

Krutfjell- og Sagavegekspressen

En markeds- og lønnsomhetsstudie av en kombinert passasjer- og godstransportrute mellom Mosjøen og Hemavan/Vilhelmina



av

**Gisle Solvoll
Thor-Erik S. Hanssen**

hnb
Handelshøgskolen
i Bodø

Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

SIB-notat 1005/2007

Krutfjell- og Sagavegekspressen

En markeds- og lønnsomhetsstudie av en kombinert passasjer- og godstransportrute
mellom Mosjøen og Hemavan/Vilhelmina

av

Gisle Solvoll
Thor-Erik S. Hanssen
Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)
gso@hibo.no
thh@hibo.no

Tlf. +47 75 51 76 32
+47 75 51 76 56
Fax. +47 75 51 72 68

Utgivelsesår: 2007
ISSN-nr. 1890-3576

FORORD

Dette notatet er skrevet på oppdrag for MittSkandia. Arbeidet er gjennomført i perioden juni – november 2007. Notatet er skrevet av forsker Thor-Erik Sandberg Hanssen og forskningsleder Gisle Solvoll, med sistnevnte som prosjektleder. Notatet er del av Interregprosjektet ”Mitt-Skandia Tvärkommunikationer”, og en delvis oppfølging av rapporten ”Transporter over grensen mellom Västerbotten og Helgeland”.

Bodø, november 2007.

INNHOOLD

FORORD	1
INNHOOLD	2
1. INNLEDNING	3
1.1 BAKGRUNN, FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER	3
1.2 DE AKTUELLE BUSSRUTENE	4
1.2.1 <i>Mosjøen-Hemavan</i>	4
1.2.2 <i>Mosjøen-Vilhelmina</i>	5
1.3 METODISK OPPLEGG OG DATAKILDER	5
2. BUSSRUTENE BODØ-SKELLEFTEÅ OG MO I RANA-UMEÅ	6
2.1 PASSASJERGRUNNLAG	6
2.2 BUSSTYPER	6
2.3 RUTEOPPLEGG OG PRODUKSJON	7
2.3.1 <i>Bodø-Skellefteå</i>	7
2.3.2 <i>Mo i Rana-Umeå</i>	8
2.4 ANTALL PASSASJERER	8
2.5 GODSFRAKT	8
2.6 SPESIelt OM PERSONREISER.....	10
2.7 ØKONOMI	11
2.7.1 <i>Takster personreiser</i>	11
2.7.2 <i>Inntekter</i>	11
2.7.3 <i>Kostnader</i>	12
2.7.4 <i>Offentlige tilskudd</i>	12
2.8 OPPSUMMERING	12
3. NYE BUSSRUTER: MOSJØEN-HEMAVAN OG MOSJØEN-VILHELMINA	14
3.1 PASSASJERGRUNNLAG	14
3.2 BUSSTYPER	14
3.3 RUTEOPPLEGG OG PRODUKSJON	15
3.3.1 <i>Eksisterende bussruter</i>	15
3.3.2 <i>Mulige ruteopplegg for nye bussruter</i>	18
3.4 FORVENTET ANTALL PASSASJERER.....	21
3.5 FORVENTET GODSFRAKT	22
3.6 SPESIelt OM PERSONREISER.....	22
3.7 ØKONOMI	23
3.7.1 <i>Takster personreiser</i>	23
3.7.2 <i>Inntekter</i>	24
3.7.3 <i>Produksjon og kostnader</i>	26
3.7.4 <i>Offentlige tilskudd</i>	28
3.8 OPPSUMMERING	29
4. OPPSUMMERING OG AVSLUTTENDE KOMMENTARER	31
REFERANSER	34

1. INNLEDNING

Dette kapitlet vil gi en presentasjon av bakgrunnen for og formålet med dette notatet. Notatets problemstilling samt den metode som vil benyttes for å besvare denne vil det også bli redegjort for.

1.1 BAKGRUNN, FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER

En sentral forutsetning for samkvem mellom ulike geografiske områder er at det er lagt til rette for rask og kostnadseffektiv person- og godstransport mellom områdene. Det finnes per i dag ingen kollektive transportmidler som trafikkerer strekningen mellom Mosjøen (i Norge) og Hemavan (i Sverige) via Krutfjellvegen. Eneste kollektive transportalternativ på strekningen er å reise nordover fra Mosjøen, med tog eller buss, til Mo i Rana, for derfra å ta buss østover langs E12 mot Hemavan.

Situasjonen for reisende mellom Mosjøen og Vilhelmina er den samme som for reisende fra Mosjøen til Hemavan. De må først ta buss/tog til Mo i Rana og buss fra Mo i Rana til Storuman stasjon. På Storuman stasjon kan en skifte buss og komme seg til Vilhelmina.

Manglende direkteforbindelser fra Mosjøen til Hemavan og Vilhelmina påfører reisende som er avhengig av kollektivtransport unødvendig høye kostnader og lang reisetid. Den dårlige rutestandarden kan dermed legge hindringer i veien for grenseoverskridende samarbeid mellom de aktuelle regionene på norsk og svensk side av grensen.

En eventuell opprettelse av nye bussruter mellom Mosjøen og de to destinasjonene i Sverige vil dermed kunne være ett av flere tiltak for økt kontakt og samarbeid over landegrensen mellom Norge og Sverige. Bussrutene vil i likhet med SilverXpressen, som går mellom Bodø og Skellefteå, kunne innrettes slik at den har mulighet til å frakte så vel passasjerer som gods.

Blir rutetabellen for de nye bussrutene lagt opp til å korrespondere med den eksisterende bussruten mellom Mo i Rana og Umeå vil eksisterende og nye bussruter kunne generere trafikk for hverandre. Passasjerer fra Mosjøen vil kunne benytte den (eventuelt) nye bussruten til å komme seg til Hemavan. Der vil de kunne skifte buss og følge eksisterende bussrute til Umeå. På samme måte vil korrespondanse mellom bussrutene gjøre det mulig å reise fra Umeå til Mosjøen på en raskere og enklere måte enn i dag, ved å gå over fra dagens bussrute i Hemavan og derfra ta den nye bussruten til Mosjøen.

Før det opprettes en ny bussrute er det viktig å ha et godt beslutningsgrunnlag. Et sentralt element i et slikt beslutningsgrunnlag vil være en vurdering av bussruten sitt markedspotensial og økonomi. Formålet med dette notatet er således å analysere markedspotensialet og forventet lønnsomhet til de to potensielle bussrutene gjennom å besvare følgende problemstillinger:

- Hvor mange passasjerer og hvilke passasjerinntekter kan bussrutene forventes å få?
- Hvilke godstyper og hvor store godsinntekter kan en forvente?
- Hvilke alternativ finnes i dag for transport av passasjerer og gods på de aktuelle strekningene?

- Hvordan stiller reiselivsnæringen seg til et nytt bussrutetilbud?
- Hvilken busstype vil være aktuell for de to rutene?
- Hvilken lønnsomhet kan en forvente at bussrutene vil oppvise, og hvordan kan et bedriftsøkonomisk underskudd finansieres?

1.2 DE AKTUELLE BUSSRUTENE

Nedenfor vil strekningene det er aktuelt å opprette bussruter langs bli kort beskrevet i forhold til avstander og innbyggertall i influensområdet. Hovedvegnettet i det aktuelle området er skissert i Figur 1-1.

1.2.1 Mosjøen-Hemavan

Bussruten mellom Mosjøen og Hemavan vil med utgangspunkt i Mosjøen, i Vefsn kommune, følge E6 sørover til kommunesenteret i Grane kommune, Trofors. I Trofors vil bussen forlate E6 og kjøre østover på rv. 73. Bussruten vil passere Hattfjelldal kommune, krysse grensen til Sverige, og ankomme Hemavan etter å ha tilbakelagt en distanse fra Mosjøen på totalt 152 km. På denne strekningen vil bussruten passere gjennom tre kommuner på norsk side av grensen; Vefsn, Grane og Hattfjelldal. I Sverige vil bussen komme inn i Storuman kommune, der også Hemavan ligger. Det totale innbyggertallet i de tre norske kommunene samt i Hemavan/Tärnaby er på i underkant av 23 000 personer, hvorav 78 % bor i Vefsn kommune.



Figur 1-1: Hovedvegnettet på Helgeland og i Västerbotten.

1.2.2 Mosjøen-Vilhelmina

Denne bussruten vil i likhet med bussruten til Hemavan starte i kommunesenteret i Vefsn kommune, Mosjøen, hvorfra den følger E6 sørover til Trofors. Fra Trofors følges rv. 73 ca 30 km til Hattfjelldal, der bussen vil ta inn på Sagavegen og følge denne til endepunktet i Vilhelmina. Total distanse for denne bussruten blir på 305 km. På norsk side av grensen vil bussen passere gjennom tre kommuner med til sammen 16 500 innbyggere. I Sverige vil bussen komme inn i Vilhelmina kommune, en kommune som har 7 266 innbyggere. De to endepunktene Mosjøen (Vefsn) og Vilhelmina har samlet 87 % av innbyggerne i influensområdet.

1.3 METODISK OPPLEGG OG DATAKILDER

For å besvare problemstillingene ovenfor vil vi ta i bruk så vel sekundær- som primærdata. Sekundærdata vil innhentes fra hjemmesidene til Länstrafiken, Nordland fylkeskommune, SB Nordlandsbuss, Skelleftebuss, Swebus, fra Statistisk sentralbyrå og Statistiska centralbyrån.

Primærdata er innhentet gjennom telefonintervju med markedssjef Morten Møkleby (SB Nordlandsbuss), som er norsk partner i SilverXpressen mellom Bodø og Skellefteå, samt vd Erland Lövgren (Skelleftebuss AB), som er svensk partner. I tillegg er det gjennomført telefonintervju med direktør Jörgen Longström (Swebus), som driver bussruten mellom Mo i Rana og Umeå. Det er også gjennomført telefonintervju med rådgiver Bjørnar Klausen (Nordland fylkeskommune), markedssjef Tor Eriksson (Länstrafiken i Västerbotten) og Jan Arne Titland (SB Transport Helgeland).

Når det gjelder representanter for næringslivet, inkl. reiselivsbedrifter, har følgende personer bidratt med nyttig informasjon: Stian Arntsberg (Svenningdal fabrikk), Stein-Are Dahl (Arbor fabrikk), Gunn Britt Nilsson (Tärnafjällens Turistbyrå), Gunn Johansen (Destinasjon Helgeland), Torbjørn Jørgensen (Mosjøen Næringspark), Hege Dalen (prosjektleder Krutfjellvegen), Erika Hægg (Hotell Kittelfjäll), Bernt Ove Sjöström (Vilhelmina komun) og Agneta Ekenstam (Hemavan Tärnaby Airport).

2. BUSSRUTENE BODØ-SKELLEFTEÅ OG MO I RANA-UMEÅ

Det vil i dette kapitlet redegjøres det for de erfaringene som er høstet gjennom driften av bussrutene Bodø-Skellefteå og Mo i Rana-Umeå. Disse erfaringene er viktige å ta med seg når potensialet for de nye bussrutene via Krutfjell- og Sagavegen skal analyseres.

2.1 PASSASJERGRUNNLAG

Antall passasjerer som reiser med en bussrute avhenger forhold som antall innbyggere i influensområdet, bosetningsmønster, demografi m.m. Antall innbyggere som er bosatt i influensområdet til de to eksisterende bussrutene er gjengitt i Tabell 2-1.

Tabell 2-1: Antall innbyggere i influensområdet til eksisterende bussruter Bodø-Skellefteå og Mo i Rana-Umeå¹.

<i>Bodø-Skellefteå</i>		<i>Mo i Rana-Umeå</i>	
Kommune	Innbyggertall	Kommune	Innbyggertall
Bodø	45 575	Rana	25 190
Fauske	9 465	Storuman	6 419
Saltdal	4 688	Lycksele	12 577
Arjeplog	3 115	Vindeln	5 625
Arvidsjaur	6 761	Vännäs	8 376
Skellefteå	72 013	Umeå	110 587
Sum	141 617		168 774

Som det framgår av tabellen er det om lag 25 000 flere personer i influensområdet til ruten mellom Mo i Rana og Umeå enn på ruten mellom Bodø og Skellefteå.

2.2 BUSSTYPER

Både på ruten Bodø-Skellefteå og Mo i Rana-Umeå, benyttes det kombinerte passasjer- og godsbusser. Sentrale data for bussene som i 2007 trafikkerer rutene er gjengitt i Tabell 2-2.

Tabell 2-2: Sentrale data for bussene som benyttes på Silverxpressen (Skellefteå-Bodø) og på blå vegen (Umeå-Mo i Rana).

<i>Data</i>	<i>Skellefteå-Bodø</i>		<i>Umeå-Mo i Rana</i>
	Buss 1	Buss 2	Buss 1 og 2
Eier	SB Nordlandsbuss	Skelleftebuss AB	Svebus AB
Produsent/type	Carrus	Volvo	Volvo m/ Carrus chassis
Byggeår	1997	2007	2006
Passasjerplasser	37	28	45
Godskapasitet	5,5 tonn / 9 pallplasser	36 m ² / 29 m ³ / 15 pallplasser	2 tonn / 6-8 pallplasser (14 m ³)

¹ Innbyggertallene for kommunene i Norge er per 1. januar 2007. Innbyggertallene for kommunene i Sverige er per 30. juni 2007. Kilder: www.ssb.no og www.scb.se.



Som det framgår av Tabell 2-2 er det nye busser som benyttes, med unntak av bussen til SB Nordlandsbuss som er over 10 år gammel. Bildet til venstre viser den eldste av bussene til SB Nordlandsbuss. Setekapasiteten varierer fra 28 til 37 seter, og godskapasiteten varierer fra 6 til 15 pallplasser. Bussene mellom Mo i Rana og Umeå har flest passasjerplasser men samtidig minst godskapasitet.

2.3 RUTEOPPLEGG OG PRODUKSJON

Nedenfor gis en gjennomgang av dagens ruteopplegg og ruteproduksjon (utkjørte km) for de to aktuelle rutene.

2.3.1 Bodø-Skellefteå

SilverXpressen har i 2007 et ruteopplegg som vist i Figur 2-1.

SilverXpressen		Bodø-Skellefteå - daglig unntatt lørdag!	
Km		DX67	7
0	Fra Bodø (Sentrumsterm.)	1000	1100
63	Fauske	1120	1210
94	Rognan jernbanest.	1200	1240
130	Saltdal Turistsenter	1300	1345
231	Jäckvik	1445	1510
	Jutis	1455	1520
292	Arjeplog	1545	1600
380	Arvidsjaur	1700a	1715a
457	Jørn	1800a	1815a
520	Til Skellefteå	1900a	1905a
Km		DX67	7
0	Fra Skellefteå	1000	1200
63	Jørn	1045	1250
140	Arvidsjaur	1210	1400
228	Arjeplog	1330	1600
	Jutis	1355	1625
289	Jäckvik	1500	1645
390	Saltdal Turistsenter	1700	1900
426	Rognan	1735	1930
457	Fauske	1810	2010
520	Til Bodø	1920	2120

a: Direkte korrespondanser fra Arvidsjaur til Piteå, Luleå og Haparanda. Det er også korrespondanser fra Skellefteå til Umeå og videre sørover i Sverige. Fra Jørn korresponderer bussen med toget til Stockholm.

Som det framgår av rutetabellen, er det 6 ukentlige avganger i hver retning. På hverdager går bussen kl. 10.00 både fra Skellefteå og Bodø mens avgangen på søndag er kl. 11.00 fra Bodø og kl. 12.00 fra Skellefteå. Det går ingen buss på lørdager. Reisetiden mellom endestasjonene er 9 timer fra Bodø og 9 t 20 min fra Skellefteå. Når vi korrigerer for høytidsdager kan vi regne med at bussene kjører 51 uker i året. Dette innebærer 306 avganger i hver retning. Med en avstand på 520 km tilsier dette en samlet årlig ruteproduksjon på ca. 318 250 km (306 x 2 x 520).

Figur 2-1: Rutetabell for SilverXpressen i 2007.

2.3.2 Mo i Rana-Umeå

Beveger vi oss sørover til ruten Mo i Rana – Umeå, er ruteopplegget som vist i Figur 2-2.

Som det framgår av Figur 2-2 så er det mulig å reise daglig mellom Mo i Rana og Umeå. Mandag til fredag er avgangen fra Mo i Rana kl. 06.25, mens bussen går kl. 08.00 lørdager og søndager. Fra Umeå går bussen kl. 10.20 alle dager. Reisetiden mellom endestasjonene er 8 t 35 min fra Mo i Rana (9 t 55 min lørdag og søndag) mens reisetiden fra Umeå er knapt 8 timer. Daglige avganger skulle innebære 365 turer årlig i hver retning. Med en avstand på 478 km tilsier dette en samlet årlig ruteproduksjon på 348 940 km (365 x 2 x 478).

MO I RANA - TÄRNABY - STORUMAN - LYCKSELE - UMEÅ																													
Trafikutförare: Swibus AB, tel. 090/13 24 01																													
M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L	M-F	L		
04.05 x 04.35	04.30 x 04.50	06.00 x 06.20	08.20 x 08.45	07.15 x 08.25	08.05 x 08.45	08.25 x 08.45	08.05 x 10.00	11.50 x 12.00	11.50 x 12.10	15.25 x 15.45	15.15 x 15.20	383 378	478 426	11.50 11.40	13.25 13.20	13.25 x	18.10 x	19.45 x	20.35 x	22.50 x	22.40* x								
Mo i Rana Bredviken Klippen Hemavan, Posten Portbron, Lalsaliden ↓Tärnaby										Tärnaby Forsmark Slussfors ↓Storuman										Storuman Gunnarn Blåviksjön ↓Lycksele									
04.35 e 06.20	04.50 e 06.45	06.20 e 07.20	08.45 e 09.35*	08.55 e 10.30	12.30 e 13.20*	12.20 e 13.10*	15.55 x 16.45*	16.10 x 17.05*	359 311	359 291	16.10 x 17.05*	18.05 x 19.15	231 197	08.20 07.35	11.00 09.45	10.25 e	11.00 e	13.45 e	17.45 e	19.15 e	19.50 e	22.15 e							
06.35 e 07.30 08.15	06.50 e 08.15		10.35 11.00*	11.20 11.45*	14.25 15.50	14.15 15.50	15.55 18.15	18.05 19.40	18.15 19.45	231 170	231 170	18.15 19.45	231 170	08.20 07.00*	11.00 09.35	10.25 e	11.00 e	13.45 e	17.45 e	19.15 e	19.50 e	22.15 e							
05.45 06.25 07.50	06.50 07.35 08.50	08.35 09.15 10.25	09.40 12.55	12.10 12.50	13.00 13.40	16.10 16.50	17.20 18.00	19.55 20.35	20.00 21.15	20.00 21.50	128 73	128 73	128 73	09.30 08.45	08.20 07.30	09.35 08.45	12.05 11.15	14.30 13.40	15.55 15.05	17.15 16.30	18.00 17.20	19.10 18.30	21.55 21.15	22.10 23.00	23.50 23.00				
Lycksele Granö Vännäs ↓Umeå NUS										Umeå Umeå Umeå										Umeå Umeå Umeå									
07.55	08.55	10.30	12.10	13.55	14.00	15.00	17.55	19.05	21.40	22.00	21.50	21.55	21.55	09.30 08.10	08.20 07.30	09.35 08.45	12.05 11.15	14.30 13.40	15.55 15.05	17.15 16.30	18.00 17.20	19.10 18.30	21.55 21.15	22.10 23.00	23.50 23.00				

*) E i under skiljons sommarlov
1) Går även 21.6.2007, 20.3 och 5.6.2008.
a) Avgår 15.55 från Vasagatan i Umeå
c) Via Vasagatan, Umeå.
d) Under skiljons sommarlov via Vännäs.
e) Bussen går E12:n, ej genom samhällst.
f) Fredag anslutning Vännäs bbn - Hemberget. Bestilles senast dagen innan hos Reseressiv, tel 020-22 10 20.

g) Via Urdalen.
j) Avgår hjälpläts Järnvägsstegen M 11.55
l) Till NUS SoH.
m) Till NUS L och SoH
n) Till från NUS M-F
p) Anslutning från Tvärålund till Tvärålunds hjälplätsanläggning. Avgång från Bygdegården kl 05.40.

q) Avgår Hemavan Högfälthotel fredagar.
r) Avgår Hemavan Högfälthotel lörd och sönd.
s) Avgår därifrån kl 16.15.
u) Avgår Hemavan Högfälthotel.
v) Via Tvärålund M-F
w) Avgår Tvärålunds hjälplätsanläggning.
x) Till Umeå Flygplats lörd om resande finnes.

y) Via sticani Gunnarn samt stinga i Barale M-F L och SoH går bussen stora vägen ej genom samhällst.
z) Till Umeå Flygplats M-F och SoH.
= Genomgående snabbtur.

Under Midsommar, Alla helgonhelgen, Jul, Nyår, Trettondagshelgen, Påsk och Kristhimnelförelshelgen kan ändringar ske i trafiken. För information kontakta närmaste busstation eller Länstrafikens trafikupplysning 0771-100 110

Figur 2-2: Rutetabell for bussruten Umeå-Mo i Rana i 2007.

2.4 ANTALL PASSASJERER

Basert på opplysninger fra SB Nordlandsbuss, var det i 2006 om lag 5 000 reiser over grensen på rv 77/95, med en omtrent lik retningsbalanse. Dette innebærer at det i gjennomsnitt satt 8 personer i bussen nå den passerte grensen. Med en setekapasitet på 37, var kapasitetsutnyttelsen 22 % ved grensepassering.

Swibus fraktet i 2006 2 000 passasjerer over grensen på E12. Med en daglig avgang i hver retning innebærer dette at det i gjennomsnitt satt 2,7 passasjerer i bussen når den passerte grensen. Med 45 passasjerplasser var kapasitetsutnyttelsen kun 6 % ved grensepasseringen.

2.5 GODSFRAKT

Som det vil framgå av godsinntektene, jf. kapittel 2.7.1, er det relativt små mengder gods som passerer grensen. På SilverXpressen er det vesentlig sjømat (krabber og blåskjell) som sendes fra Norge og snøscootere og diverse byggevarer som sendes til Norge.²

² I følge markedsjef Morten Møkleby i SB Nordlandsbuss, transportereres det levende krabber og blåskjell fra Bodø til Stockholm på 22 timer, der SilverXpressen benyttes til Skellefteå. Dvs. at sjømaten som sendes fra Bodø kl. 10.00 er fremme hos kunde i Stockholm kl. 08.00 dagen etter.

SB Nordlandsbuss har et takstregulativ som benyttes som utgangspunkt når varer sendes med SilverXpressen. Takstregulativet vises i Tabell 2-3. Når det gjelder de største kundene, så er det inngått individuelle avtaler med hver enkelt kunde. Rabatten til de viktigste kundene er betydelig. Når det gjelder gods fra Sverige til Norge så håndteres dette internt i Sverige av Bussgods, og inntektene, med fradrag av en liten provisjon, beholdes av Bussgods/Länstrafikken. Grenseoverskridende godsinntekter beholdes uavkortet av Skelleftebuss. Takstregulativ er vist i Figur 2-3.

Tabell 2-3: Priser for sending av gods med SilverXpressen. (Kilde: SB Nordlandsbuss).

FRAKTTABELL GJELDENE FRA 1. JANUAR 2006					
Fraktbetøp i hele					
kr.pr.sending					
25% mva kommer i tillegg					
Bodø:					
Sendinger t.o.m		Arvidsjaur		Jørn	Skellefteå
Dm3	kg	sone	sone	sone	sone
		23	24	25	26
35	10	128	130	134	139
70	19	134	139	142	146
105	29	183	191	197	204
140	39	214	221	227	239
175	49	244	251	265	276
210	59	274	286	295	307
245	69	297	314	327	339
280	79	327	341	353	369
315	89	353	369	385	399
350	99	388	406	425	439
420	119	467	485	506	525
490	139	539	560	587	610
560	159	620	643	671	696
630	179	694	724	752	783
700	199	771	803	836	868
770	219	843	882	917	957
840	239	919	961	1 000	1 038
910	259	993	1 038	1 080	1 122
980	279	1 072	1 131	1 161	1 209
1 050	299	1 145	1 193	1 244	1 296
1 225	349	1 305	1 361	1 416	1 474
1 400	399	1 460	1 523	1 583	1 648
1 575	449	1 613	1 676	1 748	1 815
1 750	499	1 762	1 829	1 904	1 974
1 925	549	1 883	1 957	2 037	2 112
2 100	599	2 020	2 100	2 184	2 264
2 275	649	2 151	2 236	2 323	2 410
2 450	700	2 276	2 365	2 457	2 551
2 625	749	2 394	2 490	2 587	2 681
2 800	799	2 511	2 610	2 709	2 812
2 975	849	2 622	2 728	2 829	2 932
3 150	899	2 732	2 841	2 946	3 054
3 325	949	2 829	2 942	3 054	3 165
3 500	1 000	2 923	3 057	3 146	3 259
Sendinger over 1000kg. Pr. 100kg					
1001*	1999	292	304	317	327
2000**	2999	247	261	270	284
3000***					

Når det gjelder grenseoverskridende gods som sendes med bussruten mellom Mo i Rana og Umeå, så har vi ikke lykkes med å fremskaffe opplysninger om dette, ut over at det i all hovedsak er små forsendelser. Takstregulativet for denne ruten er gjengitt i Figur 2-3.

TAXA 4 Riksöverskridande till/från Mo i Rana (Norge) 2007-01-01

Bussgods
VÄSTERBOTTEN

SMÅGODSSÄNDNINGAR OM HÖGST 100 KG

Vikt Högst	Tariffavstånd (mil) <14 (Tärnaby)	>14	Volym m ³
1	108	108	
3	120	129	
5	132	137	
10	168	182	0,03
15	192	236	0,05
20	228	283	0,07
30	253	319	0,10
40	289	360	0,14
60	344	412	0,21
80	382	471	0,28
100	424	529	0,35

Monsfri godstransport.
Kr/Sändning. En fraktsedel per sändning. En sändning kan bestå av ett eller flera kollar.

Tempregleringsavgift
Vid transport av gods under värme/kyla förhöjs avgiften med 25%.

Utkörning sker på platser enl. särskild förteckning.
1m³ = 280 kg.

Tillkommer avgift för Tullhantering.
Exportavgift till speditor: 125 kr + moms.
Importavgift till speditor: 275 kr + moms.
Leveansvika skall framgå av fraktsedeln.
Faktura bör finnas med.

Utkörnings-/Hämtningsavgifter

Kg högst	20 kg	55,-
	40 kg	70,-
	100 kg	90,-
Över	100 kg	130,-

Gäller ej Stockholm, Göteborg, Malmö

Efterkravsavgift

Kr högst	3 000,-	80,-
	10 000,-	160,-
Över	10 000,-	420,-

Bussgods ansvarbestämmer. BUSSGODS 2003 tillägg

**BUSSGODS
FÖR DIG SOM KRÄVER ATT FÅ PAKETEN I TID**

TAXA 4 Riksöverskridande till/från Mo i Rana (Norge) 2007-01-01

Bussgods
VÄSTERBOTTEN

Vikt	Tariffavstånd (mil)													Volym m ³		
	20	25	30	35	40	50	60	70	80	90	100	110	120		130	140
120	654	702	753	826	846	888	918	945	981	994	1035	1070	1106	1136	1200	0,43
140	753	792	844	955	997	1029	1070	1097	1136	1150	1208	1221	1250	1308	1368	0,50
160	866	917	1019	1097	1133	1198	1200	1250	1385	1368	1385	1394	1407	1473	1541	0,57
180	955	1029	1136	1220	1274	1322	1374	1394	1457	1470	1544	1549	1602	1697	1761	0,64
200	1057	1150	1281	1331	1415	1479	1494	1563	1619	1669	1726	1732	1765	1889	1923	0,71
230	1136	1230	1376	1428	1470	1562	1625	1657	1768	1841	1895	1934	2116	2167		0,89
300	1250	1331	1491	1536	1566	1639	1727	1822	1900	1998	2090	2106	2186	2377	2410	1,07
350	1406	1500	1654	1737	1841	1957	2013	2084	2183	2291	2412	2464	2530	2705	2823	1,25
400	1536	1630	1778	1848	1997	2109	2226	2310	2466	2608	2738	3017	3106	3313	3450	1,43
500	1588	1718	1856	1946	2106	2221	2378	2669	2829	3004	3198	3313	3438	3641	3725	1,79
600	1900	2034	2238	2351	2598	2738	2865	3369	3398	3587	3829	3911	4164	4380	4616	2,14
700	2213	2368	2615	2726	2959	3178	3321	3722	3950	4160	4462	4656	4898	5250	5500	2,50
800	2311	2470	2715	2859	3009	3395	3560	4100	4419	4592	5106	5212	5451	5830	6135	2,86
900	2410	2553	2802	2980	3282	3591	3778	4370	4687	4944	5392	5472	5747	6156	6197	3,21
1000	2521	2682	2932	3085	3450	3771	3972	4538	4899	5241	5634	5794	6099	6540	6902	3,57
1100	2759	2943	3196	3374	3765	4123	4372	4701	5062	5415	5828	6030	6405	6924	7315	3,93
1200	3009	3196	3526	3618	4123	4471	4799	5143	5517	5916	6360	6560	6987	7556	7997	4,29
1300	3256	3441	3768	3984	4468	4842	5164	5561	5986	6408	6893	7052	7488	8064	8506	4,64
1400	3534	3687	4066	4295	4809	5207	5572	6455	6908	7427	7625	8149	8817	9336	9500	5,00
1500	3752	3836	4369	4616	4997	5586	5942	6411	6917	7400	7829	8149	8686	9397	9957	5,36
2000	4038	4110	4803	5122	5628	6236	6593	7420	8200	8672	9462	10041	10713	11248	12104	7,14
2500	4268	4623	5196	5562	6072	7001	7915	8324	9746	10011	10863	11717	12588	13458	13795	8,93
3000	4724	5122	5756	6176	6741	7760	8793	9259	10234	11108	12061	13086	13997	14950	15924	10,71

Figur 2-3: Priser for sending av gods til/fra Mo i Rana med bussruten Mo i Rana-Umeå. (Kilde www.bussgods.se).

2.6 SPESIELT OM PERSONREISER

Mye av trafikken både på SilverXpressen og med bussruten mellom Mo i Rana og Umeå, må betegnes som reiselivsrelatert. På svensk side er det spesielt Jäckvik og Hemavan/Tärnaby som trekker til seg norske skiturister, både enkeltpersoner og større grupper (eksempelvis skoleklasser), mens sommertrafikken trekker en del reiser helt til Skellefteå og Umeå. Dette er mye handle- og weekendturer. Den svenske trafikken til Norge har i all hovedsak Bodø og Mo i Rana som sluttdestinasjon. Her er formålet mer knyttet til handling, kultur, underholdning. Det er også en del trafikk over grensen begge veier i desember i forbindelse med avvikling av julebord. Det er også mulig å reise med SilverXpressen fra Bodø og helt til Murmansk med buss. Både på svensk og finsk side er det flere aktuelle bussalternativer, se www.barentsroad.org.

2.7 ØKONOMI

Nedenfor gis det en oversikt over persontakster, inntekter, kostnader og driftsresultat på de to aktuelle bussrutene.

2.7.1 Takster personreiser

Nedenfor gis en oversikt over busstakstene på ulike reisestrekninger mellom Bodø og Skellefteå samt mellom Mo i Rana og Umeå.

Tabell 2-4: Billettpriser i 2007 for reiser med SilverXpressen, i NOK. (Kilde: www.nbuss.no).

<i>Strekning</i>	<i>Pris én vei</i>	<i>Tur/retur</i>
Bodø - Skellefteå	400	740
Bodø - Jørn	380	700
Bodø - Arvidsjaur	350	650
Bodø - Arjeplog	310	580
Bodø - Jäckvik	280	520

Takstene i Tabell 2-4 er fullpris voksen. Barn mellom 4 og 16 år reiser til halv pris, mens barn under 4 år reiser gratis dersom de ikke opptar eget sete. Grupper på minimum 10 personer får 10 % grupperabatt.

Tabell 2-5: Billettpriser i 2007 for reiser med buss mellom Mo i Rana og Umeå, i SEK. (Kilde: Länstrafiken i Västerbotten).

<i>Strekning</i>	<i>Pris én vei</i>	<i>Rabattkort (minst 6 reiser)³</i>
Mo i Rana - Umeå	226	172
Mo i Rana - Lycksele	226	172
Mo i Rana – Storuman	226	172
Mo i Rana – Tärnaby	128	101
Mo i Rana - Hemavan	128	101

Som det framgår av Tabell 2-4 og Tabell 2-5 er takstene med SilverXpressen høyere enn takstene på bussruten langs Blåvegen.

2.7.2 Inntekter

Passasjerinntekter: SB Nordlandsbuss hadde i 2006 passasjerinntekter på om lag 1 mill. NOK, der 450 000 NOK av inntektene kom fra grenseoverskridende trafikk. Med en trafikk på 2 500 personer som reiste til Sverige, tilsvarer dette en inntekt per passasjer på 180 NOK. Dette synes lavt når en sammenholder inntekten per passasjer med takstene. Skelleftebuss hadde i 2006 grenseoverskridende passasjerinntekter på 137 000 SEK. Til sammen skulle

³ Dette er prisen per reise dersom en kjøper minst 6 reiser på en gang.

dette tilsvare passasjerinntekter på om lag 600 000 NOK. Når vi beveger oss sørover til E12, finner vi at Swebuss hadde passasjerinntekter på om lag 300 000 SEK.

Godsinntekter: SB Nordlandsbuss hadde i 2006 inntekter på 100 000 NOK knyttet til grenseoverskridende godsfrakt fra Norge til Sverige. Tilsvarende tall for Skelleftebuss (godsfrakt fra Sverige til Norge) var om lag 30 000 SEK. Til sammen skulle dette tilsvare godsinntekter på ca. 130 000 NOK. Grenseoverskridende godsinntekter (begge veier) over E12 med Swebus, var 188 000 SEK i 2006.

Totale inntekter: Hvis vi summerer grenseoverskridende passasjer- og godsinntekter, finner vi at disse i 2006 var henholdsvis 730 000 NOK på ruten Bodø-Skellefteå og 488 000 SEK på ruten Mo i Rana-Umeå. Dette skulle tilsvare inntekter per km på henholdsvis 13,11 NOK og 5,62 SEK.

2.7.3 Kostnader

Når det gjelder kostnadene knyttet til den grenseoverskridende trafikken, har vi anslått disse ut fra opplysninger fra selskapene over de totale kostnader per km de har på disse rutene. På denne bakgrunn har vi lagt til grunn en kilometerkostnad på 14 NOK på ruten Bodø-Skellefteå og 11 SEK på ruten Mo i Rana-Umeå. Med den aktuelle produksjonen (målt i utkjørte km) på den grenseoverskridende delen av rutene (Junkerdal-Jäckvik og Mo i Rana-Tärnaby), finner vi kostnader i 2006 på henholdsvis 780 000 NOK og 955 000 SEK.⁴

2.7.4 Offentlige tilskudd

Nordlandsbuss mottar et tilskudd på 10 NOK per km for strekningen Bodø-Junkerdal. I 2006 utgjorde tilskuddet 918 000 NOK. På motsatt side av grensen mottar Skelleftebuss tilskudd for produksjonen på strekningen Skellefteå-Jäckvik. Da tilskuddet her er en del av en større pakke, er det ikke mulig å finne et spesifikt tilskudd per km på denne strekningen.

Når det gjelder bussruten mellom Mo i Rana og Umeå, så drives denne av Swebus AB, på kontrakt for Länstrafiken i Västerbotten. Swebus har en bruttokontrakt som omfatter en større ruteproduksjon i Västerbotten, slik at det ikke er mulig å skille ut bidraget knyttet til verken den grenseoverskridende trafikken eller til strekningen Umeå-Tärnaby.

Det er imidlertid mulig å lage et eget regnskap for den grenseoverskridende trafikken, når vi tar utgangspunkt i inntektene denne genererer (passasjerer + gods) samt en "rimelig" kostnad per km. Vi regner den "grenseoverskridende produksjonen" som strekningen Junkerdal-Jäckvik og Mo i Rana-Tärnaby. Se Tabell 2-6.

2.8 OPPSUMMERING

Avstanden Junkerdal-Jäckvik er 91 km. Med dagens ruteopplegg (6 ukentlige turer hver vei) innebærer dette en årlig produksjon på denne strekningen på 55 700 km. Mellom Mo i Rana og Tärnaby er det 119 km. Da det er en daglig avgang i hver retning, innebærer dette en årlig

⁴ Kilometerkostnadene er anslagsvis 10 % - 15 % lavere (målt i samme valuta) ved å drive busstransport i Sverige enn i Norge ved samme busstype og sammenlignbare ruteopplegg. Dette skyldes i hovedsak at sjåførlønninger og verkstedutgifter er lavere i Sverige enn i Norge.

produksjon på 86 800 km. Når vi i Tabell 2-6 har beregnet inntekter, kostnader og driftsresultat per km, er det denne produksjonen vi har lagt til grunn.

Tabell 2-6: Økonomiske nøkkeltall for den ”grenseoverskridende” delen til bussrutene Bodø-Skellefteå (Junkerdal-Jäckvik) og Mo i Rana-Umeå (Mo i Rana-Tärnaby). Tall fra 2006.

	<i>Bodø-Skellefteå (Junkerdal-Jäckvik)</i>	<i>Mo i Rana-Umeå (Mo i Rana-Tärnaby)</i>
Antall passasjerer	5 000	2 000
Passasjerinntekter	600 000 NOK	300 000 SEK
Inntekter per passasjer	120 NOK	150 SEK
Inntekter per km	10,77 NOK	3,46 SEK
Godsinntekter	130 000 NOK	188 000 SEK
Inntekter per km	2,33 NOK	2,17 SEK
Totale inntekter	730 000 NOK	488 000 SEK
Totale inntekter per km	13,11 NOK	5,62 SEK
Totale kostnader per km	14 NOK	11 SEK
Totale årlige kostnader	780 000 NOK	955 000 SEK
Driftsresultat	-50 000 NOK	-467 000 SEK
Driftsresultat per km	-0,90 NOK	-5,38 SEK
Kostnadsdekning	94 %	51 %

Som det framgår av Tabell 2-6 så er den grenseoverskridende delen av rutene ikke bedriftsøkonomisk lønnsomme isolert betraktet. Økonomien på SilverXpressen (Junkerdal-Jäckvik) er imidlertid betydelig bedre enn på ruten mellom Mo i Rana og Umeå (Mo i Rana-Tärnaby), hovedsakelig på grunn av betydelig høyere passasjerinntekter. Våre beregninger tilsier at den grenseoverskridende delen av produksjonen krever et tilskudd per km på 0,90 NOK (0,78 SEK) og 5,38 SEK (6,18 NOK) for henholdsvis strekningen Junkerdal-Jäckvik og Mo i Rana-Tärnaby.

Her kan det bemerkes at Länstrafiken i Västerbotten vurderer å kjøpe flere rutekilometer på strekningen Mo i Rana-Tärnaby. Dette innebærer at det sannsynligvis vil bli opprettet en ny avgang mellom disse destinasjonene, som er bedre tilpasset reisebehovene til befolkningen. Ved et attraktivt ruteopplegg regner en i Länstrafiken med at merkostnadene ved tilleggsproduksjonen skal kunne dekkes inn av de trafikkinntektene som genereres.

3. NYE BUSSRUTER: MOSJØEN-HEMAVAN OG MOSJØEN-VILHELMINA

I dette kapitlet vil vi gi en vurdering av et mulig ruteopplegg for framtidige bussruter mellom Mosjøen og henholdsvis Hemavan og Vilhelmina. Med utgangspunkt i aktuelle ruteopplegg vil det gjennomføres en analyse av forventede kostnader, inntekter og tilskuddsbehov på de aktuelle rutene. Til slutt diskuteres mulighetene til å finansiere et forventet bedriftsøkonomisk underskudd for rutedriften.

3.1 PASSASJERGRUNNLAG

I Tabell 3-1 gis en oversikt over antall innbyggere i influensområdet til de nye bussrutene.

Tabell 3-1: Antall innbyggere i influensområdet til de nye bussrutene⁵.

<i>Mosjøen-Hemavan</i>		<i>Mosjøen-Vilhelmina</i>	
Kommune	Innbyggertall	Kommune	Innbyggertall
Vefsn	13 571	Vefsn	13 571
Grane	1 540	Grane	1 540
Hattfjelldal	1 482	Hattfjelldal	1 482
Hemavan/Tärnaby	1 540	Vilhelmina	7 266
Sum	18 133		23 859

Som det framgår av Tabell 3-1 er det vel 18 000 innbyggere i det vi kan definere som det primære influensområdet til en bussrute mellom Mosjøen og Hemavan, mens tilsvarende innbyggertall for strekningen Mosjøen-Vilhelmina er knapt 24 000. Her må det også bemerkes at store deler av influensområdet naturlig nok er "felles" mellom de to rutene. Dette innebærer at rutene til en viss grad "konkurrerer" om passasjerer i den grad destinasjoner, eksempelvis Hemavan og Kittelfjäll, oppfattes som alternative reisemål. Sammenholdt med influensområdet for rutene Bodø-Skellefteå og Mo i Rana-Umeå på henholdsvis 142 000 og 169 000 innbyggere, er kundegrunlaget for rutene via Krutfjell- og Sagavegen svært lite.

3.2 BUSSTYPER

Med utgangspunkt i det bussrutetilbudet som i 2007 gis mellom Mo i Rana og Umeå og mellom Bodø og Skellefteå (SilverXpressen), ser vi det som naturlig at inntektene på grenseoverskridende bussruter med utgangspunkt i Mosjøen på norsk side og Hemavan og Vilhelmina på svensk side, må baseres på inntekter både fra passasjer- og godsbeholdning. Således forutsetter vi at det må anskaffes kombinertbusser til å operere rutene.

⁵ Innbyggertallene for kommunene i Norge er per 1. januar 2007. For kommunene i Sverige er innbyggertallene per 30. juni 2007. Kilder: www.ssb.no og www.scb.se. Innbyggertallet for området Hemavan/Tärnaby er innehentet fra Storuman kommune.

En ny buss av tilsvarende type som de bussene som trafikkerer mellom Bodø og Skellefteå (15 m, 37-38 passasjerplasser og 9-12 pallplasser i kjølerom), vil koste 3,1 – 3,2 mill. NOK (2,8 – 2,9 mill. SEK) i anskaffelse. Det er dette kostnadsnivået vi legger til grunn i analysen.



3.3 RUTEOPPLEGG OG PRODUKSJON

Et sentralt punkt når en skal vurdere forventede inntekter og kostnader ved å opprette en ny bussrute, blir å konkret vurdere hvilket ruteopplegg (ruteføring, frekvens rutetabell) sammen med busstype(r) som en skal ta utgangspunkt i. Således er det viktig å ta utgangspunkt i de bussrutene som finnes i det området der en ny rute vurderes opprettet, da opplegget for en ny rute må vurderes i sammenheng med det eksisterende rutenettet for å se på muligheter for samordning og korrespondanse. Parallellkjøring er sjelden lønnsomt, og må derfor unngås.

3.3.1 Eksisterende bussruter

Både fra Vilhelmina og fra Mosjøen går det i dag bussruter mot grensen, til henholdsvis Kittelfjäll og Hattfjelldal. Det går også en bussrute mellom Tärnaby og Gröndal/Joesjö. Denne ruten, som primært er en skolerute, har ingen forbindelse til Hemavan.

I Figur 3-1 og Figur 3-2 gjengis rutetabellen for rute 231 mellom Mosjøen og Hattfjelldal. Som det framgår av Figur 3-1 og Figur 3-2 er det en daglig rute (på skoledager) fra Mosjøen til Hattfjelldal kl. 07.05. Retur fra Hattfjelldal er kl. 13.10. Lørdag går det buss fra Mosjøen kl. 15.10 og søndag kl. 20.00. Det går ikke buss fra Hattfjelldal på lørdag, mens det på søndag går en buss kl. 18.30.

18-231 Susendal-Hattfjelldal-Trofors-Mosjøen										
Klikk her for returtabell >		Skriv ut printervennlig tabell								
Lokalrute 231										
Adresse: SB Nordlandsbuss avd. Indre Helgeland Tlf. 75 12 76 30, fax: 75 11 97 56										
Mobiltlf.: 948 50 355.										
1/10 07-24/3 08		S	*	124	35	DX7	S	**	DX67	7
Susendal sk.	...	0715	0715	...	...	...	...	...	...	...
Ivarud	...	0745	0745	...	...	...	...	...	...	...
Ørjedalsveg	...	0750	0750	...	...	...	...	...	...	...
Hattfjelldal	...	0820	0820	...	...	...	...	...	...	...
Hattfjelldal	0630	0830	0830	0830	1310	1310b	1830			
Storvatn	-	-	-	-	-	-	-			
Trofors ib.st.	0710	0905	0905	0905	1345	1345	1905			
Trofors ib.st.	0710	0905	0905	0905	1400	...	1905			
Låksfors	-	-	-	-	-	...	-			
Mosjøen rb.st.	0810	0955	0955	0955	1510	...	1950			
* Bare Skd. ** Turen kjøres kun ved skolefri. b. Bestillingsdrosje. Tlf. 75 12 76 38. c. Skoledager, fra Olderskog skole kl. 1410 om Sikmoveien. d. Korr. med  23-703 fra Mosjøen.										

Figur 3-1: Rutetabell Hattfjelldal-Mosjøen. (Gjelder f.o.m. 1/10-07 t.o.m. 24/3-08).

18-231 Mosjøen-Trofors-Hattfjelldal-Susendal												
Klikk her for turtabell> Skriv ut printervennlig tabell												
Lokalrute 231 Adresse: SB Nordlandsbuss avd. Indre Helgeland Tlf. 75 12 76 30, fax: 75 11 97 56 Mobiltlf.: 948 50 355.												
1/10 07-24/3 08	S	**	DX67	S	DX67	*	1234	**	**	*	6	S
Mosjøen rb.st.	0705	...	1215	1420c	...	1420	...	1510	1510	...		
Laksfors	-	...	-	-	...	-	...	-	-	...		
Trofors jb.st.	0825	0825b	1300	1515	1515	1515	...	1555	1555	1730d		
Storvatn	-	-	-	...	-	-	...	-	-	-		
Hattfjelldal	0905	0905	1345	...	1550	1550	...	1635	1635	1805		
Hattfjelldal	...	...	1400	...	1600	...	1600	1635	...	...
Ørjedalsveg	...	...	-	...	-	...	-	-	...	...
Susendal sk.	...	...	1505	...	1700	...	1700	1730	...	...

Figur 3-2: Rutetabell Mosjøen-Hattfjelldal. (Gjelder f.o.m. 1/10-07 t.o.m. 24/3-08).

320 Gröndal - Joesjö - Laisholm -Tärnaby				
Tur Nummer	32001	32003	32005	
Dag	M-F	MT TF	M-F	
Period	1			
Anmärkning				
Gröndal	07.35		16.45	
Joesjö	07.40	13.55	x	
Joeström	07.55	14.10	x	
Laisholm	08.05	|	|	
Tärnaby skola	08.25	|	|	
Tärnaby Bstn	08.30	14.30	17.15	
Tur Nummer	32004	32006	32002	
Dag	M-F	MT TF	M-F	
Period	1			
Anmärkning				
Tärnaby Bstn	06.55	13.05	15.50	
Tärnaby skola	|	13.10	15.55	
Laisholm	|	x	x	
Joeström	x	13.40	16.25	
Joesjö	x	13.55	16.40	
Gröndal	07.25		16.45	

1 = Skoltid - läsår utom jul-, sport- och påsklov

Figur 3-3: Rutetabell Gröndal-Tärnaby.

Hvis vi beveger oss over grensen til Sverige, så er det en lokalrute som på hverdager går kl. 06.55, kl. 13.05 og kl. 15.50 fra Tärnaby og kl. 07.35, kl. 13.55 og kl. 16.45 fra Gröndal. Se Figur 3-3. Dette er en rute som primært kjøres for å transportere skolebarn til/fra Tärnaby skole.

Når det gjelder bussrutetilbudet fra Vilhelmina og mot norskegrensen, så går det en rute på hverdager kl. 10.00 og kl. 16.20 fra Vilhelmina til Kittelfjäll. Ankomst Kittelfjäll er kl. 12.45 og kl. 18.40. Fra Kittelfjäll går det buss til Vilhelmina kl. 06.40 og kl. 13.00 med ankomst Vilhelmina kl. 08.50 og kl. 15.15. Reisetiden er 2t - 2t 45 min. Det er også reisemuligheter på lørdager og søndager, henholdsvis kl. 14.35/14.20 fra Kittelfjäll og kl. 12.05 og kl. 19.15 fra Vilhelmina. Se Figur 3-4.

417/420 Kittelfjäll/Klimpfjäll - Saxnäs - Stalon - Vilhelmina												
Tur Nummer	41701	42001	42003	76001	41703	42005	65301	42007	76003	41707	65303	42011
Dag	M-F	M-F	M-F	M-F	M-F	M-F	L	L	L	L	SoH	SoH
Period	2		4									
Anmärkning	b,z				a,z			b,z		a,z		
Kittelfjäll	06.40				13.00		07.40 ^b			14.35	14.20 ^b	
Dikanäs	07.10				13.30		08.10 ^b			15.05	14.50 ^b	
Storseleby	08.15											
Klimpfjäll		06.40	07.50	13.15 ^b		15.30		07.50	14.40 ^b			14.30
Saxnäs		07.05	08.20	13.45 ^b		15.55		08.20	15.10 ^b			14.55
Stalon		07.35	08.50	14.20	14.20	16.25	08.50	08.50	15.45	15.45	15.30	15.30
Rönnäs		07.55	x			x		x				x
Skansholm		08.05	09.20		x	17.00		09.20		x		16.00
Hembergsskolan												
Vilhelmina Bstn	08.50	08.50	09.50		15.15	17.30		09.50		16.35		16.30
Trafikutövare:	DIKA	SAX	SAX	RES	DIKA	VILT	RES	SAX	RES	HEL	RES	SAX
Tur Nummer	41702	42020	41706	42004	42012	65302	42006	65304	41710	42008	42010	65306
Dag	M-F	M-F	M-F	M-F	M-F	M-F	F	F	L	L	SoH	SoH
Period	1		2		4		4					
Anmärkning					a,z		h		a,h,z		a,z	
Vilhelmina Bstn	10.00	12.30	16.20	16.30	17.50		21.10		12.05	12.30	19.15	
Hembergsskolan			x	x								
Skansholm		12.50		17.00	18.15		21.35			12.50	19.30	
Rönnäs		13.00		17.10	18.25		21.50			13.00	19.50	
Stalon		13.25		17.30	18.45	18.45 ^b	22.05	22.05 ^b		13.25	20.10	20.10 ^b
Saxnäs		14.30		18.00	19.10		22.35			14.05	20.35	
Klimpfjäll		15.00		18.35	19.45		23.05			14.45	21.10	
Storseleby	10.25		17.00						12.35			
Dikanäs	11.50		17.55			19.45 ^b		22.35 ^b	13.55			20.40
Kittelfjäll	12.45		18.40			20.30		23.00	14.25			21.15
Trafikutövare:	DIKA	VILT	DIKA	SAX	SAX	RES	VILT	RES	HEL	SAX	SAX	RES

2 = Ej under skolernas sommarlov
4 = Endast under skolernas sommarlov
a = Anslutning i Stalon till/från linje 420 för resenärer till/från Kittelfjäll
b = Anslutning i Stalon till/från linje 417 för resenärer till/från Kittelfjäll
h = Turen går även 21/6 2007, 20/3 och 30/4 2008
z = Turen går endast om den förhandsbeställes senast kl. 17.00 dag före resdag hos Reseservice på tel. 020 - 22 10 20

Trafikutövare:
Dikanäs Buss & Taxi, tel 0940/801 80,
Busspoolen gm Vilhelmina Taxi, tel 0940/104 00,
Saxnäs Trafik, tel 0940/700 85
Hellströms Busstrafik, tel 0941/103 35

Figur 3-4: Rutetabell Vilhelmina-Kittelfjäll.

Det er også en rute som kjører strekningen Skalmodal- Kittelfjäll- Dikanäs. Se Figur 3-5. Ruten går kun på hverdager, og er primært opprettet for å kjøre barn til/fra skolen i Dikanäs.

328 Skalmodal - Grännsjö - Kittelfjäll - Dikanäs			
Trafikutövare: Dikanäs Buss och Taix, tel 0940/801 80			
Tur Nummer	32802		
Dag	M-F		
Period	1		
Anmärkning			
Skalmodal			
Grännsjö	07.20		
Bojtikken	x		
Gielas			
Kittelfjäll	08.00		
Dikanäs	08.45		
Tur Nummer	32801	32803	32805
Dag	To-F	M-F	M-O
Period	1	3	1
Anmärkning			
Dikanäs	14.10	14.10	15.00
Kittelfjäll	14.40	14.55	15.30
Gielas	x	15.30	x
Bojtikken	x	x	x
Grännsjö	x	x	x
Skalmodal	16.00	16.10	16.50
1 = Skoltid - läsår utom jul-, sport- och påsklov 3 = Endast under skolernas sommar-, jul-, sport- og påsklov			

Figur 3-5: Rutetabell Skalmodal-Kittelfjäll-Dikanäs.

Hvis vi ser på reisemulighetene med buss mellom Vilhelmina og Örnsköldsvik, som er startpunktet på Sagavegen i øst, så er disse gjengitt i Tabell 3-2.

Tabell 3-2: Bussrutetilbudet på hverdager mellom Vilhelmina og Örnsköldsvik, høsten 2007.

	<i>Avgang</i>	<i>Via</i>	<i>Ankomst</i>	<i>Reisetid</i>
Fra Vilhelmina	07.00	Lycksele og Umeå	15.15	8 t 15 min
	10.10	Dorotea og Umeå	15.35	5 t 25 min
	12.00	Åsele, Lycksele og Umeå	19.35	7 t 35 min
	16.30	Åsele og Umeå	00.15	7 t 45 min
	16.40	Dorotea og Umeå	00.15	7 t 35 min
Fra Örnsköldsvik	08.00	Umeå og Lycksele	15.45	7 t 45 min
	12.30	Umeå og Lycksele	17.45	5 t 15 min
	14.50	Umeå og Åsele	21.05	6 t 15 min

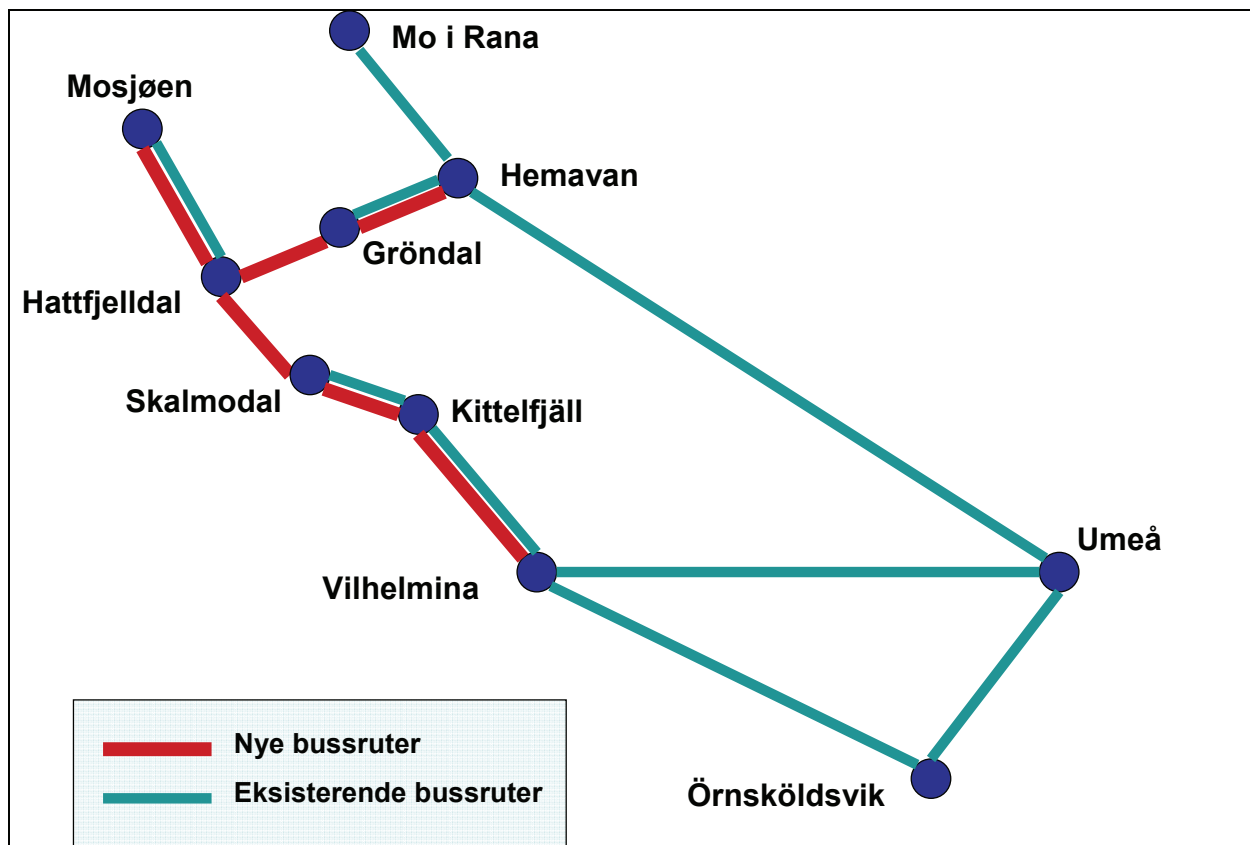
Av Tabell 3-2 ser vi at det er fire/fem reisemuligheter fra Vilhelmina med første avgang kl. 07.00 og siste avgang kl. 16.30/16.40. Reisetiden varierer fra 5 t 25 min til 8 t 15 min. Alle rutene går via Umeå. Fra Örnsköldsvik kan en reise 3 ganger, med første avgang kl. 08.00 og siste avgang kl. 14.50. Reisetiden varierer fra 5 t 15 min til 7 t 45 min. Også her går alle rutene via Umeå.

3.3.2 Mulige ruteopplegg for nye bussruter

Med utgangspunkt i dagens bussrutetilbud mellom Helgeland og Västerbotten, har vi i Figur 3-6 illustrert et mulig fremtidig ruteopplegg for nye grenseoverskridende bussruter.

Hvis det skal opprettes en ny grenseoverskridende bussrute mellom Mosjøen og Hemavan/Vilhelmina, kan en benytte helt eller delvis det eksisterende ruteopplegget både på norsk og svensk side av grensen. Alt etter valgt ruteopplegg må det sannsynligvis kjøpes inn 2 eller 3 nye busser. Følgende konsepter vil være mulige:

1. De nye bussene kjører hele strekningen. Dette innebærer felles buss Mosjøen-Hattfjelldal. Egne busser Hattfjelldal-Hemavan og Hattfjelldal-Vilhelmina.
2. De nye bussene kjører kun strekningen Hattfjelldal-Hemavan/Vilhelmina. Dette betyr at eksisterende rute mellom Mosjøen og Hattfjelldal benyttes begge veier.
3. De nye bussene kjører kun strekningene Hattfjelldal-Hemavan og Hattfjelldal-Kittelfjäll. Dette innebærer at eksisterende ruter mellom Mosjøen og Hattfjelldal og Vilhelmina og Kittelfjäll benyttes begge veier. Dersom bussen fra Vilhelmina skal rekke siste buss fra Hattfjelldal til Mosjøen kl. 13.10, kan imidlertid ikke eksisterende rute kl. 10.00 fra Vilhelmina benyttes. Da må enten ruten starte om lag 2 timer tidligere fra Vilhelmina, eller det må settes opp en ekstra avgang.



Figur 3-6: Prinsippskisse av et mulig bussrutenett mellom Helgeland og Västerbotten.

Et mulig ruteopplegg med korrespondanse med eksisterende bussrute mellom Mosjøen og Hattfjelldal begge veier, vil kunne være som vist i Tabell 3-3.

Tabell 3-3: Mulig ruteopplegg for en daglig bussrute mellom Mosjøen og Hemavan/Vilhelmina.

Km	Tid		Km	Tid	
0	07.05	Mosjøen			
39	08.25	Trofors			
73	09.05	Hattfjelldal	73	09.05	Hattfjelldal
83	09.35	Joesjö	110	09.50	Skalmodal
112	10.20	Hemavan	176	11.15	Kittelfjäll
			236	12.10	Stalon
			301	13.30	Vilhelmina
Km	Tid		Km	Tid	
0	08.55	Vilhelmina			
65	10.15	Stalon			
125	11.10	Kittelfjäll	0	11.50	Hemavan
191	12.20	Skalmodal	29	12.35	Joesjö
228	13.05	Hattfjelldal	39	13.05	Hattfjelldal
			73	13.45	Trofors
			112	15.10	Mosjøen

Som det framgår av Tabell 3-3 kan ruten starte fra Mosjøen kl. 07.05. Turen til Hattfjelldal blir da samordnet med eksisterende rute 231. I Hattfjelldal må enten de som skal til Hemavan eller Vilhelmina bytte buss. Det samme må naturligvis skje med godset. Noe av dette må omlastes på en ny buss. Ankomst Hemavan er anslått til kl. 10.20. Dette innebærer en reisetid på totalt 3 t 15 min. Bussen til Vilhelmina kan være fremme i Vilhelmina om lag kl. 13.30. Ruten kan samordnes med eksisterende rute fra Kittelfjäll til Vilhelmina. Se senere. Total reisetid vil bli om lag 7 timer.

Når det gjelder muligheter for korrespondanse med eksisterende bussrute mellom Mo i Rana og Umeå, er ikke dette mulig med ruteopplegget som presenteres i Tabell 3-3, da bussen til Umeå kjører fra Hemavan kl. 08.05. Dersom en skal oppnå korrespondanse kan ikke bussen fra Mo i Rana kjøre fra Hemavan før kl. 10.30, noe som innebærer at avgang fra Mo i Rana vil bli ca. kl. 09.00. Dette ville nok ha generert flere reisende fra Mo i Rana, da dagens avgang kl. 06.25 er svært tidlig for de fleste. Årsaken til den tidlige avgangen fra Mo i Rana, er at bussen benyttes til å transportere skolebarn til Skolen i Tärnaby. Dersom bussen skal starte senere fra Mo i Rana, må det således settes opp egen transport av skolebarn til skolen i Tärnaby.⁶

En bussrute mellom Mosjøen og Hemavan kan være aktuell å benytte for personer som skal reise til Stockholm med fly fra lufthavnen i Hemavan. Høsten 2007 er det en daglig avgang til Stockholm kl. 14.30. Flyet fra Stockholm ankommer Hemavan kl. 11.40 (avgang Arlanda kl. 09.00). Det er ingen flygninger på lørdager. Søndag er det et fly med avgang Arlanda kl. 12.00 og ankomst Hemavan kl. 13.50. Retur til Stockholm er kl. 15.05. Se for øvrig <http://www.hemavantarnabyairport.se/>. Med det ruteopplegget som skisseres i Tabell 3-3 vil reisende fra Norge kunne benytte bussen som tilbringertransport.

Ruteopplegget medfører ikke korrespondanse med flyankomst fra Stockholm. Dersom slik korrespondanse skal etableres, kan bussavgang fra Hemavan tidligst være kl. 12.00. Her er det kun snakk om 10 minutter forskyvning, noe som må være mulig å få justert inn, enten ved en litt tidligere flyankomst, eller en litt senere bussavgang.

Et ruteopplegg som ovenfor vil også kunne samordnes med eksisterende bussrute fra Kittelfjäll til Vilhelmina, som høsten 2007 har daglige avganger fra Kittelfjäll kl. 13.00. Med det ruteopplegget som skisseres blir det en ventetid i Kittelfjäll på 1 t 45 min. Dersom ruten skulle bli en realitet, bør det være mulig å samordne de to rutene bedre, slik at ventetiden kan reduseres, og ankomst Vilhelmina framskyndes noe.

Når det gjelder retur fra Vilhelmina er utfordringen større. Her har vi antydnet en avgang kl. 08.55 for at bussen skal kunne være fremme i Hattfjelldal til kl. 13.05. Eksisterende bussrute fra Vilhelmina til Kittelfjäll går ikke før kl. 10.00. Her må avgangen fra Vilhelmina framskyndes ca. 1 time dersom den nye ruten skal samordnes med den eksisterende. Dette skal i prinsippet la seg gjøre, siden bussen fra Kittelfjäll ankommer Vilhelmina kl. 08.50.

Som vist i Tabell 3-2 er det daglige bussavganger fra Vilhelmina til Örnsköldsvik kl. 16.30 med ankomst Örnsköldsvik kl. 00.15. Dette innebærer at det i prinsippet vil være mulig å reise fra Mosjøen til Örnsköldsvik med rimelig korresponderende bussruter. Reisetiden blir

⁶ Markedssjef Morten Møkleby i SB Nordlandsbuss hadde i 2005 en presentasjon av et arbeid i Interreg-prosjektet "Barents Road", der han skisserte en bussavgang fra Mo i Rana kl. 10.00 og fra Umeå kl. 06.30 med møteplass/bussbytte i Tärnaby. Ankomst Hemavan var anslått til kl. 11.50. Et slikt ruteopplegg måtte også sies å korrespondere med "Krutfjellekspressen", dog med en noe lang ventetid i Hemavan.

imidlertid over 17 timer, så det er vel å betrakte som et tilbud for spesielt interesserte. Motsatt vei finnes ingen slik reisemulighet.

3.4 FORVENTET ANTALL PASSASJERER

Et sentralt spørsmål er hvor mange passasjerer de aktuelle bussrutene kan forventes å få. Dette er et vanskelig spørsmål, og kan best besvares gjennom å vurdere trafikktallene fra bussrutene mellom Bodø og Skellefteå og mellom Mo i Rana og Umeå. I tillegg må det ”korrigeres” for ulikt antall innbyggere i influensområdet. Som redegjort for i kapittel 2.4 var det i 2006 5 000 grenseoverskridende passasjerer på ruten Bodø-Skellefteå mens tilsvarende tall for ruten mellom Mo i Rana og Umeå var 2 000. Det er lite som tilsier at trafikken over grensen langs Krutfjellvegen eller Sagavegen kan forventes å få et passasjertall som kan overskride disse.

Ved å trekke analogier til de eksisterende rutene Bodø-Skellefteå og Mo i Rana-Umeå, kan vi utarbeide trafikkprognoser. Vi gjør da følgende analogibetraktninger knyttet til forventet antall passasjerer per år.

- Samme antall passasjerer per km som Bodø-Skellefteå.
- Samme antall passasjerer per km som Mo i Rana-Umeå.
- Samme antall passasjerer per innbygger i influensområdet som Bodø-Skellefteå.
- Samme antall passasjerer per innbygger i influensområdet som Mo i Rana-Umeå.

Basert på disse forutsetningene får vi passasjeranslag som vist i Tabell 3-4.

Tabell 3-4: Forvent antall årlige ”grenseoverskridende” passasjer på framtidige bussruter på strekningen Mosjøen-Hemavan og Mosjøen-Vilhelmina ved ulike forutsetninger.

	<i>Samme antall passasjerer per km som på ruten</i>		<i>Samme antall passasjerer per innbygger i influensområdet som på ruten</i>	
	Bodø-Skellefteå	Mo i Rana-Umeå	Bodø-Skellefteå	Mo i Rana-Umeå
Mosjøen-Hemavan	1 100	470	621	208
Mosjøen-Vilhelmina	2 900	1 260	842	283

Som det framgår av Tabell 3-4 spriker naturlig nok prognosene mye alt etter hvilke forutsetninger som legges til grunn. Prognoseanslagene blir spesielt lave når vi gjør analogibetraktninger basert på innbyggertallet i influensområdet. Det er rimelig å anta at de høyeste passasjeranslagene, basert på antall passasjerer per km på ruten Bodø-Skellefteå, er alt for optimistiske, mens de laveste passasjeranslagene, basert på antall passasjerer per innbygger i influensområdet på ruten Mo i Rana-Umeå sannsynligvis er for pessimistiske. Da bør en realistisk trafikkprognose ligge et eller annet sted mellom disse anslagene.

3.5 FORVENTET GODSFRAKT

Når det gjelder potensialet for godsfrakt, er nok dette sannsynligvis svært begrenset. I Hattfjelldal og på Trofors er det 2 større godsgenererende bedrifter, henholdsvis Arbor fabrikker og Svenningdal fabrikker. Ingen av disse ser for seg at ruten på kort sikt vil ha noen spesiell betydning knyttet til varetransport, vesentlig fordi bedriftene sender og mottar gods i volum som krever langt større lastekapasitet enn det godsrommene på de aktuelle bussene kan tilby. For mindre forsendelser, eksempelvis aluminiumsprofiler og glass til Svenningdals vindusproduksjon, kan en godsførende rute over Krutfjellvegen kunne være interessant, delvis i forhold til dagens leverandører, men mest knyttet til mulige nye leverandører i Västerbotten.

Ellers er det i dag en del småskala matprodusenter i Hattfjelldal, som ønsker å selge sine varer på svensk side av grensen. I dag gjør imidlertid fortolling og andre eksportbarrierer at dette er vanskelig. En bedrift i Hattfjelldal, Sæterstad gård (<http://www.seterstadgard.no/>) har imidlertid klart å få markedsadgang i Sverige, og for denne bedriften vil en bussrute kunne benyttes ved frakt av produktene til kundene i Sverige. Dersom flere småskala matprodusenter også klarer å få markedsadgang, vil en regulær bussrute være nyttig ved distribusjonen av varene.

Det er i dag en del privatkunder på Helgeland som bestiller varer fra bedrifter i Sverige, og får disse levert til Tärnaby der de selv må hente dem. Dersom varene kunne sendes med en grensekryssende bussrute, kunne sannsynligvis denne handelen øke i omfang.

Hvor omfattende varetransporten vil bli, vil også avhenge av fraktprisen. Spesielt større kunder, som skulle ønske å sende varer på regulær basis, vil nok kreve gunstige fraktrater, dersom tilbudet skulle bli benyttet. De grensekryssende rutene bør imidlertid knyttes opp mot det svenske bussgodssystemet, jf. Figur 2-3, for å dra nytte av deres bestillingssystem samt rute- og terminalnett i Sverige. På denne måten kan en på sikt kunne få til en effektiv godsframtøring, som vil kunne åpne nye muligheter for grensekryssende godsforsendelser, jf. omtalen av godsfrakten med SilverXpressen.

3.6 SPESIELT OM PERSONREISER

Som vist i kapittel 3.3.1 er det i dag "nesten" mulig å krysse grensen over Skalmødalen og Krutfjell med buss. Dersom bussrutene kan knyttes sammen på en kundevennlig måte, jf. kapittel 3.3.2, vil dette gjøre det enklere for reiselivsbedriftene både på norsk og svensk side av grensen og trekke til seg kunder som ikke ønsker eller kan kjøre egen bil. For nordmenn vil handleturer til Tärnaby (eller rett over grensen til Tärna Vilt - <http://www.tarnavilt.se/>) og turer til skianleggene i Hemavan/Tärnaby og Kittelfjäll være aktuelle reisemål der bussrutene over grensen kan benyttes. Det foregår for tiden en betydelig hyttebygging i Hemavan-området, der Helgelendinger er relativt godt representert. Også for disse vil et bussrutetilbud kunne være interessant. Også i Kittelfjäll bygges det en del fritidsboliger, og det bygges også opp et nytt handelssentrum her, som på sikt vil kunne trekke til seg kunder også fra Norge.

For svenskene vil turer til Mosjøen i forbindelse med shopping og kulturarrangementer være aktuelle. Mosjøen har de seneste årene bygd opp et variert butikktilbud og en kafékultur som kan markedsføres på svensk side av grensen. Historisk sett har det vært Mo i Rana som har vært det viktigste norske reisemålet for befolkningen i Västerbotten, mens tilbudene i Vefsn har vært nærmest ukjente.

Det er i dag en god del nordmenn, primært fra Rana, men også fra Hattfjelldal, Grane og Vefsn, som benytter Hemavan lufthavn for reiser til/fra Stockholm og eventuelt videre derfra til andre destinasjoner. Ved Hemavan lufthavn er man opptatt av at det i dag ikke er mulig, eller i beste fall svært uhensiktsmessig, å benytte buss som tilbringertransport for reisende fra Rana. Lufthavnledelsen er derfor svært interessert i at det kan opprettes bussrutetilbud som korresponderer med flyavganger og flyankomster på lufthavnen. Lufthavnen er for tiden under oppgradering, blant annet ved at rullebanen forlenges, og det arbeides for at den svenske stat skal kunne kjøpe flere flyruter fra lufthavnen.

Et sentralt spørsmål er naturlig nok hvorfor en skal krysse grensen med buss og ikke med egen bil. For å få grensekryssende turister til å la bilen stå hjemme, kreves det ikke bare et attraktivt tilbud i form av avgangtider, frekvens, pris og komfort. Tilbudet må også markedsføres og gjøres kjent på begge sider av grensen slik at potensielle kunder velger å prøve det nye rutetilbudet. Her kan det imidlertid nevnes at det å pendle mellom Norge og Sverige med egen bil ikke er helt enkelt. Siden kun Sverige er medlem i EU, er regelverket i dag slik at en svensk statsborger som arbeider i Norge ikke kan kjøre en svenskregistrert bil i Norge eller en norskregistrert bil i Sverige, dersom personen skal kunne benytte seg av pendlerordningen i Sverige. Dette er blant annet en problemstilling for 2 personer som arbeider ved Arbor fabrikker i Hattfjelldal og bor i Storuman. For disse ville en grensekryssende bussrute naturlig nok være interessant. Arbor fabrikker har også planer om utvidelser som krever flere ansatte, og slik som arbeidsmarkedet i Norge er i dag, vil det være naturlig med rekruttering også på svensk side av grensen.⁷

Generelt er det en sterk kobling mellom reiseliv og transport. Dette er diskutert i Hanssen og Solvoll (2007) med utgangspunkt i empiri fra Helgeland. Dårlig infrastruktur, flaskehals i infrastrukturen eller manglende transporttilbud, er faktorer som hemmer reiselivsutviklingen. Således vil et hvert nytt transporttilbud være et positivt bidrag til utviklingen av reiselivsnæringen i det området som nyter godt av transporttilbudet.

3.7 ØKONOMI

Et viktig spørsmål er hvilke inntekter, kostnader og dermed driftsresultat nye grensekryssende bussruter kan forventes å gi. Det er svært vanskelig å lage slike prognoser, men vi vil allikevel benytte en del tid på akkurat dette spørsmålet siden økonomi sannsynligvis vil bli svært avgjørende for om rutene vil bli etablert. Siden det ikke er noen fasit for hvordan denne problemstillingen skal angripes, vil vi legge ulike tilnærminger til grunn. Da personreiser vil være en viktig del av rutenes inntektsgrunnlag, vil vi innledningsvis fokusere på takster, og skissere et mulig takstregulativ for de aktuelle grensekryssende rutene.

3.7.1 Takster personreiser

Når det gjelder hvilke takster som det vil være naturlig å operere med, så har vi lagt til grunn takstregulativet som Länstrafiken i Västerbotten benytter i 2007. Takstene er avrundet til nærmeste hele 5 krone, og det er antydnet en tur-retur rabatt på om lag 8 %, som på SilverXpressen. Takstregulativet til Länstrafiken opererer med samme takster for reiselengder

⁷ Kollektivtrafikken betydning for pendling og arbeidsmarkedet i grisgrendte strøk, er blant annet diskutert i Sandow og Westin (2007), med utgangspunkt i empiri fra Umeå, Örnsköldsvik og Lycksele.

ut over 230 km. Vi har imidlertid valgt å øke takstene også ut over denne reiselengden. Med disse forutsetninger får vi takster som vist i Tabell 3-5.

Tabell 3-5: Mulige fullpristakster voksen for ulike reisestrekninger mellom Mosjøen og Hemavan/Vilhelmina. 2007-kr.

Strekning	Fullpristakst (en vei)		(Fullpristakst (tur/retur) ⁸)	
	SEK	NOK	SEK	NOK
Mosjøen-Trofors	60	50	110	95
Mosjøen-Hattfjelldal	85	70	155	130
Mosjøen-Joesjö	100	85	185	160
Mosjøen-Hemavan	125	105	230	195
Mosjøen-Skalmodal	125	105	230	195
Mosjøen-Kittelfjäll	160	135	295	250
Mosjøen-Dikanäs	175	150	320	270
Mosjøen-Stalon	225	190	415	350
Mosjøen-Vilhelmina	300	255	550	470

Av Tabell 3-5 ser vi at det eksempelvis legges til grunn en takst på 125 SEK (105 NOK) på strekningen Mosjøen-Hemavan, mens strekningen Mosjøen-Vilhelmina prises til 300 SEK (255 NOK).

3.7.2 Inntekter

Ut fra de takstene vi har lagt til grunn kan det være rimelig å anta en gjennomsnittsinntekt per passasjer på 100 SEK på ruten Mosjøen-Hemavan, og 120 SEK på ruten Mosjøen-Vilhelmina. Basert på disse takstene, og de beregningene vi gjennomførte i kapittel 3.4, får vi følgende trafikkinntekter.

Tabell 3-6: Forventede passasjerinntekter for den ”grenseoverskridende” trafikken på framtidige bussruter på strekningen Mosjøen-Hemavan og Mosjøen-Vilhelmina med ulike forutsetninger om forventet antall passasjerer. Alle tall i SEK.

	Samme antall passasjerer per km som på ruten		Samme antall passasjerer per innbygger i influensområdet som på ruten	
	Bodø-Skellefteå	Mo i Rana-Umeå	Bodø-Skellefteå	Mo i Rana-Umeå
Mosjøen-Hemavan	110 000	47 000	62 100	20 800
Mosjøen-Vilhelmina	348 000	151 000	101 000	34 000

Det forutsettes gjennomsnittlige takster på 100 SEK på ruten Mosjøen-Hemavan og 120 SEK på ruten Mosjøen-Vilhelmina.

⁸ Det er lagt til grunn en tur-retur rabatt på ca. 8 %. Dette er det samme som gis på Silverxpressen. Vi forutsetter også at det gis barnerabatt (halv pris)

Dersom vi eksempelvis antar at det vil bli fraktet samme antall passasjerer per km mellom Mosjøen og Hemavan som på den eksisterende ruten mellom Bodø og Skellefteå, ser vi at passasjerinntektene ved en gjennomsnittlig billettpris på 100 SEK vil bli 110 000 SEK. Tilsvarende inntektstall blir kun 20 800 SEK dersom vi legger til grunn samme antall passasjerer per innbygger i influensområdet som på ruten mellom Mo i Rana og Umeå.

Dersom vi legger til grunn at passasjerinntektene *per km* blir de samme som på den grenseoverskridende delen av rutene mellom Bodø og Skellefteå, vil dette gi årlige inntekter på 272 000 SEK (Hattfjelldal-Hemavan) og 726 000 SEK (Hattfjelldal- Kittelfjäll). Hvis vi gjør tilsvarende regneoperasjon og sammenholder passasjerinntektene per km med det en i dag oppnår på den grenseoverskridende delen av ruten mellom Mo i Rana og Umeå, får vi årlige inntekter på 97 000 SEK (Hattfjelldal-Hemavan) og 259 000 SEK (Hattfjelldal-Kittelfjäll).

Hvis vi som et alternativ antar at en kan oppnå samme passasjerinntekter *per innbygger i influensområdet* som på de rutene vi sammenligner med, vil dette gi årlige inntekter på 67 000 SEK (Hattfjelldal-Hemavan) og 91 000 SEK (Hattfjelldal- Kittelfjäll) når vi benytter tallene fra den grenseoverskridende delen av ruten mellom Bodø og Skellefteå, og 31 000 SEK (Hattfjelldal-Hemavan) og 42 000 SEK (Hattfjelldal- Kittelfjäll) når vi benytter tall fra den grenseoverskridende delen av ruten mellom Mo i Rana og Umeå.

Når det gjelder godstrafikken kan vi gjennomføre samme beregninger som for passasjerinntektene. Gjør vi dette får vi forventede godsinntekter som følger:

Mosjøen-Hemavan: 65 000 SEK og 60 000 SEK (samme inntekter per km som på rutene mellom Bodø og Skellefteå og Mo i Rana og Umeå). 15 000 SEK og 20 000 SEK (samme inntekter per innbygger i influensområdet som på rutene mellom Bodø og Skellefteå og Mo i Rana og Umeå).

Mosjøen Vilhelmina: 174 000 SEK og 162 000 SEK (samme inntekter per km som på rutene mellom Bodø og Skellefteå og Mo i Rana og Umeå). 20 000 SEK og 27 000 SEK (samme inntekter per innbygger i influensområdet som på rutene mellom Bodø og Skellefteå og Mo i Rana og Umeå).

Regneeksesisen ovenfor har generert en rekke tall som spriker svært mye. Et sentralt spørsmål blir hvilke forutsetninger det vil være mest naturlig å legge til grunn når vi gjør en analogibetraktning mellom de ”nye” og de etablerte rutene? Dersom vi ser på det som vi kan omtale som influensområdet til rutene, jf. Tabell 2-1 og Tabell 3-1, ser vi at det er 6-10 ganger flere innbyggere i influensområdet til rutene mellom Bodø og Skellefteå og Mo i Rana og Umeå enn hva tilfellet er for de nye rutene mellom Mosjøen og henholdsvis Hemavan og Vilhelmina. Da det normalt er en rimelig klar sammenheng mellom antall innbyggere og reiseaktiviteten i et område, er det viktig å legge stor vekt kundegrunnlaget når forventet trafikk og forventede trafikkinntekter skal anslås. Med dette som utgangspunkt mener vi det er langt mer realistisk å benytte analogien ”inntekter per innbygger i influensområdet” enn ”inntekter per km”.

Vi har i Tabell 3-7 nedenfor satt opp forventede årlige inntekter på de nye grenseoverskridende rutene. Følgende forutsetninger er lagt til grunn for anslagene på forventede passasjerinntekter med utgangspunkt i et optimistisk (høyt), pessimistisk (lavt) og et ”forventet” (middels) anslag:

- *Høyt inntektsanslag*: Her benyttes en prognose basert på samme antall passasjerer per km som på ruten Bodø-Skellefteå samt gjennomsnittlige billettpriser på 100 SEK og 120 SEK på henholdsvis ruten Mosjøen-Hemavan og Mosjøen-Vilhelmina.
- *Middels inntektsanslag*: Her benyttes en prognose basert på gjennomsnittet av inntekter per innbygger i influensområdet for rutene Bodø-Skellefteå og Mo i Rana-Umeå.
- *Lavt inntektsanslag*: Her benyttes en prognose tilsvarende den laveste inntekten per innbygger i influensområdet for rutene Bodø-Skellefteå og Mo i Rana-Umeå.

Når det gjelder forventede godsinntekter, er følgende forutsetninger lagt til grunn:

- *Høyt inntektsanslag*: Her benyttes en prognose basert på samme godsinntekter per km som på den grenseoverskridende delen av ruten Bodø-Skellefteå.
- *Middels inntektsanslag*: Her benyttes en prognose basert på gjennomsnittet av godsinntekter per innbygger i influensområdet for rutene Bodø-Skellefteå og Mo i Rana-Umeå.
- *Lavt inntektsanslag*: Her benyttes en prognose tilsvarende den laveste godsinntekten per innbygger i influensområdet for rutene Bodø-Skellefteå og Mo i Rana-Umeå.

Tabell 3-7: Forventede passasjer- og godsinntekter på framtidige bussruter på strekningen Mosjøen-Hemavan og Mosjøen-Vilhelmina ved ulike inntektsforutsetninger. Alle tall i SEK.

		<i>Mosjøen-Hemavan</i>	<i>Mosjøen-Vilhelmina</i>	<i>Totalt</i>
Passasjerinntekter	Høye	110 000	348 000	458 000
	Middels	49 200	66 700	115 900
	Lave	31 300	42 500	73 700
Godsinntekter	Høye	65 500	174 500	239 900
	Middels	17 100	23 200	40 300
	Lave	14 600	19 800	34 300
Totale inntekter	Høye	175 500	522 500	697 900
	Middels	66 300	89 900	156 100
	Lave	45 900	62 200	108 000

Ut fra Tabell 3-7 ser vi at en ved våre forutsetninger får årlige passasjerinntekter som varierer fra 74 000 SEK (lavt anslag) til 458 000 SEK (høyt anslag) og godsinntekter som varierer fra 34 000 SEK (lavt anslag) til 240 000 SEK (høyt anslag). Dette gir totale inntekter på 108 000 SEK (lavt anslag) til 698 000 SEK (høyt anslag).

Vi vil presisere at disse anslagene må betraktes som forventede inntekter på *lang* sikt, der ”lang” vil være 3-5 år. Erfaringene fra alle nye transporttilbud er at disse må få ”gå seg til” før det fulle inntekspotensialet kan tas ut. Dette er også erfaringene fra de allerede godt etablerte bussrutene mellom Bodø og Skellefteå og Mo i Rana og Umeå.

3.7.3 Produksjon og kostnader

Kostnadene ved å opprette nye bussruter vil være summen av kapitalkostnader og variable driftskostnader (drivstoff, vedlikehold og sjåførkostnader). Vanlig levetid på en buss er 1,4-1,5 mill. km. Da er det normalt foretatt ett motorbytte. En buss som kjører 140 000 – 150 000

km per år, vil altså ha en forventet levetid på 10 år. Hvis vi antar at de bussene som kjøpes inn til å trafikere de aktuelle rutene koster 3,1 mill. NOK, vil årlige kapitalkostnader ved en rente på 5 % p.a., 10 års avskrivningstid og en restverdi lik null, bli vel 400 000 kr. Ved en årlig produksjon på 100 000 km blir altså de årlige kapitalkostnadene 4 kr per km. Hvilke variable kostnader pr. km som må legges til dette beløpet vil mye avhenge av hvor godt en klarer å disponere de sjåførene som skal knyttes til ruteproduksjonen samt utnyttelsen av materiellet. Ved god sjåførutnyttelse og god utnyttelse av materiellet, vil en, som vi har sett på rutene mellom Bodø og Skellefteå og Mo i Rana-Umeå, kunne komme ned på totale kostnader per km på mellom 11 og 12 SEK (13-15 NOK). Selv om vi korrigerer for kronekursen, ligger kilometerkostnadene i Sverige lavere enn i Norge vesentlig p.g.a. lavere sjåførlønninger og rimeligere verkstedtjenester.

Når det gjelder de aktuelle rutene til/fra Mosjøen, vil det som vi har sett ovenfor kunne legges ulike driftskonsepter og ruteopplegg til grunn. Ulike konsepter vil ha noe ulike kostnader. I denne rapporten vil vi som et utgangspunkt operere med forventede kilometerkostnader på 12 SEK eller 14 NOK. Dette innebærer at vi legger til grunn variable kostnader (vesentlig sjåfør- og drivstoffkostnader på 8 SEK per km). Disse kilometerkostnadene forutsetter da at det lages et ruteopplegg som gir en god sjåfør- og vognutnyttelse.

Som for bussrutene mellom Mo i Rana og Umeå og mellom Bodø og Skellefteå, vil vi knytte kostnadene til den grenseoverskridende produksjonen. Det innebærer at vi ”hefter oss på” de eksisterende tilskuddsberettigede rutene i Hattfjelldal og Kittelfjäll. Avstanden mellom Hattfjelldal og Hemavan og Hattfjelldal og Kittelfjäll er henholdsvis 39 km og 103 km. Med en daglig rute i hver retning vil den årlige produksjonen på strekningen Hattfjelldal-Hemavan bli ca. 28 000 km, mens den årlige produksjonen på strekningen Hattfjelldal-Kittelfjäll blir om lag 75 000 km.

For å få på plass de grenseoverskridende rutene, kan en benytte helt eller delvis det eksisterende ruteopplegget både på norsk og svensk side av grensen. Alt etter valgt ruteopplegg må det sannsynligvis kjøpes inn 2 eller 3 nye busser. Følgende konsepter vil som tidligere nevnt være mulige:

4. De nye bussene kjører hele strekningen. Dette innebærer felles buss Mosjøen-Hattfjelldal. Egne busser Hattfjelldal-Hemavan og Hattfjelldal-Vilhelmina.
5. De nye bussene kjører kun strekningen Hattfjelldal-Hemavan/Vilhelmina. Dette betyr at eksisterende rute mellom Mosjøen og Hattfjelldal benyttes begge veier.
6. De nye bussene kjører kun strekningene Hattfjelldal-Hemavan og Hattfjelldal-Kittelfjäll. Dette innebærer at eksisterende ruter mellom Mosjøen og Hattfjelldal og Vilhelmina og Kittelfjäll benyttes begge veier. Dersom bussen fra Vilhelmina skal rekke siste buss fra Hattfjelldal til Mosjøen kl. 13.10, kan imidlertid ikke eksisterende rute kl. 10.00 fra Vilhelmina benyttes. Da må enten ruten starte om lag 2 timer tidligere fra Vilhelmina, eller det må settes opp en ekstra avgang.

Uavhengig av valg av rutekonsept og bussdisponering, vil vi beregne de ekstra kostnadene for å få på plass en bussrute mellom Mosjøen og henholdsvis Hemavan og Vilhelmina, til de merkostnadene som kan knyttes til nødvendig ekstra ruteproduksjon mellom Hattfjelldal-Hemavan og Hattfjelldal-Kittelfjäll. Dette innebærer i praksis at de nye bussene må anvendes også på de eksisterende tilskuddsberettigede bussrutene mellom Mosjøen og Hattfjelldal og

Vilhelmina og Kittelfjäll. Ruter med daglige avganger fra Mosjøen, Hemavan og Vilhelmina gir oss produksjon og kostnader (både totale og variable) som vist i Tabell 3-8.

Tabell 3-8: Produksjon og forventede driftskostnader for den grenseoverskridende delen av en bussrute mellom Mosjøen og Hemavan (Hattfjelldal-Hemavan) og Mosjøen-Vilhelmina (Hattfjelldal-Kittelfjäll). Kostnader i 2007 kr.

	<i>Hattfjelldal-Hemavan</i>	<i>Hattfjelldal-Kittelfjäll</i>	<i>Totalt</i>
Årlig produksjon	28 000 km	75 000 km	103 000 km
Årlige variable driftskostnader (8 SEK per km)	225 000 SEK	599 000 SEK	824 000 SEK
Årlige totale driftskostnader (12 SEK per km)	337 000 SEK	899 000 SEK	1 236 000 SEK

Ved våre forutsetninger viser Tabell 3-8 årlige totale kostnader på 1 236 000 SEK og årlige variable kostnader på 824 000 SEK.

3.7.4 Offentlige tilskudd

Basert på forventede inntekter og kostnader, kan vi anslå forventet driftsresultat og derigjennom forventet tilskuddsbehov ved negativt driftsresultat. Det er benyttet driftskostnader på 8 SEK og 12 SEK per km, se Tabell 3-9 og Tabell 3-10.

Tabell 3-9: Forventet driftsresultat (tilskuddsbehov) for den grenseoverskridende delen av en bussrute mellom Mosjøen og Hemavan (Hattfjelldal-Hemavan) og Mosjøen-Vilhelmina (Hattfjelldal-Kittelfjäll) ved driftskostnader på 12 SEK per km. 2007 kr.

		<i>Hattfjelldal-Hemavan</i>	<i>Hattfjelldal-Kittelfjäll</i>	<i>Totalt</i>
Driftsresultat (Tilskuddsbehov)	Høyt	-162 000	-376 000	-538 000
	Middels	-271 000	-809 000	-1 080 000
	Lavt	-291 000	-837 000	-1 128 000

Ut fra Tabell 3-9 ser vi at en ved våre forutsetninger må forvente et årlig bedriftsøkonomisk underskudd på mellom 0,54 mill. SEK og 1,13 mill. SEK på de to aktuelle rutene. Dersom en kan utnytte eksisterende materiell (kapitalkostnader lik null) kan vi gå ut fra en driftskostnad per km på 8 SEK. Dersom dette ikke påvirker inntektene (eksempelvis gjennom lavere godsinntekter), vil det årlige bedriftsøkonomiske underskuddet mest sannsynlig ligge på mellom 126 000 SEK og 716 000 SEK. Se Tabell 3-10.

Ut fra Tabell 3-9 og Tabell 3-10 vil nye grenseoverskridende ruter langs Krutfjell- og Saga-vegen med daglige avganger trenge et betydelig årlig tilskudd dersom driften skal bli bedriftsøkonomisk forsvarlig. Det årlige tilskuddet vil sannsynligvis være større de første årene, siden tilbudet må "sette seg" før inntektspotensialet som finnes kan tas ut. Er det så realistisk at det er noen som ønsker å gå inn med en årlig finansiering i den størrelsesorden som antydnet ovenfor?

Tabell 3-10: Forventet driftsresultat (tilskuddsbehov) for den grenseoverskridende delen av en bussrute mellom Mosjøen og Hemavan (Hattfjelldal-Hemavan) og Mosjøen-Vilhelmina (Hattfjelldal-Kittelfjäll) ved en driftskostnad på 8 SEK per km. 2007 kr.

		<i>Hattfjelldal-Hemavan</i>	<i>Hattfjelldal-Kittelfjäll</i>	<i>Totalt</i>
Driftsresultat (Tilskuddsbehov)	Høyt	-49 000	-77 000	-126 000
	Middels	-158 000	-509 000	-667 000
	Lavt	-179 000	-537 000	-716 000

Nordland fylkeskommune legger fortløpende alle bussruter i Nordland fylke ut på anbud. Både på indre og ytre Helgeland har bussrutene vært anbudsutsatt. Rutekjøringen på indre Helgeland, som blant annet omfatter ruten mellom Mosjøen og Hattfjelldal, ble vunnet av Torghatten trafikksekskap, som skal drive rutene fra 1. august 2007 til 31. juli 2014. I denne perioden ligger ruteopplegget rimelig fast i følge Nordland fylkeskommune, slik at eventuelle tilleggskjøp for delfinansiering av en grenseoverskridende rute langs Krutfjell- eller Saga-vegen er svært lite sannsynlig i perioden frem til neste anbudsrunde i 2014.

Når det gjelder Västerbotten län, så er det Länstrafiken i Västerbotten som bestiller linje-trafikk. I følge Länstrafiken må således en bestilling av nye ruter langs Saga- eller Krutfjell-vegen, enten komme fra Länstinget i Västerbotten eller fra en eller flere kommuner, eksempelvis Vilhelmina kommune. Dersom nye ruter som krever tilskudd skal etableres, må bestiller være villig til å betale det en ny rute vil koste. Dette kan bli aktuelt dersom bestiller vurderer at ruten vil ha en betydelig nytte ut over de inntekter som ruten genererer. Dette kan eksempelvis være vurderinger knyttet til rutens bidrag til utvikling av reiselivet i Hemavan- og Tärnabyområdet eller i Kittelfjäll. Markedssjefen i Länstrafiken er i utgangspunktet ikke negativ til nye ruter, men vurderer markedspotensialet for en daglig rute som svært lite. Det er derfor svært sannsynlig at en ny grenseoverskridende bussrute vil kreve et betydelig bidrag fra det offentlige, noe som våre analyser også antyder, jf. Tabell 3-9 og Tabell 3-10.

3.8 OPPSUMMERING

I dette kapitlet har vi forsøkt å skissere et mulig ruteopplegg for to daglige grenseoverskridende bussruter mellom Mosjøen og henholdsvis Hemavan og Vilhelmina. En hovedkonklusjon er at rutene i størst mulig grad må samordnes med det eksisterende bussrutetilbudet på begge sider av grensen, slik at kostnadene ikke blir for høye. Utfordringen ligger i at det eksisterende rutetilbudet på begge sider av grensen i hovedsak er lagt opp for å kunne kjøre skoleelever til/fra skolen, og således lite tilpasset andre reisemål. Det er derfor en utfordring å tilpasse ruteopplegget til det tilbudet som eksisterer til/fra Kittelfjäll og Hattfjelldal. Dersom en imidlertid lykkes med dette, har vi tidligere anslått produksjon, inntekter, kostnader og driftsresultat som oppsummert i Tabell 3-11.

Det er mange tall i tabellen, men kort oppsummert ser det nærmest umulig ut å kunne få etablert et bussrutetilbud som kan oppvise en bedriftsøkonomisk lønnsomhet. Et sentralt spørsmål er da om det kan argumenteres for annen nytte som gjør at offentlige aktører (Nordland fylkeskommune/Västerbotten län eller enkeltkommuner) finner det formålstjenlig å finansiere det bedriftsøkonomiske underskuddet til rutene. Slik det ser ut i dag blir nok dette vanskelig, men dersom det kan dokumenteres at grensekryssende bussruter via Saga- og

Krutfjellvegen kan oppvise større nytte enn det vi kan lese ut av de forventede passasjer- og godsinntektene, vil en på sikt kunne få til forsøksdrift i en periode. At nytten av bussrutetilbud i rurale strøk kan ha positive regionale virkninger som lokale myndigheter bør ta hensyn til når de vurderer finansieringen av slike ruter, dokumenteres i Guiver m. fl. (2007) med empiri fra Storbritannia samt i Eriksson og Westin (2003) med empiri fra norra Norrland.

Tabell 3-11: Økonomiske nøkkeltall for den ”grenseoverskridende” delen til framtidige bussruter mellom Mosjøen og Hemavan (Hattfjelldal-Hemavan) og mellom Mosjøen og Vilhelmina (Hattfjelldal-Kittelfjäll).

		<i>Mosjøen-Hemavan (Hattfjelldal-Hemavan)</i>	<i>Mosjøen-Vilhelmina (Hattfjelldal-Kittelfjäll)</i>	<i>Totalt</i>
Produksjon		28 080 km	74 880 km	102 960 km
Driftskostnader (variable)	(8 SEK per km)	225 000 SEK	599 000 SEK	824 000 SEK
Driftskostnader (totale)	(12 SEK per km)	337 000 SEK	899 000 SEK	1 236 000 SEK
Passasjerinntekter	Høye	110 000 SEK	348 000 SEK	458 000 SEK
	Middels	49 200 SEK	66 700 SEK	115 900 SEK
	Lave	31 300 SEK	42 500 SEK	73 700 SEK
Godsinntekter	Høye	65 500 SEK	174 500 SEK	239 900 SEK
	Middels	17 100 SEK	23 200 SEK	40 300 SEK
	Lave	14 600 SEK	19 800 SEK	34 300 SEK
Totale inntekter	Høye	175 500 SEK	522 500 SEK	697 900 SEK
	Middels	66 300 SEK	89 900 SEK	156 100 SEK
	lave	45 900 SEK	62 200 SEK	108 000 SEK
Driftsresultat (12 SEK per km)	Høyt	-162 000 SEK	-376 000 SEK	-538 000 SEK
	Middels	-271 000 SEK	-809 000 SEK	-1 080 000 SEK
	lavt	-291 000 SEK	-837 000 SEK	-1 128 000 SEK
Kostnadsdekning (12 SEK per km)	Høy	78 %	87 %	85 %
	Middels	29 %	15 %	19 %
	Lav	20 %	10 %	13 %

4. OPPSUMMERING OG AVSLUTTENDE KOMMENTARER

Formålet med dette arbeidet har vært å analysere markedspotensialet og forventet lønnsomhet til to potensielle bussruter mellom Mosjøen og Hemavan/ Vilhelmina gjennom å utrede hvor mange passasjerer og hvilke passasjerinntekter bussrutene kan forventes å få, hvilke godstyper og hvor store godsinntekter en kan forvente, hvordan reiselivsnæringen stiller seg til et nytt bussrutetilbud, hvilken busstype som vil være aktuell for de to rutene samt hvordan et driftsøkonomisk underskudd eventuelt kan finansieres.

En viktig tilnærming til problemstillingene har vært å benytte de eksisterende bussrutene Mo i Rana-Umeå og Bodø-Skellefteå som analogier når forventede inntekter, kostnader og driftsresultat på de framtidige bussrutene skulle anslås. Det er dessuten foretatt telefonintervjuer med flere aktører både i Sverige og Norge for å framskaffe relevant informasjon til de kvantitative analysene. I Tabell 4-1 presenteres sentrale nøkkeltall for de eksisterende bussrutene Mo i Rana-Umeå og Bodø-Skellefteå og de to framtidige bussrutene mellom Mosjøen og Hemavan/Vilhelmina.

Tabell 4-1: Økonomiske nøkkeltall for de eksisterende bussrutene Mo i Rana-Umeå og Bodø-Skellefteå samt to framtidige bussruter mellom Mosjøen og Hemavan/Vilhelmina.

	<i>Eksisterende bussruter</i>		<i>Potensielle bussruter</i>	
	Mo i Rana-Umeå	Bodø-Skellefteå	Mosjøen-Hemavan	Mosjøen-Vilhelmina
Antall innbyggere i influensområdet	169 000	142 000	17 000	24 000
Distanse	478 km	520 km	152 km	305 km
Innbyggere per km	324	271	114	78
Antall ukentlige avganger hver vei	7	6	7	7
Kostnad per km	11 SEK	14 NOK	12 SEK	12 SEK
Billettpris (en vei)	128 SEK	400 NOK	125 SEK	300 SEK
Antall grensekryssende passasjerer	2 000	5 000	1 100 / 500 / 300*	2 900 / 550 / 350*
Inntekter grensekryssende passasjerer	300 000 SEK	600 000 SEK	110 000 / 49 000 / 31 000 SEK*	348 000 / 67 000 / 43 000 SEK*
Inntekter grensekryssende gods	188 000 SEK	130 000 NOK	66 000 / 17 000 / 15 000 SEK*	175 000 / 23 000 / 20 000 SEK*
Totale inntekter grensekryssende gods og passasjerer	488 000 SEK	730 000 NOK	176 000 / 66 000 / 46 000 SEK*	523 000 / 90 000 / 62 000 SEK*
Nødvendig tilskudd	467 000 SEK	50 000 NOK	162 000 / 271 000 / 291 000 SEK*	376 000 / 809 000 / 837 000 SEK*

* Tallene for de nye bussrutene er oppgitt som høyt anslag / middels anslag / lavt anslag.

Tallene i Tabell 4-1 er kommentert tidligere i rapporten og gis ingen nærmere omtale her, ut over det at inntekter, kostnader og tilskudd relaterer seg til den grenseoverskridende delen av rutene dvs. Mo i Rana-Tärnaby, Junkerdal-Jäckvik, Hattfjelldal-Hemavan og Hattfjelldal-Kittelfjäll. Dessuten vil vi påpeke at prognosene over forventede inntekter er svært usikre

(derfor er det gitt 3 anslag) og at kostnadsanslagene baserer seg på innkjøp av nye busser og der bussene utnyttes godt, slik at kapitalkostnadene blir om lag 4 SEK per km og total-kostnadene blir omtrent som for ruten mellom Mo i Rana og Umeå, dvs. 12 SEK per km. Anslagene er dessuten basert på at ruten har fått "gått seg til", anslagsvis etter en driftsperiode på 3 år.

En viktig forutsetning for at de nye bussrutene skal bli benyttet, er at ruteopplegget er attraktivt for de reisende (eksempelvis at er mulig å reise om morgenen fra Mosjøen til Hemavan og stå på ski der, og returnere tilbake til Mosjøen om kvelden eller at ruten korresponderer med flyavganger og flyankomster på Hemavan lufthavn slik at flypassasjerer fra Norge kan benytte bussen som tilbringertransport). Det er imidlertid vanskelig om ikke umulig å tilfredsstille alle ønsker i så måte. Således må det gjøres en god del kompromiss. Det er imidlertid svært viktig at en får til korrespondanse i Hemavan mellom ruten fra Mosjøen og ruten fra Mo i Rana.

For å lykkes med et prosjekt som dette, må det en relativt omfattende markedsføring til. Rutene må gjøres kjente for potensielle brukere gjennom ulike markedskanaler. Likeledes må godsproduserende bedrifter langs den nye rutetraseen informeres om de mulighetene som tilbudet gir i forhold til godsfrakt. I markedsføringsammenheng er det viktig med gode "produkt navn", jf. SilverXpressen, og med inspirasjon herfra kunne de nye rutene kanskje døpes KrutfjellXpressen og SagavegXpressen.

For at kostnadene ved det nye rutetilbudet ikke skal bli for store, må tilbudet som tidligere nevnt knyttes sammen, og koordineres med det eksisterende tilbudet på begge sider av grensen. Dagens operatører (Torghatten Trafikkselskap, Dikanäs Buss & Taxi, Hellströms busstrafik og Swebus) må komme sammen for å vurdere aktuelle løsninger som gjør at materiellet på begge sider av grensen utnyttes på en god måte og at rutene knyttes best mulig sammen.

Våre analyser viser at de nye bussrutene vil komme til å gå med bedriftsøkonomisk underskudd. Spørsmålet er om de allikevel kan være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Nyten av rutene vil være større enn det trafikk- og godsinntektene indikerer, siden det nok er en viss betalingsvillighet blant både befolkningen og næringslivet i influensområdet til rutene, for at tilbudet skal etableres. Dersom de vel 17 000 innbyggerne i influensområdet til bussruten mellom Mosjøen og Vilhelmina i gjennomsnitt var villige til å betale 20 SEK i året for at det skulle gå en daglig bussrute på denne strekningen, tilsvarer dette en årlig betalingsvillighet (nytte) på 340 000 SEK. Det vil således kunne være interessant å undersøke nærmere hvilke positive ringvirkninger nye bussruter innebærer for regionen rutene går gjennom, spesielt reiselivsnæringen, samt den opsjonsverdien befolkning og næringsliv i området tillegger et regulært bussrutetilbud.⁹

Et alternativ til å etablere en daglig bussrute, er å etablere en bussrute som går kun deler av året, eksempelvis om sommeren. Ulempen med et slik opplegg er at det raskt kan bli kostbart dersom det anskaffes materiell som blir utnyttet dårlig over året. Dersom en satser på en ren personrute, vil en nok kunne utnytte eksisterende materiell hos operatørene, da en om sommeren har en del ledig kapasitet pga. at skolekjøringen opphører. Det kunne også etableres bussrutetilbud i forbindelse med vinter- og høstferier samt i desember når det er julebordsesong. Ellers kan helårige fredags- og søndagstilbud etableres slik at personer fra

⁹ I transportsammenheng er opsjonsverdien er den verdien en person tillegger det å ha et transporttilbud tilgjengelig selv om personen normalt ikke benytter seg av tilbudet.

begge sider av grensen kan reise til sine naboer på weekendturer. Hvis en fokuserer på attraktive reisemål, er det vel stengt tatt kun Kittelfjäll på strekningen mellom Hattfjelldal og Vilhelmina som vil kunne trekke en del reisende. Således kunne ruten mot Vilhelmina stoppe her.

Reiselivsnæringen på norsk side av grensen er opptatt av den dårlige/manglende korrespondansen mellom tog og buss i Trofors og tog, fly og buss i Mosjøen, jf. Hanssen og Solvoll (2007). Med dette som utgangspunkt kunne det også være interessant å teste ut et bestillings-transportopplegg, der reisende som kommer med tog eller fly på forhånd kan bestille videre-transport med buss/drosje når de ankommer terminal. Betalingen for turen skal da tilsvare en ordinær bussbillett på den aktuelle strekningen. Dette vil vel være mest aktuelt for reiser på norsk side av grensen, og i langt mindre grad for grensekryssende reiser, kanskje bortsett fra transport til/fra flyavganger og flyankomster i Hemavan.

Ut fra analysene som er gjennomført i denne utredningen, ser vi at nye grenseoverskridende bussruter langs Krutfjell- og Sagavegen vil trenge betydelige driftstilskudd og også en ikke ubetydelig ressursinnsats knyttet til markedsføring. Dette innebærer at finansiering vil bli den klart viktigste utfordringen. Per i dag ser det ut som om verken Nordland fylkeskommune eller Västerbotten län vil kunne bidra på finansieringssiden, i hvert fall på kort sikt. Dersom en klarer å utvikle et godt rutekonsept og synliggjøre konkrete positive ringvirkninger av de nye rutene, skal man ikke se bort fra at det kan være mulig å utløse både lokal og nasjonal finansiering til prøvedrift.¹⁰ For å få til dette er det viktig at prosjektet støttes av næringslivet i regionen samt at bussoperatørene på begge sider av grensen viser interesse for å finne konstruktive samarbeidsløsninger både i forhold til materiellanskaffelse og i forhold til rasjonelle driftskonsept.

¹⁰ Eksempelvis har Samferdselsdepartementet i Norge nylig tildelt 8 mill. NOK til 16 kollektivprosjekt i distriktene med det formål å høste erfaringer med hvordan en kan skaffe distriktene et godt og fleksibelt kollektivtilbud. Her har blant annet Nordland fylkeskommune fått bevilget 250 000 NOK til et prosjekt som skal se på muligheter, begrensninger og konsekvenser av å innføre gjennomgående billettering på buss-, hurtigbåt-, fylkesveg- og riksvegferjeruter på ytre Helgeland.

REFERANSER

Eriksson, L og Westin, K (2003). När går sista bussen? – glesbygdsbors uppfatning om värdet av kollektivtrafikk. Rapport 2003:01. Transportforskningsenheten, Umeå Universitet.

Guiver, J, Lumsdon, L, Weston, R and Ferguson, M (2007). Do buses help meet tourism objectives? The contribution and potential of scheduled buses in rural destination areas. Transport Policy 14, p. 275-282.

Hanssen, T-E og Solvoll, G (2007). Transport og reiseliv på Helgeland. SIB-rapport nr. 2/2007. Handelshøgskolen i Bodø.

Sandow, E og Westin, E (2007). Regionförstoring I glesa områden – kollektivtrafikens möjligheter och betydelse. Rapport 2007:1. Transportforskningsenheten, Umeå Universitet.

Solvoll, G og Nerdal, S (2007). Transporter over grensen mellom Västerbotten og Helgeland. Sluttrapport. SIB-rapport 3/2007. Handelshøgskolen i Bodø.