuserer på transporttilbudene sin funksjon som et middel turistene benytter for å nå det primære reiselivsproduktet. Den andre tilnærmingen fokuserer på utvikling av transporttilbud som kan fungere som selvstendige reiselivsprodukter. Den prinsipielle diskusjonen vil danne et viktig rammeverk for den empiriske delen av prosjektet.

Transport er en nødvendig forutsetning for reiselivsvirksomhet og reiselivsrelaterte aktiviteter genererer naturlig nok mye transport. Reiselivs-, og transportnæringen er således gjensidig avhengig av hverandre. For at de to næringene på en best mulig måte skal utvikle seg i positiv retning er det avgjørende med et godt utviklet samarbeid.

Det er derfor viktig å avdekke på hvilken måte turistene og reiselivsnæringen opplever at transporttilbudet og transportinfrastrukturen kan forbedres for i større grad å tilrettelegge for en positiv utvikling av reiselivsnæringen. Hvordan kan dette best skje, og hvor ligger de største flaskehalsene for å få til en ønsket utvikling? På hvilke områder kan de to næringene bli flinkere til å utnytte komplementariteten i sine tjenestetilbud, og hvor ligger nøkkelen for å kunne utvikle en smidig reiselivslogistikk? Dette er sentrale spørsmål som vil bli tatt opp i andre del av denne rapporten.

Avstanden fra sentrale markeder til Nordland er en viktig begrensning og en naturgitt rammebetingelse for reiselivet i regionen. Dette kombinert med en trend som går i retning av flere, men kortere ferier, gjør det viktig å avdekke i hvilken grad transporttilbudet er tilrettelagt for korttidsferier spesielt, og hvordan tilretteleggingen generelt kan bedres. Her vil flytransport naturlig stå sentralt.

## **1.2 METODISK OPPLÉGG OG DATAKILDER**

For å besvare rapportens problemstillinger har vi benyttet oss av så vel primær- som sekundærdata. Sekundærdataene ble samlet inn gjennom et litteratursøk og har dannet grunnlaget for drøftingen av sammenhengen mellom transport og reiseliv. Primærdata ble samlet inn gjennom intervjuer med representanter for reiselivsbedrifter, turoperatører, transportbedrifter og transportkjøpere på Helgeland. Ved utvelgelsen av informanter la vi vekt på at det skulle være god geografisk spredning mellom disse ettersom de utfordringer, og problemer, våre informanter står ovenfor vil kunne avhenge av geografisk lokalisering. Vi har således hentet våre informanter fra så vel innlandskommuner, kyst- og øykommuner på Helgeland.

## **2. TRANSPORT OG REISELIV**

I dette kapitlet diskuteres sammenhengen mellom transport og reiseliv. Det vil bli foretatt en todeling av den transport turistene etterspør, og det blir diskutert hvilke konsekvenser todelingen får for reiser til, og ved, en destinasjon. Kapitlet vil videre drøfte ulike former for reiseatferd og reisemønstre, som det er viktig å ta hensyn til når det skal foretas transportmessig tilrettelegging for ulike reiselivssegmenter. Vi vil også presentere en oversikt over antall besøkende på de volummessig største attraksjonene i Nordland, og på Helgeland. Kapitlet avsluttes med en drøfting av noen relevante konflikter mellom reiselivsnæringens transportbehov og det ”ordinære” transporttilbudet.

### **2.1 SAMMENHENGEN MELLOM TRANSPORT OG REISELIV**

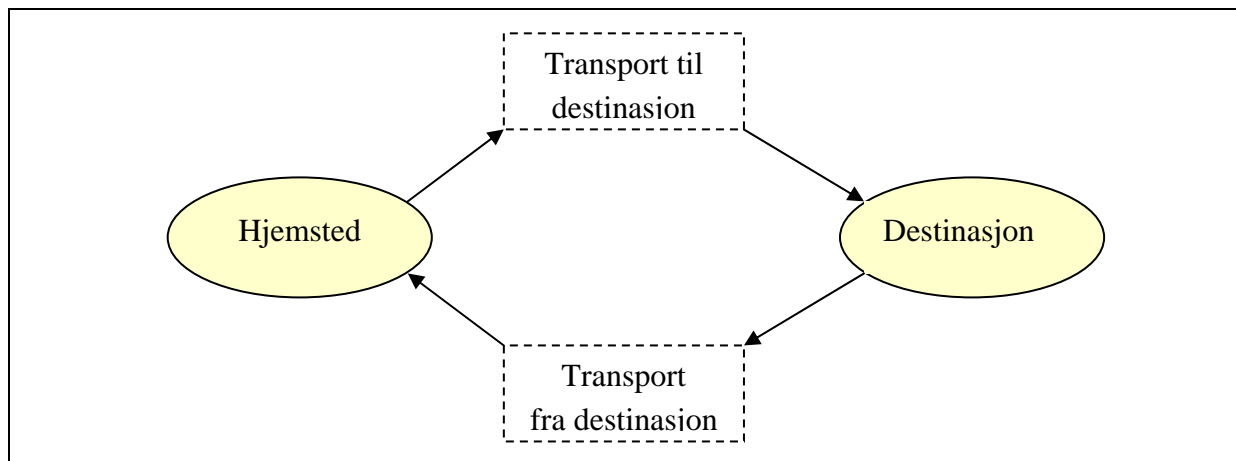
Helt siden romertiden, da et godt utbygd veisystem gjorde det mulig for innbyggere i Roma å reise ut av byen for å unnsnippe den verste sommervarmen, har transportsystemene vært viktig for turismen (Theobald, 1994). I de senere århundrer har teknologiske nyvinninger, som jernbane, bil og fly, gjort det mulig for turister å tilbakelegge stadig større avstander på stadig kortere tid. Dette har således bidratt til at transport- og reiselivsbransjen har utviklet seg til å bli en av de største globale industriene som (direkte og indirekte) sysselsetter over 230 millioner mennesker og genererer over 10 % av verdens samlede brutto nasjonalprodukt (World travel & tourism council, 2006).

Reiselivsbegrepet kan defineres og avgrenses på flere måter, og forskjellige avgrensinger kan være hensiktsmessig for ulike formål. I denne rapporten er vi opptatt av reiselivet som en økonomisk aktivitet, og vi er opptatt av hvordan reiselivsnæringen påvirkes av de transportmessige rammebetingelsene næringen opererer under. Tar vi utgangspunkt i etterspørsels-siden, må det avklares hvem som er etterspørrere i dette markedet. FN-organisasjonen World Tourism Organisation (WTO), definerer en turist som en person som gjør et besøk utenfor ordinært bosted for overnatting eller dagsbesøk, hvor hensikten med oppholdet kan være både arbeid og fritid. For å skille turister fra andre reisende, gjøres flere unntak fra definisjonen. Blant annet skal reiser i forbindelse med arbeidspendling, ordinær skolegang, sykehusopphold og militærtjeneste ikke betraktes som reiselivsetterspørsel. Flyktninger og ambassade- og konsulatpersonell betraktes heller ikke som turister.

Fokuserer vi på hvem som er tilbydere i reiselivsmarkedet, er det naturlig å ta utgangspunkt i ulike reiselivsnæringer og deres produksjon av reiselivsprodukter. Reiselivsnæringene kan i følge SSB identifiseres ut fra deres avhengighet av og/eller betydning for turistene, og reiselivsprodukter er produkter som er typiske for reiselivsnæringene og som dessuten er særlig relevante i turistsammenheng, jf. Evensen og Sørensen (1997).

Lar vi disse avgrensningene danne rammene for definisjonen av reiselivet, vil det ikke være overensstemmelse mellom tilbudssiden og etterspørselssiden. Turistene etterspør varer og tjenester i andre næringer enn reiselivsnæringene, og de fleste reiselivsbedrifter opplever etterspørsel fra lokalbefolkningen. En kan derfor ikke sette likhetstegn mellom den produksjon som genereres fra turistenes etterspørsel og den produksjonen som foregår i reiselivsbedriftene. For vårt formål er imidlertid dette ”problemet” mindre relevant, men det er greit å være oppmerksom på at reiselivsbegrepet er relativt vidt.

Reiselivet består i følge Lamb og Davidson (1996) av tre hovedkomponenter; turistproduktet (tilbudet), turistmarkedet (etterspørselen) og transport. Transportkomponenten sin funksjon innen reiselivet er at den kobler tilbud og etterspørsel sammen. Hvis det ikke eksisterer transportmuligheter fra en person sitt hjemsted til en bestemt destinasjon, er det ikke mulig å ta seg som turist til denne destinasjonen. Uten transportmuligheter vil dermed de fleste former for turisme ikke kunne eksistere.

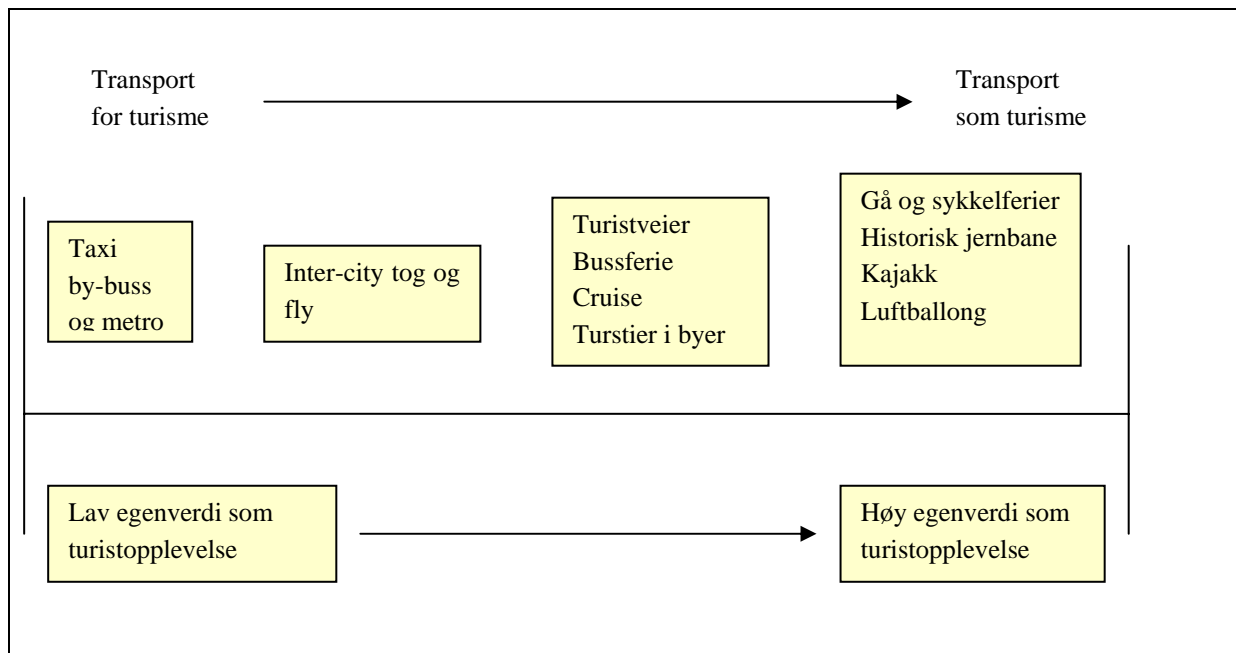


**Figur 2-1: Turistsystemet.**

Turistreiser skiller seg på flere måter fra andre reiser som gjennomføres (Lumsdon og Page, 2004). De fleste reiser gjennomføres på regulær basis, ofte basert på vaner, i nærheten av det sted den reisende er bosatt. En turistreise skiller seg fra disse reisene ved at den reisende blir transportert, eller kjører i egen bil, til et sted som ikke utgjør en del av vedkommendes normale miljø. Turistreiser har også som kjennetegn at de ikke gjennomføres med så høy frekvens som ”vanlige” reiser. Dette gir den reisende en ekstra utfordring knyttet til å skaffe seg kunnskap om tilgjengelige transportmuligheter.

Mange betrakter transport *kun* ut fra sin funksjon som en tilbringertjeneste som frakter turister til og fra en turistdestinasjon. Lumsdon og Page (2004b) har på sin side valgt å studere turistreiser ut fra hvilken nytte turistreisen genererer for den reisende og har på denne bakgrunn delt turistreiser inn i to kategorier; transport *for* turisme og transport *som* turisme (Figur 2-2).





**Figur 2-2: Reiseliv og transport (Lumsdon og Page, 2004).**

En presentasjon av transport for turisme og transport som turisme vil bli gitt i de neste avsnittene, sammen med hvilke implikasjoner denne inndelingen får for transport *til* destinasjon og transport *ved* destinasjon.

### 2.1.1 Transport for turisme

I sin mest ekstreme form vil den eneste nytte den reisende tilføres ved transport mellom hjemsted og destinasjon være at vedkommende blir forflyttet fra ett geografisk punkt til et annet. Dette ytterpunktet er av Lumsdon og Page (2004) gitt betegnelsen transport *for* turisme. Transporten blir ved dette ytterpunktet sett på som et nødvendig onde den reisende er nødt til å benytte for å komme seg til sin destinasjon. I hvilken grad den reisende er fornøyd med transporten vil avhenge av reisetid og kostnadene forbundet med reisen. Reisen er her en avledet virksomhet med lav egenverdi for den reisende. Det faktum at dette har vært den tradisjonelle måten å betrakte sammenhengen mellom transport og turisme har ført til at transport har blitt sett på som en kostnad for den reisende (Prideaux, 2000). Den reisende må veie kostnaden i tid og penger knyttet til å foreta en reise opp i mot villigheten, og ønsket, om å tilbakelegge en gitt strekning for å nå en destinasjon. Dette blir dermed en avveining med sterk innvirkning på hvilke destinasjoner som klarer å tiltrekke seg besøkende.

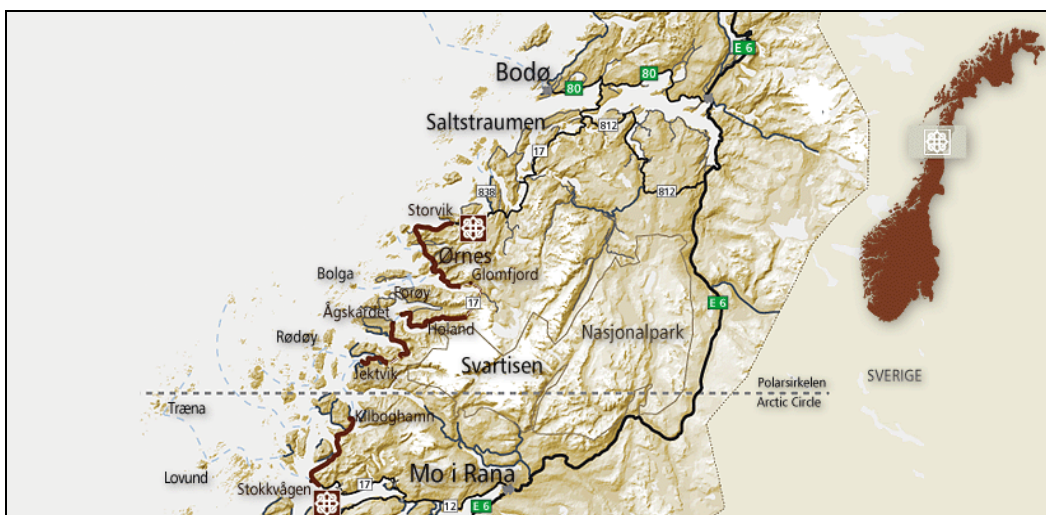
Som det fremgår av Figur 2-2 er eksempler på transportmidler som kan falle inn i denne kategorien; taxier, bybusser og metrosystem.

## 2.1.2 Transport som turisme

Det sterke fokuset som har vært rettet mot transportsektoren sin rolle som tilbringer av turister til destinasjoner har ført til at perspektivet om at transport kan fungere som en integrert del av turistopplevelsen, og ikke kun bidrar med tilgang til ”turistopplevelsen”, har havnet i bakgrunnen (Cooper, C. m.fl. 1998). Som ved transport for turisme vil den reisende også ved transport *som* turisme bli fraktet fra ett sted til et annet sted, men i motsetning til ved transport for turisme vil reisen i seg selv utgjøre en attraksjon som tilfører den reisende verdi. Verdien kan for eksempel tilføres den reisende via landskapet reisen går gjennom, historien til reisestrekningen, grad av nyskaping ved transporten eller gjennom en eventuell helsegevinst som kan oppnåes ved å gjennomføre reisen. Typiske eksempler på transport *som* turisme er gang- og sykkelturner, historiske jernbaner, kajakkturner og ballongreiser.

Med utgangspunkt i Helgeland er rv 17 et godt eksempel på transport som turisme. Deler av vegstrekningen har i dag status som en nasjonal turistveg.<sup>1</sup> De nasjonale turistvegene skal være strekninger der det gode samspillet mellom vegen og det unike landskapet gir en opplevelsersrik og variert kjøreopplevelse. De skal både sammen og hver for seg være et reiselivsprodukt med høy internasjonal kvalitet.

Riksveg 17 mellom Steinkjer og Bodø er kjent som Kystriksvegen. Den nordligste delen av vegen mellom Stokkvågen vest for Mo i Rana og Storvika sør for Bodø, utgjør Nasjonal turistveg Helgelandskysten *nord*. Jf. kart i Figur 2-3. Den fremtidige turistvegen Helgelandskysten *sør*, er planlagt å være 94 km lang og skal gå langs rv 17 mellom Vennesund og Alstahaug. Forstudie og prosjektplaner for strekningen ble gjennomført i 2005-2006. Planen er at strekningen skal stå ferdig og få status som Nasjonal turistveg i løpet av perioden 2012-2015.



**Figur 2-3: Nasjonal turistveg, Helgeland nord. (Kilde: [www.turistveg.no](http://www.turistveg.no)).**

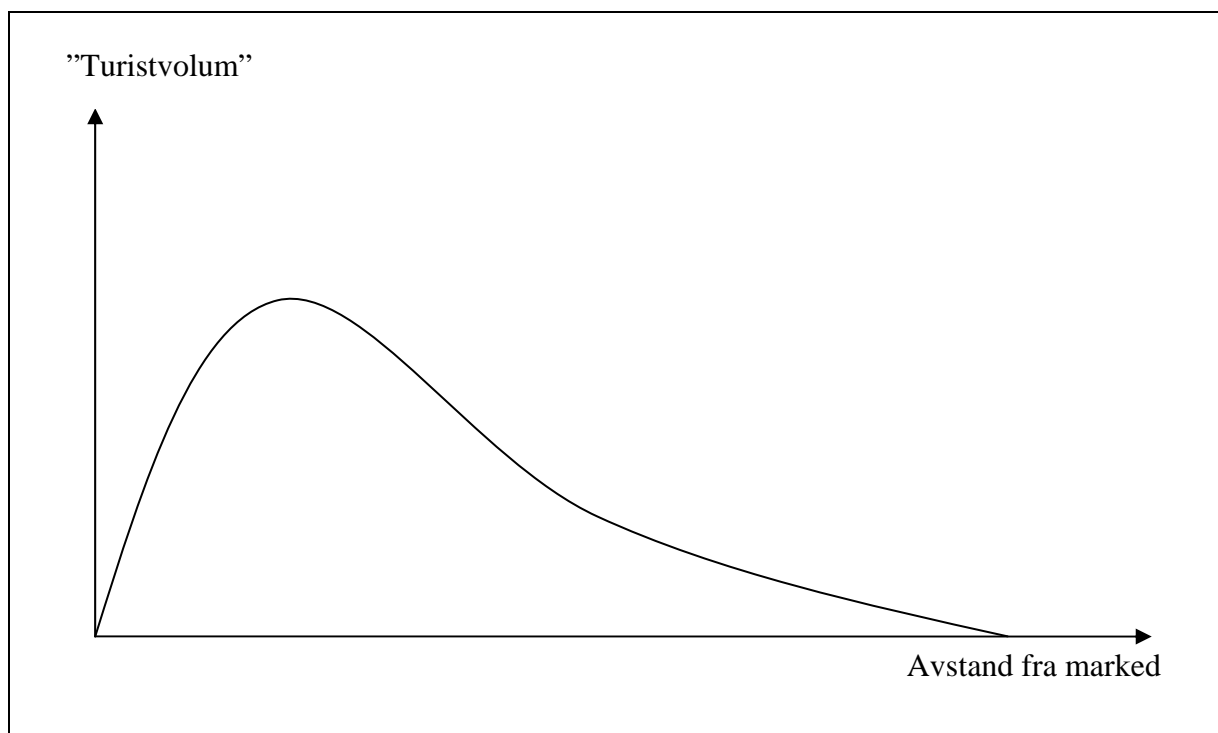
<sup>1</sup> På oppdrag av Samferdselsdepartementet og Stortinget skal Statens vegvesen gjennom Turistvegprosjektet, utvikle 18 nasjonale turistveger innen 2015.

Overgangen mellom transport for turisme og transport som turisme er glidende. Så godt som alle former for transport mellom hjem og destinasjon vil bidra til den reisende sin totale turistopplevelse, men transport *for* turisme er i større grad enn transport *som* turisme preget av direkte forbindelser og høye hastigheter. Reiseselskapene arbeider for å gjøre transporten så rask og effektiv som mulig, men legger også inn elementer som salg av varer og tjenester og guiding som er med på å tilføre transporten en merverdi.

### 2.1.3 Transport til destinasjon

Nord-Norge er en ”utkant” i Norge, og Norge ligger på sin side i periferien av Europa. Dette gir turistindustrien på Helgeland store utfordringer knyttet til å tiltrekke seg turister fra et internasjonalt marked der Helgeland konkurrerer med så vel andre regioner i Norge som med destinasjoner på andre siden av jorden.

I hvilken grad en reisende finner det interessant å reise til en gitt destinasjon er, sammen med andre faktorer, knyttet til hvor langt fra destinasjonen en befinner seg. Det å gjennomføre en reise krever at den reisende investerer tid, penger og innsats (Rengert, Piquero og Jones, 1999). Dette fører til at den reisende må foreta en avveining mellom den tid reisen tar og den tid en kan tilbringe ved destinasjonen. Dette fører til at når distansen fra et marked til en destinasjon øker vil markedets etterspørsel synke. Dette er illustrert i Figur 2-4 der det fremkommer at etter hvert som avstanden fra et marked til en destinasjon øker, reduseres turistvolumet (antall reisende).



Figur 2-4: ”Distance decay kurve” (Bull, 1991).

Etterspørselskurven i Figur 2-4 når sin topp ikke langt fra de reisende sitt hjemsted og reduseres etter hvert som kostnadene knyttet til reisestrekning og reisetid øker. Kurven illustrerer at de reisende er avhengig av å tilbakelegge en viss distanse før de føler at de har beveget seg såpass langt fra sitt hjemsted at en feriereise er verdt reisens kostnad.

Det kraftige fallet i antall tilreisende som inntreffer etter hvert som avstanden fra markedene øker, kan forklares ved hjelp av to faktorer; redusert etterspørsel og økt tilbud. Som tidligere beskrevet vil økt distanse påføre de reisende økte kostnader noe som reduserer deres etterspørsel etter godet (destinasjonen). Når reiselengden øker vil det også åpne seg flere alternativer for den reisende (tilbudet øker). Hvis vi antar at antall reisemål er fordelt jevnt geografisk vil antallet aktuelle reisemål øke eksponentielt etter hvert som reiselengden øker.

Ved valg av reisemål må den reisende foreta en avveining mellom hvor lang tid en skal benytte om bord på transportmiddelet, og hvor lang tid en skal kunne tilbringe ved destinasjonen (McKercher og Lew, 2003). De som ønsker å maksimere tiden ved reisemålet vil velge et transportmiddel som minimerer reisetiden, og de som ser på reisen som en viktig del av turistopplevelsen vil tilbringe mer tid på reisen og mindre tid ved destinasjonen. Valget avhenger av hvilke aspekt ved ferien den reisende verdsetter høyest. Dette knytter Figur 2-4 sammen med det skillet som ble gjort i Figur 2-2 der det ble gjort et skille mellom ”transport for turisme” og ”transport som turisme”.

De som ser på transport *som* turisme vil kunne være villig til å tilbringe lenger tid på transportmidlet. Disse turistene vil således kunne være villige til å reise lenger enn turister som kun betrakter transportetappen som et nødvendig onde de må betale for.

Det å iverksette tiltak som bidrar til at kurven i Figur 2-4 ikke faller så raskt, og sørge for en utflating på toppen av kurven, vil kunne bidra til at turisttrafikken til Helgeland øker. Dette kan oppnåes både ved å sette inn tiltak som gir reisen større egenverdi (bidrar til transport *som* turisme), eller innføre tiltak som appellerer til de som ønsker å komme raskt frem til lavest mulig kostnad (transport *for* turisme).

### **Transport som turisme til destinasjon**

Tiltak som kan tilføre reisen fra hjemsted til destinasjon en større grad av egenverdi vil eksempelvis kunne være å få turbusser til å ta avstikkere på sin vei fra turistenes hjemsted til deres destinasjon for å se på ”severdigheter” underveis. Ved å få en buss som trafikkerer strekningen mellom Trondheim og Bodø til å kjøre Kystriksveien (Rv. 17) vil selve reisen få en større egenverdi enn om bussen følger E6 i innlandet. En slik avstikker vil kunne bidra til å øke verdiskapningen langs Kystriksveien, og vil kunne være med på å trekke turister til Bodø som ikke ville reist om transportetappen gikk i innlandet.

Hurtigruten er et eksempel på et transporttilbud som i stor grad bedriver transport for turisme. Hvis en turist bosatt i Bergen benytter Hurtigruten til å komme seg til sin destinasjon i Bodø vil dette valget føre til at transporten får en betydelig merverdi utover det å transportere den reisende fra ett sted til et annet.

## **Transport for turisme til destinasjon**

Transport for turisme fokuserer på lave kostnader og korte reisetider. Her vil alle tiltak som bidrar til å redusere reisetiden og øvrige kostnader ved å bli transportert frem til destinasjonen være aktuelle. For en destinasjon vil det å tiltrekke seg flyselskap med en lavpris profil som kan transportere turister fra en flyplass nær turistenes bosted til destinasjonen kunne bidra til å bedre tilbudet innen transport for turisme til en destinasjon.

### **2.1.4 Transport ved destinasjon**

En turist som har ankommet en destinasjon og ønsker å forflytte seg i destinasjonens nær-områder, har valget mellom å organisere transporten på egenhånd eller å delta på reiser/utflukter som er organisert av andre, (Page, 2005). Eksempler på transportmidler som kan være aktuelle å benytte på egenorganiserte reiser når en befinner seg ved en destinasjon inkluderer: hesteridning/opplevelsesturer, sykling, bil- eller motorsykkelleie og offentlige transportmidler som for eksempel buss eller hurtigbåt.

Som for reiser til en destinasjon, kan også de reiser som foretas når en er ankommet en destinasjon deles inn etter hvorvidt en benytter transporten som en del av turistopplevelsen eller om en kun benytter transportmiddelet til å forflytte seg fra et punkt til et annet.

## **Transport som turisme ved destinasjon**

Transport som turisme innebærer at transporten må ha en egenverdi utover det å transportere turisten fra A til B. Ser vi på Brønnøy kommune som en destinasjon, vil en båt rute som frakter turister fra Brønnøysund til Torghatten, der turistene kan fiske under båtturen, være et tiltak som bidrar til transport *som* turisme ved denne destinasjonen. Et annet eksempel har vi i Bodø der turister, i stedet for å la seg transportere med buss, kan ta seg til for eksempel Kjerringøy eller Saltstraumen med "sea-raftingbåter".

De to eksemplene over krever at det foretas til dels store investeringer i så vel menneskelige ressurser som i båter. Rimeligere tiltak som kan iverksettes er at det utarbeides sykkelkart som turistene kan benytte og på egen hånd ta seg rundt ved destinasjonen og oppsøke severdigheter. Ved utarbeidelsen av slike kart, er det viktig at en er bevisst at det som for lokalbefolkningen/de som utarbeider kartene er noe selvfølgelig og dagligdags kan oppleves som eksotisk og være spennende å få med seg for en turist som har bodd i en storby hele livet.

En fordel for lokalmiljøet (destinasjonen) ved å satse på transport som turisme, er at dette i de fleste tilfeller bidrar til å skape flere arbeidsplasser og større inntekter for det lokale næringsliv enn transport for turisme vil gjøre. Dette skyldes at transporten tilfører turistene verdi utover selve forflytningen. Dette fører i sin tur til større betalingsvillighet hos dem som skal transporteres, noe som vil kunne gi større omsetning og inntekt ved destinasjonen.

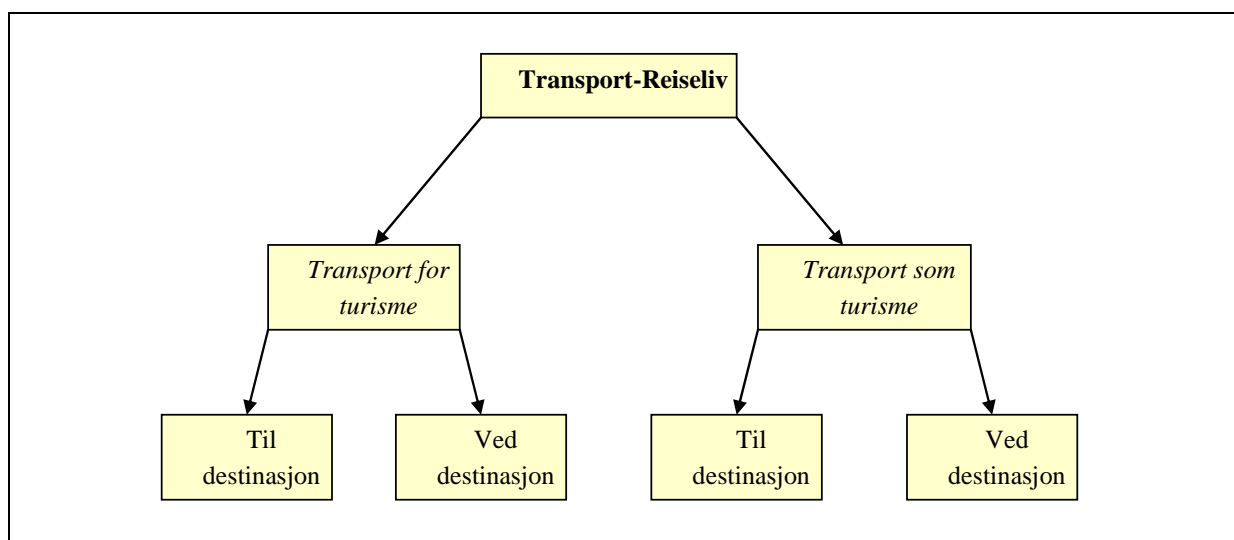
### Transport for turisme ved destinasjon

Mange turister har i dag lite tid når de besøker en destinasjon. For disse vil det være spesielt viktig å komme seg raskt rundt for å få med seg destinasjonens ”høydepunkter” før ferden går videre til neste destinasjon. For denne gruppen turister vil det kunne være viktigere å komme seg raskt fra Brønnøysund til Torghatten, for i det hele tatt å få sett ”hullet”, enn også å få muligheten til å fiske samtidig som en transporteres. En direkte bussrute til Torghatten vil for disse være et godt tilbud. Samme situasjon har vi i fylkeshovedstaden Bodø. På tross av at mange vil kunne være interessert i å kjøre båt til Saltstraumen eller Kjerringøy, vil en stor del av turistene ønske å komme seg raskt, og helst billig, frem til den enkelte severdighet.

### 2.1.5 En modell over sammenhengen mellom transport og reiseliv

På bakgrunn av den inndelingen vi nå har foretatt av sammenhengen mellom transport og turisme samt hvilke implikasjoner denne inndelingen får for transport til, og ved destinasjon, kan vi sette opp en hierarkisk modell som enkelt illustrerer de forholdene vi så langt har diskutert, se Figur 2-5.

Ved å ta utgangspunkt i denne modellen vil vi kunne se innen hvilke av de kategoriene som er plassert nederst i hierarkiet det er størst utfordringer for samspillet mellom transport og reiseliv i Helgeland, og avdekke tiltak som kan bedre situasjonen i kategoriene.



**Figur 2-5: Sammenhengen mellom transport og reiseliv.**

I Tabell 2-1 er det presentert noen eksempler på transportformer turister kan benytte for å komme seg til en destinasjon, eller for å ta seg rundt i destinasjonens nærområder. Transportformene er delt inn etter om de foregår på land til vanns eller i luften. Tabellen gir også en oversikt over noen av de viktigste infrastrukturelementene som må være på plass for det enkelte transportmiddel. Det er også gjort en vurdering av om transportmiddelet er egnet til transport *for* turisme og/eller transport *som* turisme.

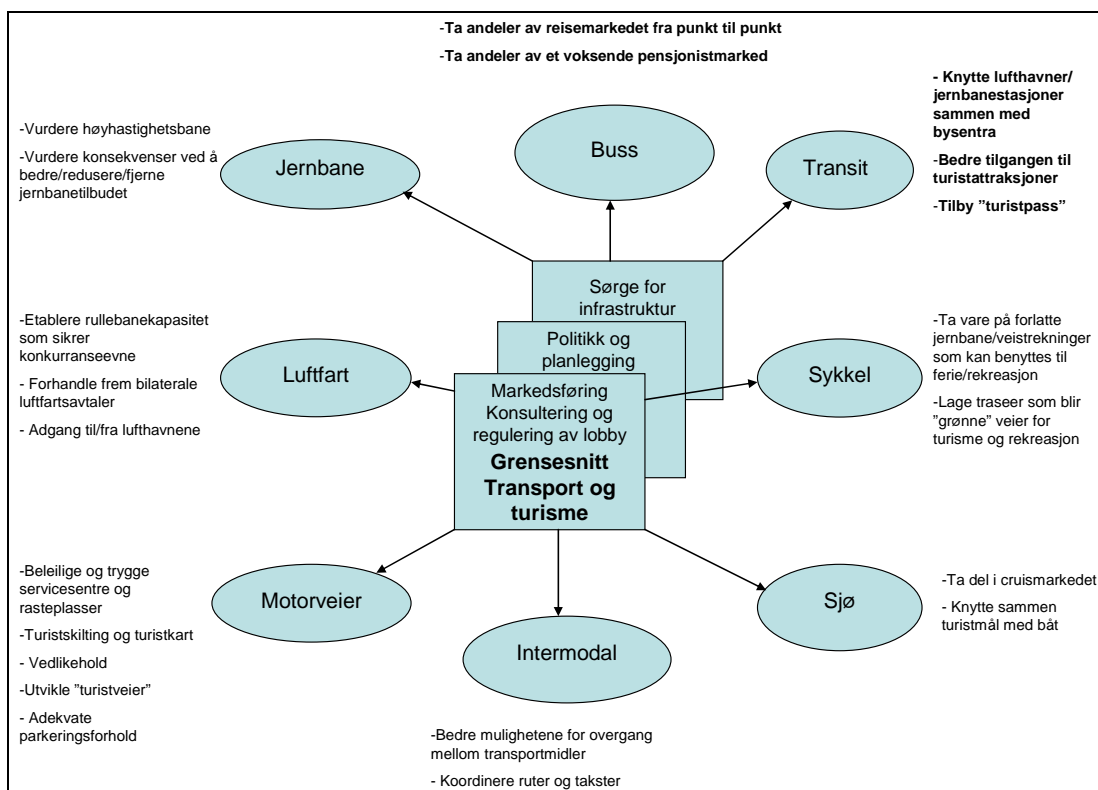
**Tabell 2-1 Eksempel på transport av turister og krav til infrastruktur (Page, 2005).**

<i>Lokalisering</i>	<i>Transportform</i>	<i>Krav til infrastruktur</i>	<i>Transport for turisme</i>	<i>Transport som turisme</i>
<b>På land</b>	Gåing	Sti, brolegging, merking, skilting, offentlig adgang	<b>Nei</b>	<b>Ja</b> Turgåing, Spasertur Guidet tur
	Sykling	Veier, sykkelstier	<b>Ja</b> Sykkelferie Dagsturer	<b>Ja</b> Sykkelturer
	Bil	Kjøretøy, veier, broer, ferger, tunneler, bensin, diesel	<b>Ja</b> Reise til destinasjon Reise ved destinasjon	<b>Ja</b> Bilferie
	Ekspressbuss	Rutetabell, kjøretøy, terminal	<b>Ja</b> Reise til destinasjon	<b>Nei</b>
	Turbuss	Kjøretøy, terminal, og samme som for bil	<b>Nei</b>	<b>Ja</b> Lage ruteplan
	Rutebuss	Planlagte ruter, samme som for bil	<b>Ja</b> Reise til destinasjon Reise ved destinasjon	<b>Ja</b> Sightseeing
	Motorsykel	Som for bil	<b>Ja</b> Reise til destinasjon Reise ved destinasjon	<b>Ja</b> Motorsykkelferie
	Jernbane	Rutetabell, jernbanenettverk, stasjoner, lokomotiv, vogner	<b>Ja</b> Reise til destinasjon Reise ved destinasjon	<b>Ja</b> Historiske tog
<b>Til vanns</b>	Ferge	Havn, terminal, adgang via vei	<b>Ja</b> Kryssing av fjorder	<b>Ja</b> Korte cruise
	Seilbåt	Havn, adgang via vei	<b>Ja</b> Havn til havn	<b>Ja</b> Cruise
	Småbåt	Som for seilbåt	<b>Nei</b>	<b>Ja</b> fisketur
	Cruiseskip	Samme som for ferge	<b>Nei</b>	<b>Ja</b>
<b>I luften</b>	Rutefly	Terminal, rullebane og fly	<b>Ja</b> Ferietur	<b>Nei</b>
	Charterfly	Samme som for rutefly	<b>Ja</b> Ferietur	<b>Nei</b>
	Sightseeingfly	Samme som for rutefly	<b>Nei</b>	<b>Ja</b> Isbreturer Fly inn fjorder
	Helikoptertur	Landingsplass	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>
	Ballongtur	Avgangsplass, bakkemannskap, område fritt for farer	<b>Nei</b>	<b>Ja</b>
	Romfartsturisme	Romfartøy, romfartsprogram	<b>Nei</b>	<b>Ja</b>

Som et eksempel på et vellykket samarbeid mellom reiseliv og transport, kan vi se til Frankrike. Etter flere års nedgang i turisttrafikken til Frankrike bestemte landets myndigheter seg i 1987 for å forsøke å snu trenden. Et av tiltakene som ble iverksatt var at det ble opprettet et samarbeid mellom offentlige etater som tidligere hadde arbeidet avgrenset innenfor henholdsvis transport og turisme. Eksempler på tiltak som ble realisert, til dels, som følge av dette samarbeidet var at det ved utarbeidelse og utplassering av veiskilt ble tatt hensyn til reiselivets behov. Det ble også besluttet å foreta investeringer i nye høyhastighetstog og bygging av en tunnel mellom England og Frankrike (Lamb og Davidson, 1996). Det første av disse tre tiltakene (skilting) kan sies å legge til rette for transport *som* turisme, mens de to siste i større grad er preget av å tilrettelegge for transport *for* turisme.

Etter å ha iverksatt en rekke tiltak for å øke turisttilstrømmingen til landet hadde Frankrike på begynnelsen av 1990-tallet plassert seg på plassen bak USA på en rangering av hvor store inntekter verdens land hadde fra turisme (Lamb og Davidson, 1996). Etter snuoperasjonen i Frankrike pekte Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling (OECD) i en rapport i 1992 (OECD, 1992) på at hovedårsaken til at Frankrike var en ledende turistdestinasjon var landets transportsystem. Å opprette forbindelser mellom myndigheter, transportnæringen og reiselivsnæringen var dermed avgjørende for at Frankrike lyktes med sin snuoperasjon.

I Figur 2-6 er det vist noen områder der det er viktig med samarbeid mellom myndigheter, transporttilbydere og øvrige reiselivsaktører.



**Figur 2-6: Eksempler på forbindelser mellom transport og turisme (Lamb og Davidson, 1996).**



Ut fra Figur 2-6 ser vi eksempelvis at en i forhold til å sikre god intermodalitet må bedre mulighetene til smidig overgang mellom ulike transportmidler, noe som kan skje gjennom rutesamordning og takstsamarbeid.

## 2.2 HOVEDFORMER FOR REISEATFERD OG REISEMØNSTER<sup>2</sup>

Tidsbruken på transport og formingen av reisestrømmene, er avhengig av hvilken type reise turistene foretar. Det er opplagt at bilturister på en klassisk rundreise er mer sightseeing-orientert i valg av reiserute enn en som er på veg til eller fra en ren fiskeferie. For rundreiseturisten er "reisen målet", mens det for fisketuristen er fiskeingen på et bestemt sted som er motivet for at reisen foretas. Bilturen til og fra blir da bare en ren transportetappe, der transportkostnader og reisetid er viktig når en beslutning om valg av reiserute skal foretas. Jf. kapittel 2.1.

Dette innebærer at en i områder med en høy andel av klassiske rundreiseturister (som for eksempel Nordland), har mer turisttrafikk på veiene enn i områder der turistene ligger mer i ro. Flere turistbiler på veiene stiller blant annet krav til større parkeringskapasitet ved utsiktspunkter, ferjefrekvenser, rasteplasser/veiservice etc. I følge Mimir (2006) er det vanlig å dele turistene og deres reiseatferd inn i fire hovedformer:

- Rundreiseturister.
- Baseferieturister.
- Resort-ferieturister.
- Gjennomreiseturister.

### Rundreiseturister

Denne kategorien turister velger reiseruter som gir dem spesielle opplevelser. Reisene er ofte godt planlagt, med innlagte hovedstopp der turistene ofte blir i 1-3 dager. Stopp gjøres også ved attraksjoner (Laksforsen, Saltstraumen, Polarsirkelen) eller langs kjente veistrekninger (kystriksveien). Reisemønsteret preges av at "vegen er målet". Dette er det klassiske reisemønsteret blant særlig førstegangsbesøkende utlendinger i Norge. Kjente naturbaserte attraksjoner langs veier som danner naturlige rundreisemønstre, genererer ofte store trafikkvolumer om sommeren. Et godt eksempel på dette er trafikken mellom Trollstigen og Geiranger (rv 63). Trafikken på ferjesambandet Eidsdal-Linge i Møre og Romsdal, som turistene må benytte for å komme seg fra den ene attraksjonen til den andre, hadde i 2005 en gjennomsnittlig døgntrafikk utenom sommeren på 349 PBE og en sommerdøgntrafikk på 1 263 PBE. Trafikken i de 3 sommermånedene er altså 3,6 ganger større enn ellers i året.

---

<sup>2</sup> Dette avsnittet er i store trekk basert på Statens nærings- og distriktsutviklingsfond (2003) og Mimir (2006).

## **Baseferieturister**

Baseferiegjesten bor i følge Mimir (2006) gjerne en hel uke på ett sted og tar dagsutflukter derfra til ulike attraksjoner og aktiviteter. Turistene er opptatt av totalproduktet innenfor det de oppfatter som et naturlig produktområde, for eksempel Helgeland, Lofoten eller Vesterålen. Baseturisten velger normalt attraksjoner, utflukter og besøksmål som ligger innenfor en kjøretid på maksimalt to timer én vei fra basen.

Baseturistene reiser direkte til eller fra feriestedet, men kan være aktive veibrukere i regionen de ferierer og etterspør således god infrastruktur (skilting, informasjon, stoppe- og rastesteder m.m.). Når det gjelder reisen til og fra reisemålet, reiser baseturisten oftest til fastsatte tidspunkt både i tilknytning til avreise og ankomst. På Helgeland er det generelt lite baseferieturisme annet enn på steder med private hytter og campingplasser med permanente oppstillingsplasser for campingvogner.

## **Resort-ferieturister**

I følge Mimir (2006) reiser Resort-turisten vanligvis direkte til det stedet ferien skal tilbringes og beveger seg lite når reisemålet er nådd. Resort-ferier foregår også oftere uten bruk av egen bil. Turisten fokuserer på tilbudet ved reisemålet, og ikke i et større produktområde, noe som innebærer at stort sett hele konsumet foregår på reisemålet.

På Helgeland er rendyrkede fiskeferier, der gjestene i svært liten grad beveger seg utenfor fiskecampen eller deltar på noe som ikke inngår direkte i fiskeferien, et eksempel på en typisk resort-ferie. Turister som besøker Spekkhoggersafarier i Tysfjord har også et reisemønster som likner resort-turister. Denne turistkategorien er altså i liten utstrekning brukere av veien som et selvstendig opplevelseselement, men tenker vei og transport på samme måte som nytte trafikken ellers, der reisetid og fremkommelighet er viktigst.

## **Gjennomreiseturister**

Gjennomreiseturisten har i følge Mimir (2006) et ”annet” mål for turen (for eksempel hytta, familien, eller et forhåndsbestemt feriested). Det vil si at de for en aktuell region eller et sted må vurderes som gjennomreisende. Det betyr først og fremst at disse turistene forholder seg ”praktisk” i sin atferd langs veien. De har et mål som skal nåes, og på veien dit legger de inn praktiske stopp for å spise, handle, gjøre nødvendige ærend, etc. Særegenhet, attraksjoner eller reisetekniske forhold (passe avstand, riktige fasiliteter, riktig pris m.m.) vil være viktig for å bli valgt som målpunkt for turen.

Gjennomreiseturisten har ofte lange dagsetapper, og legger i liten grad om reiseruten for å se bestemte severdigheter og spontanstopper i liten grad på attraksjoner. På Helgeland er store deler av sommertrafikken på E6 generert av gjennomreiseturister.

## 2.3 ATTRAKSJONER

Dette avsnittet vil gi oversikt over hvilke attraksjoner i Nordland, og på Helgeland, som gjennomsnittlig hadde flest besøkende i perioden 1. mai til 31. august i årene 2004 og 2005. Det vil bli sett på i hvilke kommuner og regioner de ligger og om det eventuelt er noen forbindelse mellom nærhet til/kvalitet på transporttilbud og transportinfrastruktur, og tilstedeværelsen av populære turistattraksjoner.

### 2.3.1 Nordlands mest besøkte attraksjoner

Attraksjoner kan deles inn i et hierarkisk system basert på i hvilken grad de er kjent av turisten før de legger ut på sin reise, og i hvilken grad attraksjonen således vil kunne utgjøre en faktor for potensielle turister ved valg av reisemål. Det tredelte systemet er som følger (Statens nærings- og distriktsutviklingsfond, 2002):

- *Primærattraksjoner*; er kjent av de reisende før reisen starter og er en hovedårsak til valg av reisemål. Påvirker trafikkmengden til en region.
- *Sekundærattraksjoner*; er kjent på forhånd, men var ikke avgjørende for valg av reisemål. Påvirker trafikken innad i en region.
- *Tertiærattraksjoner*; er ikke kjent av den reisende på forhånd, og har således ikke innvirkning på valg av reisemål, men blir oppdaget av den reisende underveis. Påvirker i liten grad trafikken til, eller innad, i en region.

De fleste attraksjonene i Nordland er sekundær- og tertiærattraksjoner. Dette kan illustreres med den mest besøkte attraksjonen i Nordland som er Polarsirkelsenteret; en attraksjon som hadde et gjennomsnittlig antall besøkende i 2004 og 2005 på i overkant av 160 000. Denne attraksjonen ligger langs E6 på Saltfjellet, en ideell plassering som gjør den svært synlig for all trafikk som ferdes på det som er hovedferdselsåren mellom nord og sør i Nordland fylke. Svært få velger Norge eller Nordland som reisemål på grunn av Polarsirkelsenteret, men en del vil være kjent med senteret sin eksistens og allerede før avreise ha bestemt seg for å ta turen innom når de først er i området. Flertallet av de reisende vil antakelig ikke ha hørt om senteret før avreise fra sitt hjemsted, men takket være sin lokalisering, med få nærliggende attraksjoner som konkurrerer om oppmerksomheten, vil mange reisende ta turen innom når de kjører over Saltfjellet.

I Tabell 2-2 presenteres de 10 attraksjonene i Nordland som i 2004 og 2005 gjennomsnittlig hadde flest besøkende i perioden 1. mai til 31. august (Nordland Reiseliv, 2006), sammen med en vurdering av hvilken plassering attraksjonen har i det hierarkiske systemet beskrevet ovenfor.

**Tabell 2-2: De mest besøkte attraksjonene i Nordland med antall besøkende og hierarkisk plassering. Gjennomsnittstall for 2004 og 2005.**

Navn	Antall besøkende	Hierarki	Trafikkgenerering	
			Innad i regionen	Til regionen
Polarsirkelsenteret	162 268	Sekundær-/tertiær	Nei	Nei
Laksforsen	79 691	Tertiær	Nei	Nei
Saltstraumen	65 390	Primær/sekundær	Ja	Ja
Vikingemuseet på Borg	58 194	Sekundær	Ja	Nei
Torghatten	53 000	Sekundær	Ja	Nei
Galleri Harr/Lofotens hus	50 371	Sekundær	Ja	Nei
Lofotakvariet	49 283	Tertiær	Ja	Nei
Arctic Lys og Design	44 225	Tertiær	Nei	Nei
Nordlandsbadet	30 000	Tertiær	Nei	Nei
Svartisen	22 685	Sekundær	Ja	Nei

Inndelingen som er presentert i Tabell 2-2 er subjektiv. Hvilken kategori det enkelte reisemål plasseres i vil kunne variere fra person til person. Eksempelvis vil Saltstraumen for noen kunne utgjøre en primærattraksjon som trekker vedkommende til Saltenregionen, mens attraksjonen for andre vil kunne være en sekundærattraksjon; kjent på forhånd, men ikke en avgjørende faktor ved valg av Nordland som reisemål.

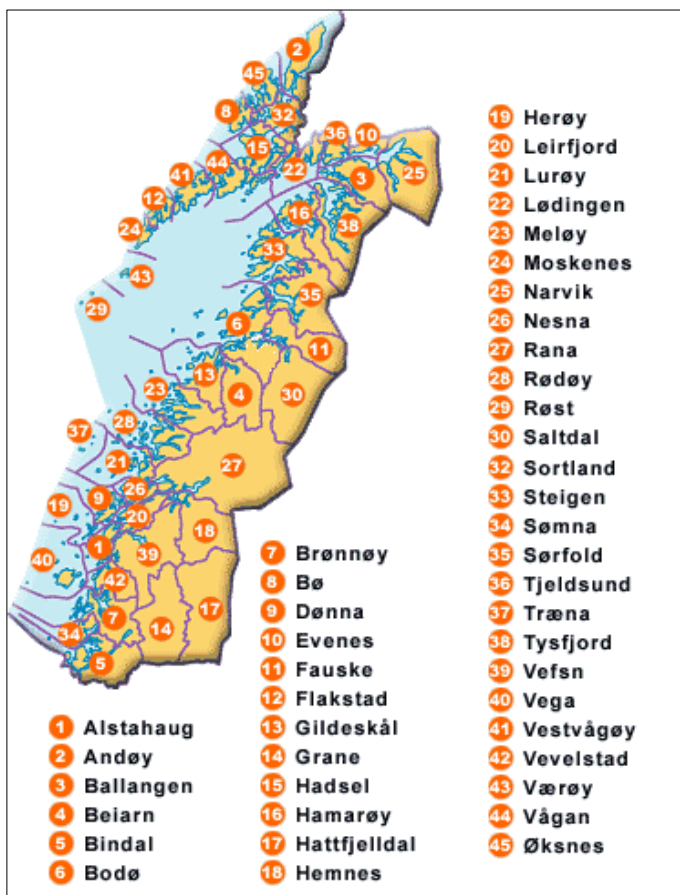
Basert på den hierarkiske inndelingen av de ti mest besøkte attraksjonene i Nordland fremkommer det, basert på forfatterne sin vurdering, at kun Saltstraumen kan regnes for å være en primærattraksjon. Saltstraumen tiltrekker seg resort-turister som oppsøker stedet for å fiske, og som i liten grad forlater stedet mellom ankomst og avreise. For disse er dermed attraksjonen en hovedårsak til valg av reisemål og er med på å generere trafikk til regionen. De øvrige attraksjonene er i hovedsak attraksjoner som er tilpasset gjennomreiseturister og rundreiseturister. Polarsirkelsenteret, med sin plassering på Saltfjellet, og Laksforsen i Grane kommune i Indre Helgeland, vil i stor grad bli besøkt av gjennomreiseturister og er således i seg selv ikke alene med på å generere ekstra trafikk til regionen.

Mange av turistene i Nordland faller inn i kategorien rundreiseturister. Mange oppsøker fylket for å ta en rundreise i Lofoten, og attraksjonene som har sin beliggenhet i Lofoten har således en stor andel rundreiseturister blant sine besøkende, og attraksjonene er i seg selv således ikke trafikkgenererende til regionen. Når vi her skriver at den enkelte attraksjon ikke er med på å generere trafikk til regionen, er det allikevel viktig å være bevisst på at det i stor grad kan være det samlede tilbud av attraksjoner som får turister til å besøke en destinasjon.

### 2.3.2 Geografisk fordeling av attraksjoner

Nordland fylke har, etter at Skjerstad i 2005 ble en del av Bodø kommune, 44 kommuner. En oversikt over de 55 mest besøkte attraksjonene i fylket viser at disse er fordelt på 26 av disse kommunene. Men det er store forskjeller blant kommunene i antall besøkende ved attraksjonene. De tre kommunene Saltdal, Bodø og Vågan har alene turistattraksjoner med et samlet besøkstall som utgjør 58 % av det totale besøkstallet til de 55 mest besøkte attraksjonene i fylket. I størrelse utgjør de samme tre kommunene 10,6 % av fylkets totale areal og har 24,8 % av fylkets innbyggere.

De tre kommunene er også kjennetegnet ved at de har gode kommunikasjoner. Fylkets største lufthavn, målt i antall reisende, ligger i Bodø. Gjennom Saltdal går E6 som er hovedferdselsåren mellom nord og sør i fylket og Vågan kommune, med kommunesenteret Svolvær, er den



største innfallsporten til Lofoten med egen lufthavn, hurtigbåtforbindelse til Bodø via Hamarøy og Steigen, anløp av Hurtigruten samt fergeforbindelse til/fra Skutvik. Så vel Bodø som Saltdal er i stor grad preget av gjennomreiseturisme, hvorav mange skal til Lofoten, mens Vågan på sin side er preget av rundreiseturisme. I kontrast til disse tre kommunene er det 19 kommuner som ikke har attraksjoner som er blant de 55 største målt i antall besøkende. Samtidig er det 14 kommuner som har attraksjoner som trekker mindre enn 1 % av totalt antall besøkende ved fylkets 55 mest besøkte attraksjoner. Dette innebærer at 75 % av kommunene i fylket har attraksjoner som står for 2,6 % av det totale besøkstallet ved attraksjonene på den aktuelle listen.

Figur 2-7: Oversikt over kommunene i Nordland.<sup>3</sup>

Nordland fylke er inndelt i 7 interkommunale regioner der kommunene samarbeider om næringsutvikling, infrastruktur og kultur. I Tabell 2-3 gir vi en oversikt over hvor mange besøkende det gjennomsnittlig var på attraksjonene i den enkelte region. I tabellen er det også

<sup>3</sup> Skjerstad er siden 2005 en del av Bodø kommune.

ført inn en oversikt over i hvilken grad ulike typer transportinfrastruktur er tilgjengelig i den enkelte region. En region som har en godt utbygd transportinfrastruktur vil ha gode forutsetninger for også å ha en høy transportstandard.

De som besøker en attraksjon vil være en kombinasjon av lokalbefolkning (personer bosatt innen 30 km fra attraksjonen), personer fra et regionalt marked (innen ca. 100 km fra attraksjonen) og tilreisende/turister. Attraksjoner med beliggenhet i et område eller region med et stort befolkningsgrunnlag vil ha et fortrinn ved at de har et større lokalt befolkningsgrunnlag å trekke besøkende fra. Ved å vekte antall besøkende på attraksjonene med befolkningsgrunnlaget i den enkelte region, kan vi derfor få en pekepinn på i hvilken grad det er forskjell mellom regionene angående i hvilken grad de tiltrekker seg tilreisende utenfra.

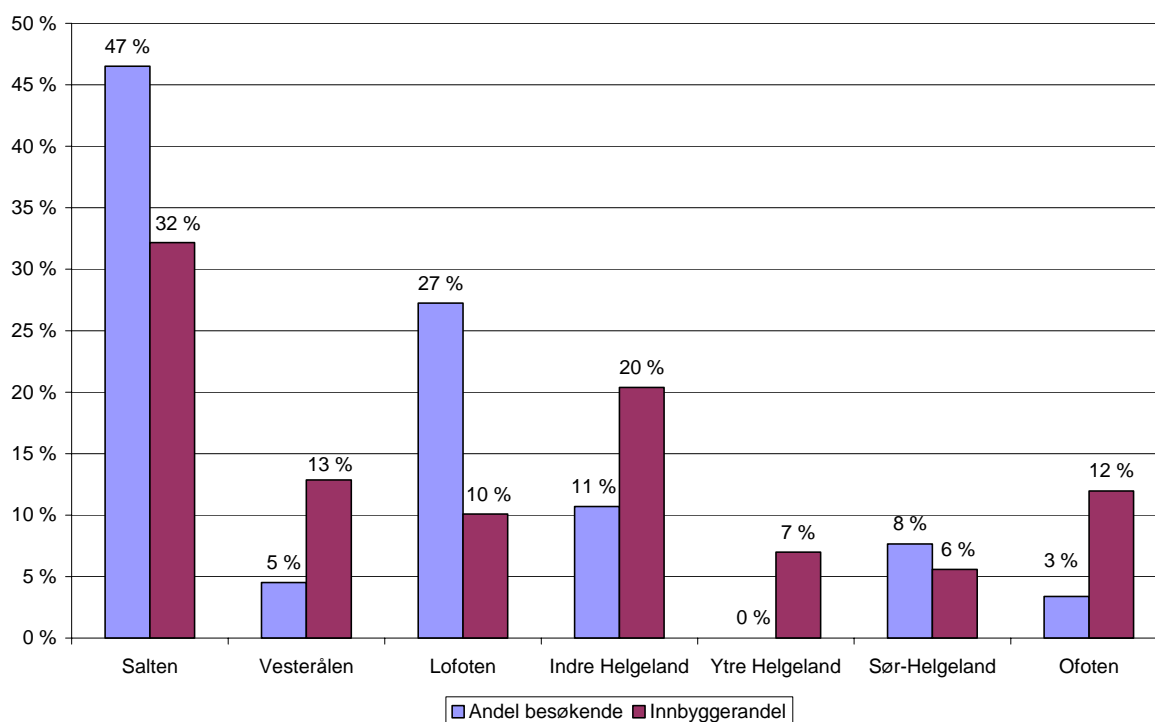
**Tabell 2-3: Antall besøkende ved attraksjoner i Nordland fordelt på region, sammenholdt med sentral transportinfrastruktur i regionene<sup>4</sup>.**

<i>Region</i>	<i>Antall besøkende<sup>a)</sup></i>	<i>Antall lufthavner</i>	<i>E6</i>	<i>Antall steder med hurtigruteanløp</i>
Salten	372 856	1	Ja	2
Lofoten	218 368	3	Nei	2
Indre Helgeland	85 705	2	Ja	1
Sør-Helgeland	61 403	1	Nei	1
Vesterålen	36 241	2	Nei	3
Ofoten	27 143	1	Ja	0
Ytre Helgeland	-	1	Nei	1

<sup>a)</sup> Gjennomsnitt for 2004 og 2005.

Av Figur 2-8 fremkommer det at tre av Nordlands regioner har en besøksandel (av det totale antall besøkende ved de 55 mest besøkte attraksjonene i fylket) som er større enn respektive region sin andel av fylkets totale innbyggertall. De tre regionene er Salten, Lofoten og Sør-Helgeland. Innbyggerandelen i de tre regionene er på 48 % av totalen i fylket samtidig som besøkstallet ved de mest populære attraksjonene i de tre regionene utgjør 82 % av besøkstallet ved de 55 mest besøkte attraksjonene i fylket. I de øvrige regionene i Nordland er besøksandelen til dels mye lavere enn innbyggerandelen.

<sup>4</sup> Kommunene som inngår i den enkelte region er presentert i vedlegg 1.



**Figur 2-8: Regioner sin andel av fylkets innbyggere og totalt besøkstall ved fylkets 55 mest besøkte attraksjoner. Gjennomsnittstall for 2004 og 2005.**

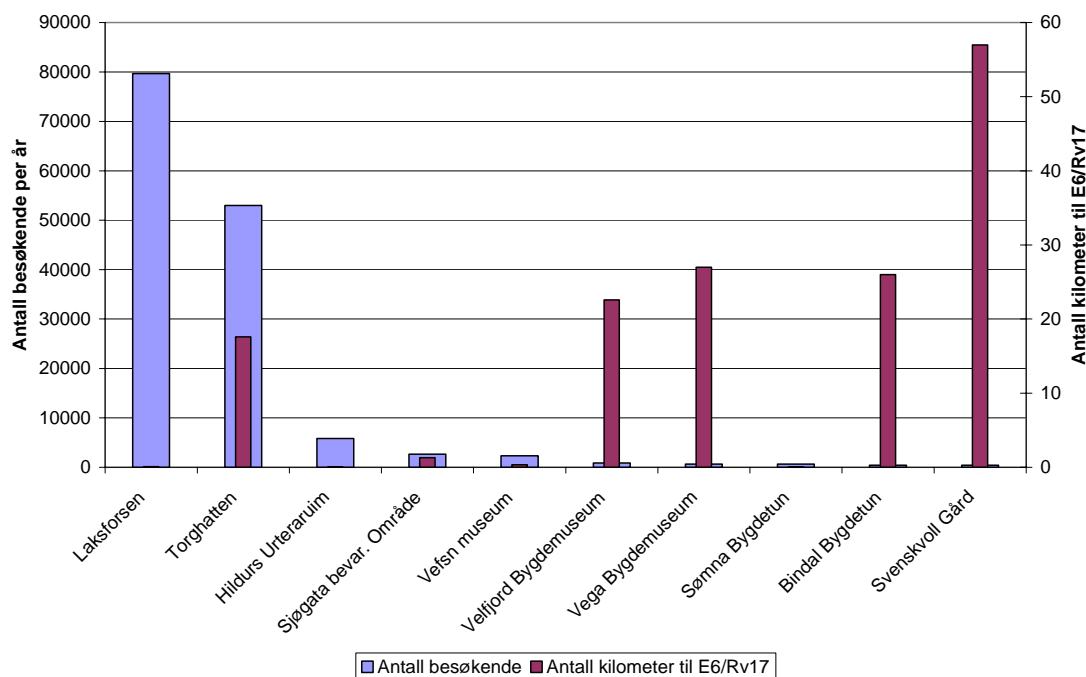
Figur 2-8 kan være en indikator på at Salten, Lofoten og Sør-Helgeland er de regionene i Nordland som har størst tilstrømning av tilreisende utenfra, og at de øvrige regionene i fylket i stor grad fungerer som transportetapper for turistene.

### 2.3.3 Helgelands mest besøkte attraksjoner

Attraksjonen på Helgeland med flest besøkende i sommermånedene mai, juni, juli og august i 2004 og 2005 var Laksforsen i Grane kommune. Laksforsen er et 17 meter høyt fossefall i elva Vefsna som med sin beliggenhet tett opp til E6 er lett tilgjengelig, og godt synlig, for turister som ferdes langs europaveien. Som det fremkom i Tabell 2-2 var det de to aktuelle somrene kun Polarsirkelsenteret på Saltfjellet som hadde flere besøkende enn Laksforsen. Et likhetstrekk ved de to attraksjonene er deres nærhet til E6. Begge attraksjonene ligger under 100 meter fra E6 er godt skiltet og er lett synlig for passerende trafikk.

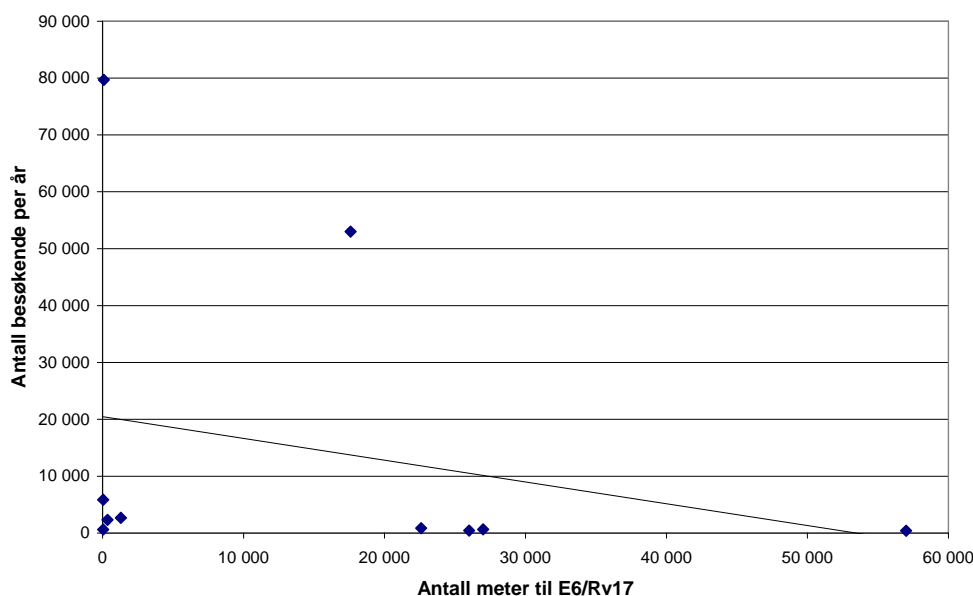
I Figur 2-9 er de ti mest besøkte attraksjonene på Helgeland vist med antall besøkende på venstre akse og antall kilometer til E6/Rv17<sup>5</sup> på høyre akse. Av figuren fremkommer det at det kun er de to mest besøkte attraksjonene i regionen, Laksforsen og Torghatten, som hadde et besøkstall som overstiger 50 per dag de fire sommermånedene.

<sup>5</sup> Avstand er beregnet til den av de to veiene, E6 og Rv17, som ligger nærmest den enkelte attraksjon. Avstand er beregnet ved bruk av ruteplanlegger på [www.gulesider.no](http://www.gulesider.no).



**Figur 2-9: Helgelands ti mest besøkte attraksjoner somrene 2004 og 2005, og de respektive attraksjoners avstand til E6 eller rv 17.**

Ut fra Figur 2-9 synes det å være en negativ samvariasjon mellom avstand til E6/Rv17 og antall besøkende ved regionens mest besøkte attraksjoner. Ved å lage et diagram med avstand til E6/Rv17 på den horisontale akse og antall besøkende på den vertikale akse, kan vi beregne en trendlinje for sammenhengen mellom attraksjonens avstand til E6/Rv17 og antall besøkende.



**Figur 2-10: Sammenhengen mellom avstand til E6/Rv17 og antall besøkende ved de ti mest besøkte attraksjonene på Helgeland.**



Trendlinjen i Figur 2-10 indikerer at det for de ti mest besøkte attraksjonene på Helgeland er en negativ sammenheng mellom avstand til E6/Rv17 og hvor mange besøkende der er ved attraksjonen. Klyngen med attraksjoner som ligger nede i venstre hjørne av Figur 2-10 viser imidlertid at det å ha sin beliggenhet nær en stor trafikkåre ikke fungerer som en garanti for at en skal få mange besøkende. Samtidig viser Torghatten med sine 53 000 besøkende og en avstand til Rv17 på 18 kilometer at det er mulig å tiltrekke seg et stort antall turister på tross av forholdsvis stor avstand fra regionens hovedferdselsårer, dersom en destinasjon har stor nok attraksjonskraft i seg selv.

## **2.4 "KONFLIKTER" MELLOM REISELIVSNÆRINGENS TRANSPORTBEHOV OG DET "ORDINÆRE" TRANSPORTTILBUDET**

I utgangspunktet er reiselivsnæringen en næring på linje med andre næringer. En viktig forskjell er imidlertid at reiselivsproduktet konsumeres på destinasjonene og transporten av "kunder" til/fra ulike opplevelsestilbud blir således en viktig del av reiselivslogistikken. Det aller meste av turisttrafikken er også konsentrert til de 3 sommermånedene. Et godt eksempel på dette er fergetrafikken mellom Bodø og Lofoten (Moskenes). Over 80 % av trafikken (målt i PBE) på dette fergesambandet skjer i de tre sommermånedene. Dette gir både fergebrukerne, rederiet og Statens vegvesen betydelige utfordringer.

Reise- og transportbehovet til befolkningen og næringslivet generelt, er rimelig jevnt fordelt over året. Arbeids- og skolereiser dominerer hverdagstrafikken på formiddagen og ettermiddagen mens fritidsreiser er mer jevnt fordelt over dagen og er spesielt stor i helgene (fredag ettermiddag/lørdag formiddag og søndag ettermiddag/kveld). Fritidsreiser er også ofte rettet inn mot regionale sentra om formiddagen og ut fra de samme sentra om ettermiddagen. Gods-transport og varedistribusjon er også fordelt over dagen, men ofte med en topp om formiddagen og om ettermiddagen. Således vil transportbehovet til den "normale" privat- og næringsrelaterte trafikken være størst om formiddagen og ettermiddagen. Dette betyr at buss-, ferge og hurtigbåttilbudet som skal ivareta reisebehovet til den daglige trafikken, må planlegges med utgangspunkt i dette hovedtrafikk mønsteret.

Den rene reiselivsrelaterte trafikken har et noe annet mønster enn den "normale" trafikken. Turistene står vanligvis ikke like tidlig opp som de som har et arbeid å ivareta. Både den individuelle trafikken (personbiler med eller uten campingvogn og bobiler) samt den organiserte trafikken (turbusser), ønsker å reise mer midt på dagen. Dette innebærer at transporttilbudet må dimensjoneres sterkere på disse tidspunktene enn det den "normale" trafikken skulle tilsi. Reisemønstret er ofte rettet ut fra større regionale sentra om formiddagen (for eksempel utreise fra hotell), og inn mot sentraene om ettermiddagen og kvelden. Å tilfredsstille dette "omvendte" reise- og transportmønsteret blir da raskt et kostnadsspørsmål for myndighetene (fylkeskommunen og Statens vegvesen) som kjøpere av buss-, båt- og

fergeruter. Således kan vi si at det er en ”konflikt” mellom reiselivsnæringens ønsker når det gjelder ruteopplegget til kollektivtrafikken og ønskene til ”de andre”.

Et godt eksempel på slike ”konflikter” er fergependlernes ønsker om en forutsigbar og rask transport mellom bosted og arbeidssted. Om sommeren og i helgene er det på enkelte fergesamband problemer å komme med ferga på de viktigste pendleravgangene på formiddagen og ettermiddagen. Dette skyldes en kombinasjon av turisttrafikk og fritidsreiser (i helgene). På denne bakgrunn ble det i 2005 innført en prøveordning med forkjøringsrett for pendlere på fergesambandet Festvåg-Misten i Nordland.<sup>6</sup> Året etter ble en tilsvarende prøveordning startet opp på fergesambandet Eidsdal-Linge i Møre og Romsdal. I disse forsøkene ligger det indirekte en erkjennelse av at arbeidsreisetrafikken har høyere tidskostnader enn turist og fritidstrafikken, slik at denne trafikken bør prioriteres i de tilfeller det oppstår kapasitetsproblemer.

Ut fra det ovenstående er det riktig å si at både transportinfrastrukturen og det kollektive transporttilbudet, møter utfordringer når den reiselivsrelaterte trafikken øker om sommeren. Når sentrale og regionale samferdselsmyndigheter må prioritere rutetider og tilbudt kapasitet på transporttilbudene, er det de lovpålagte transportoppgavene knyttet til skoleskyss og det å gi befolkningen i distriktene muligheter til å reise inn til regionale sentra om formiddagen, og fra de større sentra om ettermiddagen, som prioriteres. I enkelte tilfeller kan selvsagt dette være en hemske for utviklingen av reiselivsprodukter i distriktene. Det er imidlertid viktig å ta utgangspunkt i de samferdselsmessige rammebetingelsene som eksisterer og utvikle reiselivsproduktene med dette som utgangspunkt. Det er imidlertid flere ting som kan gjøres for å skape en bedre reiselovslogistikk. Dette krever som vi skal se senere, jf. kapittel 3 og 4, tiltak og samarbeid på flere plan, både blant samferdselsmyndigheter, transport- og reiselivsnæringen.

## 2.5 OPPSUMMERING

Vi har i dette kapittelet presentert noen sentrale sammenhenger mellom transport og reiseliv. Vi har understreket det gjensidige avhengighetsforholdet det er mellom reiselivsnæringen, og transportnæringen som genererer kunder for hverandre. Vi har også introdusert den glidende overgangen mellom transport *for* turisme og transport *som* turisme. I sin mest ekstreme form har transport for turisme ingen annen verdi for den reisende enn at vedkommende forflyttes fra sitt avreisested til sin destinasjon (eller fra punkt til punkt ved destinasjonen). Etter hvert som en nærmer seg ytterpunktet i den andre enden av skalaen, ved transport som turisme, tilføres de reisende stadig større verdi utover selve transporten. Ved å ha et transporttilbud som dekker så vel interessene/ønskene til de som kun er ute etter transport for turisme og de som ønsker transport som turisme, vil en kunne gjøre en destinasjon bedre stilt i konkurransen om turistene.

---

<sup>6</sup> Forsøksordningen ble evaluert i 2005, jf. Solvoll og Mathisen (2005).

En klassifisering av turister i fire ulike hovedformer er også presentert i kapittelet; rundreiseturister, baseferieturister, resort-ferieturister og gjennomreiseturister. Videre er det gitt en oversikt over de mest besøkte attraksjonene i Nordland og på Helgeland. Attraksjonen med flest besøkende i Nordland er Polarsirkelsenteret med Laksforsen som nummer to på listen. Laksforsen er også den attraksjonen på Helgeland med flest besøkende. Somrene 2004 og 2005 hadde Polarsirkelsenteret et årlig gjennomsnitt på nesten 162 300 besøkende og Laksforsen 79 700 besøkende. Vi har også sett en tendens til at det er en sammenheng mellom hvor langt fra E6/Rv17 en attraksjon ligger og hvor mange besøkende det er ved attraksjonen. Jo lengre avstand, desto mindre besøk.

### **3. TRANSPORTRELATERTE FLASKEHALSER FOR REISELIVET**

I dette kapitlet vil vi presentere tilbakemeldinger gitt av respondenter som er kontaktet i arbeidet med denne rapporten<sup>7</sup>. Reiselivsbedriftene vi har intervjuet, har naturlig nok sitt geografiske hovedfokus rettet mot den delen av infrastrukturen og transporttilbudet som deres kunder må benytte for å komme til og fra bedriften. Allikevel mener vi at tilbakemeldingene gir et generelt bilde av de viktigste forholdene knyttet til transport som opptar reiselivsbedriftene på Helgeland.

#### **3.1 TRANSPORTINFRASTRUKTUREN**

Transportinfrastrukturen omfatter både vegnettet med tilhørende infrastruktur (parkerings- og rasteplasser, skilting m.m.), lufthavner, havner og fergeleier. Våre respondenter har generelt gitt uttrykk for at vegstandarden i regionen kunne vært betydelig bedre. Det er også en del fokus rettet mot skilting, både til enkeltbedrifter, men også større informasjonstavler som dekker en hel kommune eller flere kommuner. Én respondent fokuserte også på problemer knyttet til fergeanløp på et av regionens mange fergeleier.

Det generelle inntrykket vi sitter igjen med er, på tross av dette, at transportinfrastrukturens beskaffenhet ikke blir oppfattet som en spesielt kritisk faktor i arbeidet med å utvikle reiselivsnæringen på Helgeland. I Tabell 3-1 har vi gitt en kortfattet oppsummering av de transportinfrastrukturrelaterede ”flaskehalsene” våre respondenter fokuserte på under intervjuene. Vi har i stikkords form også satt opp aktuelle tiltak for å bøte på problemene samt knyttet de aktuelle tiltakene til ansvarlig myndighet og/eller næringsaktør.

Ut fra Tabell 3-1 kan vi grovt si at en bedring av veistandarden og at det sørges for bedre informasjon til veifarende om reiselivsbedriftene i regionen, gjennom bedre skilting langs vei, av våre respondenter blir oppfattet som de klart viktigste tiltakene som kan iverksettes. Når det gjelder veiutbedringer, er rv 17 og stamveien E6 de veiene som nevnes av de fleste, men også veiene som knytter E6 og rv 17 sammen (rv 76 og rv 78) samt rv 73 til Hattfjelldal er viktige tilførselsveier, der veistandarden av flere oppfattes som for dårlig.

---

<sup>7</sup> En oversikt over respondentene er vist i Vedlegg 2.

**Tabell 3-1: Flaskehalsen innen infrastrukturen på Helgeland identifisert av reiselivsaktører i regionen.<sup>a)</sup>**

<i>"Flaskehals"</i>	<i>Område</i>	<i>Tiltak</i>	<i>Ansvar</i>
Smale veier	Brønnøysund til Torghatten	Utbedre veistrekning (fv 54)	Statens vegvesen/Nordland fylkeskommune
Dårlig vegstandard	Fylkesgrensen-Grane	Utbedre E6	Statens vegvesen
"Farlig" veikryss	Laksforsen i Grane kommune	Anlegge ny innkjøring til E6	Statens vegvesen
Viktig med god skilting til attraksjoner/ overnatting	Trofors, Mosjøen	Lage en "skiltplan"	Statens vegvesen, reiselivsbedriftene og involverte kommuner
Store informasjonsskilt utenfor tettsteder med oversikt over stedets attraksjoner	Trofors	Sette opp informasjonstavle	Kommune/ enkeltbedrifter i samarbeid med Statens vegvesen
Ferge har vanskeligheter med å legge til ved sterk vind	Vennesund	Bygging av molo som "beskytter" fergeleiet	Statens vegvesen
Dårlig vegstandard	Fra E6 til Hattfjelldal	Utbedre rv 73	Statens vegvesen
Dårlig skilting	Rødøy og Brønnøysund	Sette opp skilt	Statens vegvesen og reiselivsbedriftene
Dårlige veier	Vefsn	Vegutbedringer	Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune
Dårlig skilting	Mosjøen	Sette opp skilt/informasjonstavle	Statens vegvesen og Vefsn kommune
Dårlig vegstandard	Leirfjord	Rv 17	Statens vegvesen
Dårlig vegstandard	E6 nordover fra Mo i Rana	Utbedre E6	Statens vegvesen
Dårlig informasjon/skilting	Mo i Rana	Sette opp skilt/informasjonstavle	Statens vegvesen i samarbeid med næringslivet i Mo i Rana

<sup>a)</sup> Vi presiserer at dette er "flaskehalsen" identifisert av våre respondenter, jf. vedlegg 2. Således vil området til flaskehalsene på mange måter gjenspeile respondentenes geografiske tilhørighet.

## Vegstandard

Som det fremkommer av Tabell 3-1 ble dårlig vegstandard på E6 fremhevet som en "flaskehals" for flere av reiselivsbedriftene vi har kontaktet i utarbeidelsen av denne rapporten. Strekningen fra Nord-Trøndelag grense til Grane og strekningen nordover fra Mo i Rana og opp til Saltfjellet ble trukket frem som konkrete eksempler på strekninger av E6 på Helgeland som har dårlig vegstandard. Respondenten fra Laksforsen Turistcafé som vi intervjuet beskrev E6 som "en kommunal vei; smal og med mange svinger". Han pekte også på at det er viktig for turistattraksjoner med mange besøkende at veikryssene gjestene benytter for å ta av fra og komme inn igjen på E6, blir bygd på en måte som sørger for en trygg

og effektiv trafikkavvikling. Eieren av Nesna feriesenter trakk spesielt fram rv 17 fra Leirosen til Levang som en flaskehals i forhold til turister som kjører med campingvogn. Vegstandard- en her gjør at en del turister velger bort Nesna.

Det formelle ansvaret for vedlikehold og prioritering av aktuelle utbedringstiltak, inkludert bygging av nye traséer på E6 ligger fullt og helt hos Statens vegvesen. Signal som er kommet fra Statens vegvesen, bl.a. gjennom Stamvegutredningen som ble framlagt 9. oktober 2006, er at det blir sett på som ønskelig at det gjennomføres en mer helhetlig utbygging av stamvegene. I hvilken grad dette vil innebære at E6 på Helgeland blir prioritert foran stamvegutbedringer i andre regioner gjenstår å se. Statens prioriteringer fram mot 2020, synliggjøres i Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010-2019. Regjeringen tar sikte på å legge fram en stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 ved årsskiftet 2008/2009. Planen blir en videreføring av NTP 2006-2015 og vil som tidligere ha en tidshorisont på 10 år med hovedvekt på de fire første årene.

Når det gjelder riksvegnettet (utenom stamvegene), har fylkenes prioriteringer mye å si for hvilke prosjekter som prioriteres. Her vil fylkesplanen, og de prosjekter som prioriteres her, legge sterke føringer på hvilke prosjekter som får innpass i NTP. Gjeldende fylkesplan er under revisjon, og ny fylkesplan for perioden 2008-2011 forventes ferdig høsten 2007. Reiselivsbedrifter som sliter med dårlig standard på riksvegene og fylkesvegene som blir benyttet av deres gjester må derfor arbeide aktivt overfor Nordland fylkeskommune for å komme opp på fylkets prioriteringslister.

### **Skilting og informasjon**

Mangelfull skilting til turistattraksjoner og overnattingssteder ble trukket frem som en alvorlig flaskehals ved infrastrukturen på Helgeland av over halvparten av reiselivsbedriftene vi har kontaktet. Disse reiselivsbedriftene ønsker både at det settes opp skilt som peker direkte til den enkelte reiselivsbedrift, og at det i utkanten av tettsteder/byer blir satt opp store informasjonstavler ved holdeplasser der turistene kan stanse bilen og studere kart på skiltet der det er markert hvilke tilbud rettet mot turister som finnes i det aktuelle området. Reiselivsbedrifter i Trofors, Mosjøen, Rødøy, Brønnøysund og Mo i Rana gav uttrykk for at det var svakheter i deres område knyttet til denne formen for skilting. Ellers ble det av en respondent påpekt at turister som skal til Nesna ikke får informasjon om at de kan kjøre rv 78 fra Mosjøen, og videre rv 17 via fergesambandet Levang-Nesna. Rv 17 er klassifisert som en nasjonal turistveg, men for dem som kjører rv 12 fra Mo i Rana mot Nesna, får ved Utskarpen (der rv 12 møter rv 17), kun informasjon om at det er en turistveg nordover. Strekningen Utskarpen-Nesna er således en "missing link" på kystriksvegen.

Skiltmyndigheten langs E6 og de øvrige riks- og fylkesveger, er tillagt Statens vegvesen. Det innebærer at de har ansvar for vedlikehold, utskifting og oppsetting av nye skilt. Etaten skal også godkjenne nye skilt som ønskes satt opp langs vegene. En bedrift som ønsker å få satt

opp veiskilt som viser veien til bedriften, eventuelt både ved forvarslings- og avkjøringsskilt, må få dette godkjent av Statens vegvesen. Dette er normalt sett ikke noe problem utenfor tettbygd strøk.

Det må imidlertid betales egenandel for skilt som har symboler innen kategoriene verksted, bensinstasjon, spisested, camping og overnatting. Dette gjelder også for annen lokalvegvisning. For skilt innenfor kategoriene severdigheter, aktiviteter og rekreasjon, betales egenandel dersom dette gjelder kommersiell virksomhet. I 2007 er egenandelen per skilt 1 200 kr per tekstlinje for skilt med teksthøyde til og med 140 mm. og 2 400 kr per tekstlinje for skilt med teksthøyde over 140 mm. I tillegg må det betales 1 200 kr for hvert symbol som benyttes på serviceskilt eller overhengende vegvisningsskilt. Prisen er 600 kr for hvert symbol som benyttes på sideplassert vegvisningsskilt. Egenandelen dekker skiltvedlikehold i 5 år. Ved endringer, eller ved skade etter mer enn 5 år, må vanligvis ny egenandel betales.

Når det gjelder oppsetting av informasjonstavler må kostnadene knyttet til dette i sin helhet bekostes av de som ønsker at tavlen settes opp (kommuner, enkeltbedrifter, destinasjonsselskap og lignende). Plasseringen skal godkjennes av Statens vegvesen. Det er imidlertid viktig at slike tavler settes opp på steder der det av andre årsaker kan være attraktivt for turister å stoppe (Veikroer, rasteplasser, utsiktspunkt eller spesielt naturskjønne områder). Erfaringer har vist at informasjonstavler som plasseres på mer eller mindre "tilfeldige" steder, blir lite besøkt.

## **Fergekaier**

I et intervju med en representant fra Vennesund Brygge påpekte vedkommende at fergen som trafikkerer sambandet Vennesund-Holm har problemer med å legge til ved sterk vind. Dette kan medføre at turister i perioder med sterk vind, i frykt for at fergen ikke vil kunne legge til fergeleiet i Vennesund, velger å kjøre lenger nordover langs E6 før de ved Vasselv tar av og kjører Rv 76 ut til Kystriksveien. Dette vil i så fall redusere turiststrømmen på Kystriksveien sør for Brønnøysund og således føre til reduserte inntekter for reiselivsbedriftene på denne strekningen. Et tiltak som kan iverksettes for å bedre situasjonen ved fergeleiet på Vennesund er at det blir bygd en molo for å "beskytte" fergeleiet.

Ansvar for fergekaiene på riksvegfergesamband er tillagt Statens vegvesen og på fylkesvegsambandene i Nordland er ansvaret tillagt Nordland fylkeskommune. Dersom bygging av molo er et aktuelt tiltak for å bedre regulariteten, og fergekaien ikke er plassert i en havn med andre kaianlegg, er det Statens vegvesen eller Nordland fylkeskommune som må dekke kostnadene. Dersom fergekaien ligger i en havn som benyttes av andre fartøy, er det normalt at kystverket dekker investeringskostnadene, eventuelt i samarbeid med Statens vegvesen. Ansvarsforholdet er med andre ord klart når fergekaien ligger "isolert", mens det er mer uklart hvordan investeringskostnadene skal fordeles ved bygging av en molo som, i tillegg til for fergetrafikken, har nytte også for annen sjøtrafikk.

### 3.2 TRANSPORTTILBUDET

Når det gjelder selve transporttilbudet, tenker vi på det rutegående transporttilbudet som dekkes av busser, ferger, hurtigbåter, Hurtigruta, tog og fly. Fergetilbudet kan i og for seg også klassifiseres som en del av transportinfrastrukturen, siden fergene må betraktes som en del av vegnettet. Vi velger å se på fergene som et transporttilbud, uten at dette har noen praktisk betydning i dette arbeidet. Vi har i Tabell 3-2 foretatt en kortfattet oppsummering av de viktigste momentene som framkom under intervjuene med våre respondenter.

**Tabell 3-2: Flaskehalsen innen rutetilbudet på Helgeland identifisert av reiselivsaktører i regionen.<sup>a)</sup>**

<b>”Flaskehals”</b>	<b>Område</b>	<b>Tiltak</b>	<b>Ansvar</b>
Dårlig fergekapasitet	Tjøtta-Forvik	Sette inn ekstra fergekapasitet om sommeren	Statens vegvesen
Dårlig bussrutetilbud	Mosjøen	Opprettelse av nye ruter/økt rutefrekvens	Nordland fylkeskommune og busselskapene
Dårlig korrespondanse mellom buss og tog	Mosjøen, Trofors	Legge inn krav i anbudsdokumenter	Nordland fylkeskommune og busselskapene
Dårlig fergeforbindelse	Vega	Økt fergekapasitet	Statens vegvesen
Ferge har rutetider som er dårlig tilpasset reiselivet	Rødøya	Justering av rutetider	Nordland fylkeskommune
Dårlig fergekapasitet	Rødøya	Større ferge eller flere avganger	Nordland fylkeskommune
Kort liggetid for Hurtigruta	Helgeland	Lengre tid ved kai	Hurtigruten Group
Hurtigbårutene er ukurante og gir behov for ekstra overnatting for gjester	Rødøya	Økt frekvens og/eller justering av rutetabell	Nordland fylkeskommune
Dyre flybilletter	Brønnøysund	Dialog med operatør. Betingelser i anbudsutlysninger	Flyselskap og Samferdselsdepartementet
Manglende direkte rute til Oslo med fly	Brønnøysund	Dialog med flyselskap om opprettelse av flyrute	Flyselskap
Manglende kapasitet til å ta imot ”store” fly	Mosjøen	Ny flyplass	Avinor
Manglende direkte flyruter til Bodø og Trondheim	Mo i Rana	Dialog med flyselskap om opprettelse av flyrute	Flyselskap
De nye Hurtigruteskipene tas ut av rute	Nordland	Større forutsigbarhet knyttet til tilbudet i ulike perioder.	Rederi og turoperatører
Vanskelig å chartre båter	Helgeland	Dialog mellom turoperatører og transportbedriftene	Transportselskap
Ikke eksisterende flybusstilbud	Mo i Rana	Dialog med busselskap/drosjenæringen om etablering av tilbud	Næringslivet, busselskap/drosjenæringen

<sup>a)</sup> Vi presiserer at dette er ”flaskehalsen” identifisert av våre respondenter, jf. vedlegg 2. Således vil området til flaskehalsene på mange måter gjenspeile respondentenes geografiske tilhørighet.



Når vi betrakter Tabell 3-2 ser vi at mange av kommentarene går på fergetilbudet (frekvens og rutetider), hurtigbåttilbudet, samt dårlig/manglende korrespondanse mellom de ulike transportmidlene. Det er også en del fokus på flyrutetilbudet, spesielt knyttet til direkteruter mellom lufthavnene på Helgeland og Trondheim og Oslo.

At mange reiselivsbedrifter har oppfatninger om fergetilbudet er ikke overraskende. Spesielt bedriftene som ligger langs Rv 17 er helt avhengig av at fergene går som de skal for at gjestene skal nå dem. Dette kom tydelig frem under fergestreiken sommeren 2006, da flere av reiselivsbedriftene vi kontaktet i forbindelse med dette prosjektet gav uttrykk for at gjester som hadde bestilt overnatting ikke var i stand til å møte opp ettersom fergene lå ved kai. Reiselivssjefen i Nordland Reiseliv kom også med et utspill om at en langvarig fergestreik ville kunne svekke Nordland som et fremtidig reisemål gjennom at potensielle turister ikke vil kunne stole på at de får det produktet de kjøper (NRK, 2006).

Et annet forhold som fremheves, er at ledelsen i transportselskapene sjelden oppfatter at de for mange er en viktig del av reiselivsproduktet. Holdningen går mer i retning av at man er en ren transportør, og ikke en servicebedrift i en del av en større verdikjede. For mange turister vil for eksempel en fergeoverfart oppleves som et viktig del av opplevelsen i en ferie. Det er således viktig at transportselskapene setter større fokus på sin virksomhet i et reiselivsperspektiv og ikke bare i et snevert transportperspektiv.

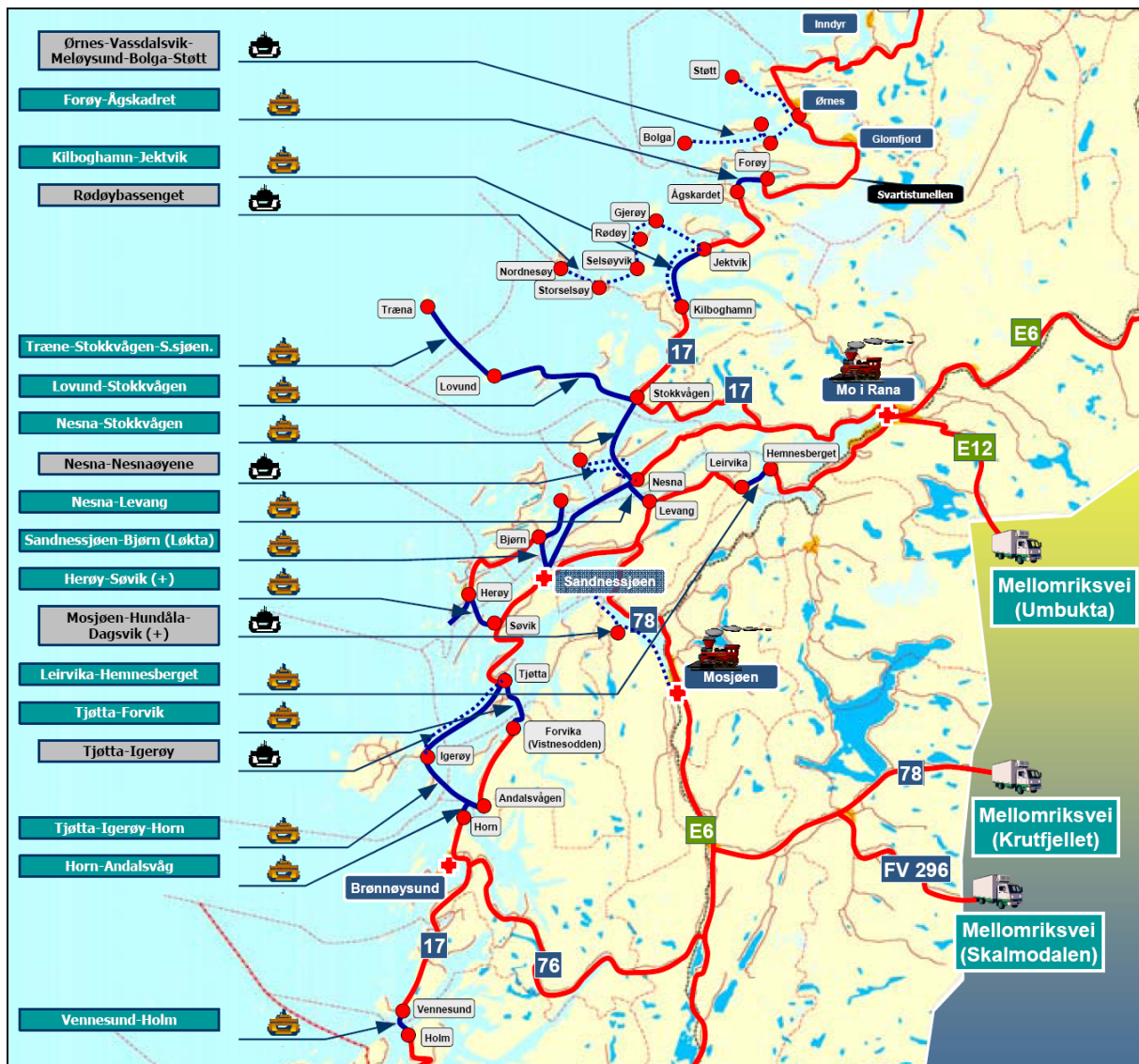
## **Fergetilbudet**

Når det gjelder fergetilbudet på Helgeland, så er dette et delt ansvar mellom staten og Nordland fylkeskommune. Staten, ved Statens vegvesen, har ansvaret for kjøp av fergetjenester fra rederiene på riksvegferjesambandene, mens Nordland fylkeskommune har tilsvarende ansvar for fylkesvegsambandene. En oversikt over de viktigste vegene og alle fergesambandene på Helgeland, er vist i Figur 3-1.

Økt trafikk om sommeren møtes med kapasitetsøkninger, enten ved økt frekvens på eksisterende ferger og/eller innsetting av en ekstra ferge eller en større ferge. Statens vegvesen har en målsetting om at det på årsbasis skal være maksimalt 3 % gjenstående kjøretøy på fergesambandene. Ellers er det på enkelte samband („samband med regelmessige kapasitetsproblemer”)<sup>8</sup> mulig å forhåndsbestille plass på en gitt avgang mot betaling. Prisen for å reservere plass er prissatt til 50 % av prisen for en enkeltbillett, med et minimumsbeløp på 50 kr og et maksimumsbeløp på 350 kr. Da adgangen til forhåndsbestilling er begrenset til maksimalt 30 % av fergedekket, er det viktig at turoperatører og turbusselskap samarbeider med fergeselskapet, slik at den reserverte trafikken kan ”spres” på flere avganger på de mest populære sambandene.

---

<sup>8</sup> Sitat fra riksregulativet for ferjetakster.



**Figur 3-1: Fergesamband og sentrale veier på Helgeland. (Kilde: Transportutvikling, 2007).**

Når det gjelder reiselivsnæringens behov i forhold til fergetransport, så behandler i utgangspunktet Statens vegvesen denne næringen på linje med behovene og ønskene til annen næringsvirksomhet, eksempelvis oppdrettsnæringen. Etaten får ofte brev fra enkeltpersoner og bedrifter om spesifikke ønsker knyttet til fergetilbudet. Primært ønsker Statens vegvesen innspill fra kommuner, regionråd, samferdselsnemnder etc., da det er lettere å forholde seg til slike ”fora” enn til enkeltaktører.

Det påpekes fra turoperatører og turbusselskap, at det kan være noe problematisk at den eksakte fergeruteplanen for sommeren sjelden er klar før rundt påsketider. Det normale er at ruteplanen endres fra første tirsdag etter påske. Det er imidlertid sjelden at det blir gjort store endringer fra året før. Årsaken til at ruteplanen ikke kan fastsettes nøyaktig før påske, er at

Statens vegvesen forhandler med de aktuelle rederiene om produksjon og tilskudd med utgangspunkt i rammer gitt av Stortinget, rammer som ikke er klare før Statsbudsjettet salderes i desember. Dette er det vanskelig å gjøre noe med. Et ønske fra reiselivsnæringen, er at en i hvert fall kunne få bekreftet 2 daglige avganger for hvert samband som kunne ligge fast. Dette ville ha vært til stor hjelp.

Reiselivsnæringen ønsker primært større kapasitet midt på dagen. Den delen av fergetrafikken som ikke er reiselivsrelatert er ofte konsentrert rundt avganger på formiddag og ettermiddag. Dette gjelder spesielt på strekninger med en stor andel pendlere. Således har turisttrafikken, både den individuelle og organiserte (turbusser), ofte et reisemønster som i tid skiller seg en del fra den ”vanlige” trafikken. Utfordringen for Statens vegvesen og fergerederiene i høytrafikkperiodene om sommeren, er derfor å kunne tilby tilstrekkelig kapasitet innenfor de økonomiske rammene staten stiller til rådighet for fergedriften.

Et annet ønske fra reiselivsnæringen er muligheter til gjennomgående billettering på fergene langs kystriksvegen. I dag må det løses billett for hvert enkelt samband, mens det hadde forenklet hverdagen for turistene, dersom det hadde vært mulig å kjøpe et reisebevis som kunne benyttes på alle fergesambandene på kystriksvegen. Eksempelvis kunne det ha blitt solgt en ”kystriksvegbillett” som gav eieren rett til å reise med ett gitt antall ferger på rv 17 i løpet av en periode. For turistene er forutsigbarhet viktig. I dag er det eksempelvis ikke lett for en turist å beregne hva en reise fra eksempelvis Brønnøysund til Nesna vil koste i utlegg til fergebilletter.

For reiselivsnæringen i distriktene hadde nok et ”riktig” priset turistpass, som eksempelvis gav eieren muligheter til å reise gratis med ferge og hurtigbåter i hele fylket innenfor en begrenset tidsperiode vært en gunstig ordning. Dette kunne da i prinsippet fungere som dagens ungdomskort på bussene.

### **Hurtigbåttilbudet**

Når det gjelder hurtigbåttilbudet, så er dette primært utformet slik at innbyggerne i distriktene skal kunne reise inn til et senter om morgenen og returnere tilbake til eget bosted om ettermiddag/kveld. Nordlandsekspressen som trafikkerer strekningen Sandnessjøen-Bodø, forlater Sandnessjøen kl. 06.45, går via 8 faste anløpssteder, og ankommer Bodø kl. 11.50. Retur går fra Bodø kl. 16.00 med ankomst i Sandnessjøen kl. 21.45. For reiselivsbedrifter lokalisert langs Helgelandskysten er det således ikke mulig å ta imot dagsbesøk fra personer som har sitt utgangspunkt i Bodø. Ruteopplegget fører også til at turoperatører har store problemer med å sy sammen opplevelsespakker på Helgelandskysten med utgangspunkt i Bodø. Reiseopplegget blir for kronglete, tidsbruken på selve reisen for stort og i tillegg blir det dyrt. Således blir i utgangspunktet interessante reisemål som for eksempel Lovund, Træna og Vega vanskelig å legge inn i eksempelvis weekendpakker.

Hurtigbåtdriften i Nordland er kostbar, og fylkeskommunen sliter med å gi et transporttilbud som oppfyller de lovpålagte oppgavene knyttet til skoleskyss og en minimum rutestandard for befolkningen for øvrig. Nye sommerruter fra Bodø og sørover om formiddagen vil kreve en ekstra båt, og således påføre fylkeskommunen betydelige ekstrakostnader. Reiselivsnæringen bør således ta utgangspunkt i hovedtrekkene i dagens rutemønster og utforme reiselivstilbud (pakketurer) som er tilpasset dette ruteopplegget. Det er ville imidlertid har vært nyttig å få utført en samfunnsøkonomisk analyse av at det opprettes en hurtigbåtrute mellom Bodø og Sandnessjøen, som starter i Bodø om formiddagen.

På bakgrunn av at det ordinære hurtigbåttilbudet ofte er vanskelig å benytte for turoperatørene når de skal lage opplevelsespakker, forsøkes det også å chartre båter slik at en kan skreddersy et opplegg. Chartring av båter til større grupper er imidlertid problematisk siden transportørene har begrenset reservebåtkapasitet. Ofte medfører derfor et charteroppdrag at en eksisterende båt må tas ut av rute, med de ulemper det medfører for brukerne av ruta båten opererer i. Det bemerkes også at innsalg av konferanser på Hurtigruta vanskeliggjøres i de perioder de nyeste skipene tas ut av rute, og eldre båter uten konferansefasiliteter settes inn i rute.

## Hurtigruta

Sydgående Hurtigrute har kort liggetid ved alle tre anløpsstedene på Helgeland. Dette oppfattes av enkelte som noe uheldig, da det ikke er mulig å lage landbaserte opplegg for turistene med utgangspunkt i henting og avlevering på samme anløpssted. Dersom liggetiden ved kai hadde vært lengre, hadde det vært mulig å lage guidede turer på land som kunne gitt inntekter til eksempelvis turbusselskap. Mulighetene er imidlertid også til stede ved dagens seilingsmønster, ved at en eksempelvis henter turister i Sandnessjøen og bringer dem tilbake på Hurtigruta når den ligger i Brønnøysund. Da har en om lag 4 timer til rådighet. For eksempel kunne en tilby en reise med hurtigbåt fra Sandnessjøen til Brønnøysund, der en sightseeing på noen av Vegaøyene inngikk i opplevelsen.<sup>9</sup>

## Korrespondanse

Når det gjelder korrespondanse mellom de ulike transportmidlene, er dette en problemstilling som spesielt blir trukket fram i Mosjøen. Det hevdes fra reiselivsnæringen at det er dårlig eller manglende korrespondanse mellom togankomst og lokale bussruter. Dette gjør det vanskelig å reise kollektivt helt fram til bestemmelsesstedet. Dette gjelder også ved ankomst til flyplass-

---

<sup>9</sup> Vegaøyene er ett av 13 områder i verden som i 2004 kom med på UNESCOs liste over verneverdig kultur- og naturarv. Øyområdet fikk status som verdensarv på grunn av det unike kulturlandskapet som viser et samspill mellom natur og mennesker over lang tid. Det er lagt vekt på ærfugldrift og duntradisjoner. Statusen åpner opp nye muligheter i reiselivssammenheng. Eksempelvis legger nå Sagavegforeningen (se [www.sagavegen.com](http://www.sagavegen.com)) vekt på å utnytte den nye statusen til Vegaøyene med å markedsføre Sagavegen fra Vega til Örnsköldsvik i Sverige som "Sagavegen fra kyst til kyst", siden Höga Kusten i Ångermanland i Sverige også har status som verdensarvområde.

ene på Helgeland. Av de fire lufthavnene i Mosjøen, Mo i Rana, Sandnessjøen og Brønnøysund er det kun ved lufthavnen i Sandnessjøen at de reisende har tilbud om å benytte flybuss inn til byen. Ved de tre øvrige lufthavnene må de reisende benytte ordinær drosje eller ”flytaxi” (Mo i Rana).

### **Flyrutetilbudet**

Når det gjelder flyrutetilbudet, påpekes det fra turoperatører, at det er vanskelig å sette sammen opplevelsespakker på Helgeland for grupper som har dårlig tid, eksempelvis skreddersydde turopplegg for bedriftsmarkedet både i Norge og i utlandet. Dette skyldes at det er tidkrevende å ta seg til Helgeland i og med at deltakerne per i dag må flys inn til Bodø eller Trondheim, for derfra å ta fly videre til enten Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen eller Mo i Rana. Dette tar ofte for lang tid i tillegg til at billettene er dyre. I denne forbindelse vil en direkterute mellom eksempelvis Brønnøysund og Oslo være interessant, da en slik rute åpner muligheter til å nå nye grupper som ”har dårlig tid”. Lovund kunne for eksempel ha vært et svært interessant reisemål for kortidsferier, dersom tilgjengeligheten hadde vært bedre, men utfordringen er den lange reisen. Turoperatøren Magic North ser eksempelvis et stort potensial i det kinesiske markedet, men i forhold til å sy sammen turopplevelser for kunder herfra, er rask transport særdeles viktig. Med utgangspunkt i Nordland, vil Helgeland raskt falle mellom to stoler; Trondheim og Bodø.<sup>10</sup>

Et annet eksempel på utfordringen til ytre Helgeland i forhold til attraktivitet, er at Volvo for en tid siden ønsket å testkjøre biler langs kystveien, men på grunn av alle fergene langs vegen valgte bedriften, i følge Magic North, i stedet å foreta testkjøringen i Nord-Troms og Finnmark. Dette medførte at regionen gikk glipp av ikke ubetydelige inntekter knyttet til overnatting og bespisning m.m.

### **Rutefly til utlandet**

Et annet forhold, som dog ikke direkte ble trukket fram av våre respondenter, er de mulighetene som vil kunne åpne seg for reiselivsnæringen dersom et flyselskap finner det bedriftsøkonomisk interessant å starte en direkte flyrute mellom for eksempel Bodø og en større destinasjon i Europa. Dette var et tema i oktober 2005, da Norwegian-eier Bjørn Kjos gikk ut i Avisa Nordland med signaler om at flyselskapet hadde planer om å åpne direkteruter fra Bodø til London, Praha, eller baltiske land alt sommeren 2006. Det har imidlertid vært stille om saken siden da.

---

<sup>10</sup> Det bør også nevnes at transportinfrastrukturinvesteringer vil kunne ha stor betydning for tilgjengeligheten til et område. Når Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST) står ferdig vil eksempelvis Narvik lufthavn Evenes bli et sentralt ”flynav” for turiststrømmene til/fra Lofoten. Dersom Helgeland hadde hatt en lufthavn som kunne ta ned større fly, vil det også her åpnes nye muligheter ved at større grupper raskt kan nå ulike destinasjoner i regionen.

I følge lufthavnsjef Asgeir Hagen ved Bodø lufthavn, arbeider Avinor med etablering av et ruteutviklingsfond for risikodeling med aktører som ønsker å starte internasjonale ruter til/fra Bodø. Et slikt fond vil kunne gjøre en etablering langt enklere siden flyselskapets økonomiske risiko reduseres. Det er presentert regnestykker som viser hva verdiskapningen for det lokale næringsliv av en daglig flyrute direkte fra utlandet kan utgjøre. Holdbarheten til disse regnestykkene avhenger selvfølgelig av at forutsetningene de bygger på slår til.

La oss anta følgende eksempel: Det etableres en daglig helårsrute mellom eksempelvis Bodø og London. 60 utlendinger ankommer Bodø på hver flygning og hver av disse tilbringer tre døgn i regionen. Hver utenlandsgjest forbraker varer og tjenester (overnatting, mat og drikke, opplevelser og shopping) for 2 000 kr/døgn<sup>11</sup> Dette vil gi en omsetning på vel 130 mill. kr årlig. I dette regnestykket er Avinors og flyselskapets inntekter holdt utenfor.

Det er klart at en direkterute til en stor Europeisk by, åpner betydelige muligheter for reiselivsnæringen til å sy sammen opplevelsespakker som kan åpne nye markeder for dem som tør å satse. Selv om Helgeland geografisk ligger noe vanskelig til, vil også bedrifter her kunne dra nytte av en direkte flyrute til eksempelvis London. Folk i England og Tyskland er primært på jakt etter opplevelser. De vil bruke minst mulig penger på flyreisen og heller prioritere mat, overnatting og natur.

Et eksempel på en mellomstor by i Norge som har klart å få flyforbindelse med London er Haugesund (31 000 innbyggere). Ryanair opprettet i 2003 en flyrute mellom de to byene og Møreforsking (Bedringås og Hervik, 2003) gjennomførte samme år en analyse av flyrutens samfunnsøkonomiske konsekvenser. Som del av analysen ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant passasjerene på flyruten som avdekket at så mange som 85 % av disse var ferie-, fritids- og besøksreisende. På bakgrunn av det høye antall feriereisende beregnet forfatterne fra Møreforsking at flyruten ville øke omsetningen innenfor reiselivsbransjen i Rogaland med 19 mill. kr i året. Samlet samfunnsøkonomisk gevinst av flyruten ble beregnet til å bli på i overkant av 90 mill. kr i året<sup>12</sup>, tilsvarende en nåverdi, over 25 år, på vel én mrd. kroner. Dette innebærer at samfunnet kan investere forholdsvis store beløp på å få et flyselskap til å opprette en slik flyrute, samt eventuelt oppgradere flyplasser, og allikevel oppleve at samfunnet som helhet vil sitte igjen med en økonomisk gevinst.

---

<sup>11</sup> På basis av forbruksundersøkelser blant turister i 2002 og andre kilder, er det i Rideng og Dybedal (2005) anslått at døgnforbruket til innkommende utlendinger med fly i 2004 var 2 400 kr for tjenestereisende og 1 000 kr for fritidsreisende, inkl. utgifter til overnatting.

<sup>12</sup> Forfatterne har i beregning av den samfunnsøkonomiske gevinst ikke tatt hensyn til redusert overskudd til andre flyselskaper, eller endringer i skattebeløp betalt til staten (som skyldes at lavprisruter reduserer avgiftsinnbetalingene til Avinor).

### **3.3 OPPSUMMERING**

Vi har i dette kapitlet gitt en presentasjon av elementer ved transportinfrastrukturen og rutetilbudet på Helgeland som er identifisert som flaskehalsar av reiselivsaktører i regionen.

De to generelle flaskehalsene ved transportinfrastrukturen som ble trukket frem av flest respondenter var at regionen har vegstrekninger med det som ble betegnet som dårlig standard, og at skilting til attraksjoner og reiselivsbedrifter kunne vært utført betraktelig bedre.

Ved rutetilbudet er de viktigste/mest alvorlige flaskehalsene oppfattet å være lav frekvens og ukurante rutetider på ferger, hurtigbåtruter som er tilpasset lokalbefolkning og ikke reiselivets behov, dårlig korrespondanse mellom transportmidler og manglende direkteruter til/fra Trondheim og Oslo.

## 4. SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER

Formålet med denne rapporten har vært å fremskaffe relevant kunnskap som kan bidra til å forbedre reiselivslogistikken på Helgeland. For å oppnå dette formålet har vi søkt å besvare to problemstillinger:

- Å drøfte sentrale sammenhenger mellom transport og reiseliv.
- Å dokumentere på hvilken måte reiselivsnæringen på Helgeland opplever at transport/samferdselstilbudet til/fra og innad i regionen begrenser deres virksomhet, samt hvilke tiltak som kan iverksettes for å bedre situasjonen.

Vi har i rapporten presentert en modell (Figur 2-1) som viser hvor avhengig reiselivet er av et velfungerende transporttilbud. Det hjelper ikke å ha verdens ”beste” turistattraksjon om det ikke eksisterer transportmuligheter som kan frakte turister til og fra attraksjonen. Samtidig som reiselivsnæringen er helt avhengig av transporttilbudet vil også transportbedrifter tjene på at reiselivet utvikler seg i en positiv retning. Det er dermed et gjensidig avhengighetsforhold mellom reiselivsbedrifter og transportbedrifter, noe som innebærer at en satsing på å utvikle reiselivet i en region også vil ha positive ringvirkninger for transportnæringen.

### Sammenheng mellom transport og reiseliv

Transporttilbud kan fordeles langs en skala der transportmidlene som befinner seg ved det ene ytterpunktet i liten grad tilfører de reisende noen verdi (nytte) utover det at de forflyttes fra et punkt til et annet. Dette ytterpunktet har fått betegnelsen transport *for* turisme. Eksempler på transportmidler som gjerne havner i denne kategorien er taxier, bybusser og metroer. Fra transport *for* turisme er det en glidende overgang til det andre ytterpunktet der transporten i seg selv er en attraksjon med høy egenverdi som turistopplevelse for de reisende. Eksempler på denne kategorien er; historiske jernbanestrekninger, kajakk og luftballonger. For Helgeland vil turister som tar seg til regionen med Hurtigruta kunne sies å benytte et transportmiddel som er i kategorien transport *for* turisme. Kommer det en busslast med turister fra Sverige som har kjørt hele natten for å komme til Brønnøysund vil denne gruppen ha benyttet seg av transport *for* turisme.

### Hovedformer for turisme

På bakgrunn av hva som er turistenes reiseatferd har vi presentert en inndeling av turistene i fire hovedformer:

- *Rundreiseturister* kjennetegnes av at de velger reiseruter som gir dem spesielle opplevelser. Reisene er gjerne godt planlagt med innlagte stopp på 1-3 dager. Turistene



som befinner seg i denne kategorien legger gjerne opp reiseruten ut fra hvordan de kan få opplevd flest mulig natur- og/eller opplevelsesbaserte attraksjoner.

- *Baseferieturister* er på sin side stedbundet. Denne gruppen turister reiser gjerne direkte til sin destinasjon og benytter dette stedet som et utgangspunkt hvorfra de besøker attraksjoner i nærområdet.
- *Resort-ferieturister* reiser i likhet med baseferieturistene direkte til sin destinasjon. Men når de først har nådd destinasjonen foretar de i liten grad reiser rundt i nærområdet.
- *Gjennomreiseturister* utgjør store deler av turisttrafikken på Helgeland om sommeren. Denne gruppen reiser gjennom et område/region for å nå det som er turens hovedmål. For Helgeland vil målet for mange av gjennomreiseturistene være Lofoten eller Nordkapp.

### **Flaskehalsen i transportinfrastrukturen**

Tilbakemeldinger fra ressurspersoner innen reiselivet på Helgeland indikerer at det fremdeles er store utfordringer knyttet til å utvikle en transportinfrastruktur, og et transporttilbud som dekker reiselivets behov. Det er hovedsakelig to forhold ved transportinfrastrukturen som trekkes frem av våre respondenter; manglende skilting og dårlig vegstandard.

Dårlig vegstandard på Helgeland var den faktoren flest respondenter pekte på som en flaskehals for reiselivsaktørene i regionen. Spesielt deler av E6 samt noen av regionens riks- og fylkesveger har en standard som oppleves som utilfredsstillende. Ansvar for vedlikehold og prioritering av aktuelle utbedringstiltak, inkludert bygging av ny traséer, på E6 ligger hos Statens vegvesen. Når det gjelder E6 spesielt, er dette en stamveg der prioriteringer i stor grad gjøres sentralt. I Stamvegutredningen, som ble framlagt 9. oktober 2006, presiseres det at det uavhengig av valg av utbyggingsstrategi er ønskelig med en mer sammenhengende utbygging av stamvegnettet. Dette innebærer at det skal prioriteres å få en mer helhetlig standard på lengre strekninger. Statens vegvesen mener at det vil koste 9,6 mrd. kr å utbedre E6 gjennom Nordland slik at den får en sammenhengende god stamvegstandard som tilfredsstillende kravene til de nye vegnormalene. Statens vegvesen arbeider med å få på plass "vegpakke Helgeland". Vegpakken inneholder flere prosjekter, inkludert utbedringer på E6. Pakkens skjebne er imidlertid i stor grad avhengig av lokal enighet samt at store deler av de aktuelle investeringer finansieres ved bruk av bompenger. Slik det politiske landskapet er i 2007, vil nok større vegutbedringer på Helgeland på kort sikt kun bli gjennomført dersom vegbrukerne er med på å betale betydelige deler av kostnadene.

Når det gjelder riksvegnettet, utenom stamvegene, har prioriteringer som gjøres av fylkeskommunen mye å si for hvilke prosjekter som kommer med i NTP. Dette innebærer at reiselivsaktører som opplever at de har flaskehals knyttet til riksveier kan argumentere ovenfor Nordland fylkeskommune for hvorfor akkurat "deres" veistrekning bør prioriteres.

Da en stor del av turistene som ferdes på Helgeland sommerstid er gjennomreiseturister vil god skilting kunne være et viktig tiltak for å få turister til å foreta flere stopp i regionen og benytte seg av de tilbud regionen har å by på. Skiltmyndigheten langs E6, riks- og fylkesveier er tillagt Statens vegvesen. Dette innebærer at det er overfor denne myndighet at eventuelle ønsker om skilting må rettes, og antakelig vil ønskene bli tillagt større vekt hos Statens vegvesen om de kommer gjennom politiske organer på Helgeland (for eksempel ett av regionrådene) enn om de kommer fra enkeltaktører innen reiselivet.

### **Flaskehalsen i transporttilbudet**

Ved rutetilbudet var flaskehalsene som ble identifisert av flest respondenter at regionens ferger er preget av lav frekvens og at de har ukurante rutetider. At hurtigbåtene har rutetider som er tilpasset behovene til lokalbefolkningen og ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til reiselivsnæringens behov ble også sett på som et problem. Noen respondenter pekte også på at det er dårlig korrespondanse mellom ulike transportmidler samt at det per i dag ikke finnes direkte flyruter til/fra Trondheim og Oslo.

Turistene ønsker i stor grad å reise midt på dagen, mens lokalbefolkningen har behov for å komme seg til by- og kommunesentrene om morgenen for så å returnere om ettermiddagen. Næringstransportene har også et transportmønster med topper om formiddagen og ettermiddagen/kvelden. Å endre frekvensen, og ruteoppbyggingen, til ferger og hurtigbåter vil kunne være vanskelig å få til. Dersom tilbudet til den ”vanlige” trafikken ikke skal rammes vil et økt rutetilbud midt på dagen, medføre betydelige merkostnader for det offentlige som kjøper av transporttjenester.

Når det gjelder svakheter ved korrespondanse mellom transportmidlene vil dette kunne utbedres gjennom at ønsker og behov kommuniseres til Nordland fylkeskommune og de aktuelle busselskapene.

Helgeland er en utkant i Norge, og Norge er en utkant i Europa. Med en tendens som går i retning av at folk gjennomfører flere, men kortere ferier stiller dette Helgeland overfor spesielt store utfordringer knyttet til å tiltrekke seg turister. Mange potensielle turister har ikke lenger en hel uke, eller to, til å ta med seg bilen og kjøre nordover til Helgeland. De har kanskje kun en langhelg ledig til å gjennomføre turen. Dette innebærer at reiselivsnæringen har behov for raske transportmidler mellom Helgeland og turistmarkedene, for eksempel ved at det i større grad enn i dag blir mulig å fly direkte mellom Helgeland og markedene der turistene befinner seg. For å få dette til kreves det nye flyruter.

Flyselskap har oppgitt at de viktigste virkemidlene for utvikling av nye ruter er lavere avgifter, markedsføringsstøtte og at det blir mulig for flyselskapene å få delt risikoen med andre aktører ([www.seaplane-project.net](http://www.seaplane-project.net)). Aktører som vil kunne være sentrale for å få direkte flyruter til/fra Helgeland er Avinor, Nordland fylkeskommune, Destinasjon Helgeland

og Innovasjon Norge (Lian, 2006). Avinor vil kunne bidra med markedsanalyser, justering av avgifter på lufthavner og tilrettelegging av infrastrukturen på lufthavnene slik at disse blir i stand til å ta i mot aktuelle flytyper. Nordland fylkeskommune og Destinasjon Helgeland vil, i likhet med Avinor, kunne bidra med markedsanalyser, men vil også, sammen med Innovasjon Norge, kunne bistå med støtte til markedsføring av flyrutene eller gi en garanti for et minimumsbelegg på flyruten. På bakgrunn av beregninger av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av en flyrute mellom Haugesund og London, ville det også kunne være samfunnsøkonomisk lønnsomt for Nordland/Helgeland å foreta investeringer som kan bidra til at det blir opprettet nye flyruter til/fra store turistmarkeder.

### **Andre momenter**

Fokus i denne rapporten har vært rettet mot sammenhengen mellom transport og reiseliv. Samtidig som et godt fungerende transporttilbud for turistene er avgjørende for at reiselivet skal lykkes er det viktig også å gripe fatt i andre problemer/utfordringer reiselivet står ovenfor. Reiselivsbedriftene vi var i kontakt med under arbeidet med denne rapporten pekte for eksempel på at det er vanskelig å få til finansiering av det de betegner som gode prosjekt. En årsak til dette kan være manglende risikovilje hos aktører som skal bidra med slik finansiering. Et tiltak for å bedre denne situasjonen vil kunne være å opprette ”næringsfond” som reiselivet kan henvende seg til med sine ideer og søke om finansiell støtte. Det som blir viktig med et slikt fond er at det har høy vilje til å ta risiko. Stiller fondet samme risikokrav som øvrige finansieringskilder vil hensikten med fondet forsvinne.

Det ble også pekt på viktigheten av å få til et bedre samarbeid mellom aktørene innen reiselivet på Helgeland. I dag kjemper mange av bedriftene/destinasjonene i regionen mot hverandre om de samme turistene. Et alternativ til dette er å samordne kreftene om å markedsføre regionen som en helhet. Når destinasjonene hver for seg kjemper om oppmerksomheten kan dette fort føre til at ingen av dem blir sterke nok til å bli registrert i turistmarkedene. Samles derimot kreftene, kan Helgeland fokusere på sine styrker og særegenheter og markere seg som en sterk merkevare slik som Lofoten og fjordene på Vestlandet har klart.

### **En modell for utvikling av en effektiv reiselivslogistikk**

Basert på resultatene av dette prosjektet, ser vi for oss at arbeidet med å utmeisle en mer effektiv reiselivslogistikk på Helgeland kan forankres i følgende beslutningsstøttemodell:<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Modellen er prinsipiell, og vil således ha et generelt anvendelsesområde.



**Figur 4-1: Beslutningsstøttemodell for utvikling av en effektiv reiselivslogistikk.**

Som vi har redegjort for tidligere, krever arbeidet med å tilrettelegge transportinfrastrukturen og de kollektive transportmulighetene bedre for turistene et samarbeid mellom reiselivsbedriftene (inkl transportnæringen), offentlig støtteapparat (Primært Nordland fylkeskommune og Innovasjon Norge), transportetatene (primært Statens vegvesen og Avinor) samt kommunene i regionen og Regionrådene.

Det er imidlertid viktig at det blir arbeidet systematisk og målrettet hvis resultater skal kunne oppnås. Med utgangspunkt i den kunnskapen dette prosjektet har gitt, har vi i Tabell 4-1 i stikkords form skissert målsettinger og aktuelle strategier som kan legges til grunn i arbeidet. Målsettingene er av sin natur rimelig langsiktige og vil således ligge fast over tid, mens strategiene og tiltakene har et mer kortsiktig perspektiv over seg. Vi har ikke tilordnet ansvar for gjennomføringen av de aktuelle strategier/tiltak, men ut fra gjennomgangen i kapittel 3 vil det framgå hvem som naturlig bør ta et initiativ til å starte strategiarbeidet. En felles erkjennelse er imidlertid *samarbeid*, og som vi tidligere har diskutert, jf. spesielt kapittel 2.4, vil enkelte tiltak som spesielt skal imøtekomme reiselivsnæringens behov og ønsker, kunne komme i konflikt med andre samferdselspolitiske målsettinger.

**Tabell 4-1: Målsettinger og aktuelle strategier i arbeidet med å forbedre reiselivslogistikken på Helgeland.**

"Flaskehalsen"	<i>Målsettinger og strategier/tiltak for å bedre reiselivslogistikken på Helgeland</i>	
	Målsettinger	Aktuelle strategier og tiltak
1. Bussrutetilbudet	– Få et bedre tilbud midt på dagen og i helgene.	– Gjennomføre konsekvensanalyser av nye bussruter, eksempelvis en rute fra Mosjøen til Hemavan.
2. Hurtigbåttilbudet	– Bedre forståelsen for reiselivsnæringens transportbehov langs Helgelandskysten.	– Utrede trafikale, økonomiske og næringsmessige konsekvenser av en hurtigbåtrute mellom Bodø og Sandnessjøen med start om formiddagen fra Bodø.
3. Fergetilbudet	– Bedre forståelsen for fergenes betydning i "reiselivsproduktet" Helgeland.	– Få bekreftet minimum 2 daglige avganger per samband minimum 5 mnd. før sommersesongen starter. – Få på plass en "kystriksvegbillett". – Større fleksibilitet i mulighetene til å forhåndsbestille plass for turbusser.
4. Flyrutetilbudet	– Få opprettet flyruter som gjør Helgeland bedre i stand til å utnytte "kortferiemarkedet".	– Tilrettelegge for etablering en regulær flyrute direkte fra Bodø til en større utenlandsk destinasjon (for eksempel London). – Stimulere til etablering av en direkterute mellom Helgeland og Oslo. – Lage en utredning om hvilken flyplasstruktur som vil tjene reiselivsnæringen best. – Få etablert en flybusstjeneste til/fra alle lufthavnene på Helgeland.
5. Korrespondanse mellom transportmidler	– Frambringe økt kunnskap om betydningen av korrespondanse mellom kollektive transportmidler.	– Legge inn krav i anbudsdokumenter som sikrer god korrespondanse mellom tog/hurtigbåt og lokale og regionale bussruter.
6. Skilting	– Etablere et regionalt samarbeid om skilting av reiselivsbedrifter og attraksjoner på Helgeland.	– Utarbeide en status over "mangler" ved dagens vegskilting og informasjonstavler. – Få laget en skiltplan for reiselivsnæringen i regionen.
7. Vegstandard og "vegservice"	– Få opprustet hovedvegene i regionen, samt frambringe økt kunnskap om ulike turistgruppers behov for "vegservice".	– Benytte statusen til rv 17 som Nasjonal turistveg til å få en oppgradering av vegrelaterte serviceanlegg. – Benytte statusen til Vegaøyene som verdensarvområde for å få gjennomført tiltak på Krutfjellvegen og Sagavegen som styrker disse vegene som turistveger øst-vest.
8. Hurtigruta	– Utnytte de muligheter som reisende med Hurtigruta gir reiselivsnæringen på Helgeland.	– Få lengre liggetid i havnene for sydgående Hurtigrute om sommeren. – Utarbeide korte "opplevelsespakker" tilpasset målgruppen.

Avslutningsvis vil vi presisere at transportinfrastrukturen og det kollektive transporttilbudet på og til/fra Helgeland ikke er noen alvorlig flaskehals for utviklingen av reiselivsnæringen i regionen. Transport er imidlertid en helt nødvendig betingelse for næringsutvikling, og selv mindre tiltak kan for enkelte områder ha relativt stor effekt. Mange tiltak vil imidlertid kunne ha lokale fordelingsvirkninger. Bedre skilting til et område, kan eksempelvis føre til mindre trafikk til et annet område, og vegutbedringer og vegomlegginger i regionen vil kunne endre trafikkstrømmene og således påvirke turistenes kjøreruter og destinasjonsvalg. Slike effekter av tiltak må imidlertid ikke føre til at ingen ting gjøres, og gjennom dialog og samarbeid vil mange problemer kunne løses på en slik måte at de aller fleste kan si seg fornøyd.

## REFERANSER

- Bedringås, K og Hervik, A. (2003): Ryanair til London - en gavepakke for Haugesund. En samfunnsøkonomisk lønnsomhetsanalyse. Rapport M0308. Møreforskning, Molde.
- Bull, A. (1991): *The Economics of Travel and Tourism*. Melbourne: Pitman.
- Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert, D. og Wanhill, S. (1998): *Tourism principles and practice?*
- Evensen, T. og Sørensen, K. Ø. (1997). Turismens økonomiske betydning for Norge. Belyst ved nasjonalregnskapets satelittregnskap for turisme. Rapport 97/22. Statistisk Sentralbyrå, Oslo/Kongsvinger.
- Lamb, B. og Davidson, S. (1996): *Tourism and transportation in Ontario, Canada*. I Harrison, L. og Husbans, W (eds) *Practicing Responsible Tourism: International Case Studies in Tourism Planning, Policy and Development*, Chichester, Wiley.
- Lian, J. I (2006): *Potensialet for flyturisme med leiebil I Norge*. TØI-rapport nr. 859/2006. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Lumsdon, P. og Page, S, J (2004): *Tourism and Transport Issues and Agenda for the New Millennium*. Elsevier Ltd. Oxford, England.
- Lumsdon, P. og Page, S, J (2004b): *Progress in transport and tourism research: Reformulating the transport-tourism interface and future research agendas*. I Lumsdon, P. og Page, S, J: *Tourism and Transport Issues and Agenda for the New Millennium*. Elsevier Ltd. Oxford, England.
- McKercher, B. og Lew, A. (2003): *Distance Decay and the Impact of Effective Tourism Exclusion Zones on International Travel Flows*. *Journal of Travel Research*, Vol. 42, November 2003, 159-165.
- Mimir (2006). *Den veibaserte turismens bevegelsesmønster i nordre Nordland og Sør-Troms*. Utredning datert 20. september.
- Nordland Reiseliv (2006): *Reiselivsstatistikk 2005*.
- OECD (1992): *Tourism Policy and International Tourism in OECD Countries*. Paris
- Page, S. J. (2005): *Transport and tourism global perspectives*. Pearson Education Limited. Essex, England.
- Prideaux, B. (2000): *The role of transport in destination development*. *Tourism Management*, 21, 53-63.
- Rengert, G. F., Piquero, A. R. og Jones, P. R. (1999): *Distance Decay Reexamined*. *Criminology*, 37 (2): 427-45.
- Rideng, A. og Dybedal, P. (2005). *Gjesteundersøkelsen 2004*. TØI-rapport 753. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Solvoll, G. og Mathisen, T. (2005). Pendlerne først! Konsekvenser av forkjøringsrett på fergesambandet Festvåg-Misten. HHB-Working Paper No. 18/2005. Handelshøgskolen i Bodø.

Statens nærings- og distriktsutviklingsfond (2002): Attraksjoner i Norge.

Statens nærings- og distriktsutviklingsfond (2003): "Hvitbok" for bedre reisemålsutvikling.

Theobald, W. F. (1994): The context, meaning and scope of tourism. I Theobald, W. F. Global Tourism: The next decade. Butterworth-Heinemann. Oxford, England.

Transportutvikling (2007). Havbruksnæringens transportbehov. Upublisert notat av 30. februar 2007.

World travel & tourism council, 2006: Progress and priorities 2006/07. Rapport tilgjengelig på Internett: (<http://www.wttc.org/publications/pdf/PandP2006-07.pdf>). Nedlastet 9. oktober 2006.

NRK (2006): Sesongen kan bli ødelagt.

([http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk\\_nordland/5681672.html](http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_nordland/5681672.html)). Nedlastet: 2. mars 2007.

## VEDLEGG 1

### Regional inndeling av Nordland.

<i>Region</i>	<i>Kommuner som inngår i regionen</i>
<b>Salten</b>	Beiarn, Bodø, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Saltdal, Steigen og Sørfold
<b>Lofoten</b>	Flakstad, Moskenes, Røst, Vestvågøy, Værøy og Vågan
<b>Indre-Helgeland</b>	Hattfjelldal, Hemnes, Grane, Nesna, Rana og Vefsn
<b>Sør-Helgeland</b>	Bindal, Brønnøy, Sømna, Vega og Vevelstad
<b>Vesterålen</b>	Andøy, Bø, Hadsel, Sortland og Øksnes
<b>Ofoten</b>	Ballangen, Evenes, Lødingen, Narvik, Tjeldsund og Tysfjord
<b>Ytre Helgeland</b>	Alstadhaug, Dønna, Herøy, Leirfjord, Lurøy, Rødøy og Træna



## VEDLEGG 2

### Oversikt over reiselivsbedrifter som er intervjuet med kontaktperson.

<i>Navn</i>	<i>Kontaktperson</i>	<i>Lokalisering</i>
Torghatten Camping	Per Kåre Hatten	Brønnøy
Laksforsen Turistcafé	Gudmund Forsmo	Grane
Svenningdal Camping	Tore Svartvatn	Grane
Vennesund Brygge	Ulrik Sund	Sømna
Mosjøen Vandrehjem	Berit Skjelvik	Vefsn
Børgefjell Vertshus	Miriam Holte	Hattfjelldal
Vega Havhotel	Anna Aga	Vega
Klokkegården	Malin Arntsen	Rødøy
Nesna feriesenter	Bjørn Arne Friis	Nesna
Thon Hotel Brønnøysund	Solveig Svendsen	Brønnøy
Fru Haugans Hotel	Bodil Fagerli	Vefsn
Meyergården Hotel	Stig Johansen-Løvstrand	Rana

### Oversikt over transportbedrifter, offentlige samferdselsetater og turoperatører som er intervjuet med kontaktperson.

<i>Navn</i>	<i>Kontaktperson</i>
Helgelandske	Kristin Martinussen
Nordlandsbuss AS	Morten Møkleby
Hurtigruten Group	Kent Inge Pedersen
Magic North	Kirsten Holmen
Kystopplevelser AS	Kristin Konradsen
Helgeland Arrangement	Terje Johansen
Samferdselsdepartementet, luftfartsseksjonen	Thomas Tørmo
Statens vegvesen, region nord	Monica Kolberg, Finn Iversen og Per Winter.
Destinasjon Helgeland	Gunn Johansen
Nordland fylkeskommune	Didrik Bakken og Per Munkerud
Avinor	Asgeir Hagen
Nordland Reiseliv	Kai Breivoll