

Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov

Julia Olsen
Karin Antonsen
Julien Lebel
Karin Wigger
Hin H. Heemstra
Marina Nenasheva





NORLANDSFORSKNING
NORLAND RESEARCH INSTITUTE

Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov

Publisert: desember 2021
Skrevet av: Julia Olsen, Karin
Antonsen, Julien Lebel, Karin
Wigger, Hin H. Heemstra, Marina
Nenasheva

NF rapport nr: 12/2021
ISBN nr:
978-82-7321-8346 (trykt)
978-82-7321-835-3 (digital)
ISSN-nr: 0805-4460



NORDLANDSFORSKNING
NORDLAND RESEARCH INSTITUTE

Rapport

TITTEL: Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov	OFF.TILGJENGELIG: Ja	NF-RAPPORT NR: 12/2021
FORFATTERE: Julia Olsen, Karin Antonsen, Julien Lebel, Karin Wigger, Hin H. Heemstra, Marina Nenasheva	PROSJEKTANSVARLIG (SIGN): Julia Olsen	FORSKNINGSLEDER: Brigt Dale
PROSJEKT: Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov	OPPDRAGSGIVER: Troms og Finnmark fylkeskommune	OPPDRAGSGIVERS REFERANSE: Lene Zahl Johnsen
SAMMENDRAG: Rapporten oppsummerer funnene i forprosjektet «Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov» i Nordland, Norge, og Arkhangelsk-regionen i Russland. Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov beskrives i rapporten som et tiltak for å overkomme gapet mellom transportbehovet- og transporttilbudet. Vi har identifisert følgende faktorer som har betydning for samordning: 1) utvikling av smarte transportløsninger, 2) samspill mellom private og offentlige aktører, 3) forbedring av markedsføring av eksisterende transporttilbud, og 4) koordinering av ruteplanlegging.	EMNEORD: Transport, Nordområdene, samordning, reiseliv, lokalsamfunn og bærekraft	
	ANTALL SIDER: 48	FORSIDEFOTO: JULIA OLSEN



INNHOLD

INNHOLD	1
TABELLISTE	2
FIGURLISTE	2
FORORD	3
SAMMENDRAG	4
1 INNLEDNING	5
1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL.....	5
1.2 FORMÅL OG PROBLEMSTILLING.....	6
2 METODE	7
2.1 STUDIEOMRÅDER.....	7
2.2 DATAGRUNNLAG.....	12
3 RESULTATER	14
3.1 STATUS.....	14
3.2 SAMORDNING AV LOKALE OG TURISTRELATERTE BEHOV.....	23
3.3 SAMORDNET TRANSPORTPLANLEGGING I ET BÆREKRAFTIG PERSPEKTIV.....	28
3.4 OPPSUMMERING.....	31
4 ANALYSE OG DISKUSJON	33
4.1 SAMORDNING OG BÆREKRAFTIG SAMFUNNSUTVIKLING.....	33
4.2 SAMORDNING OG TURISTVEKST.....	34
4.3 SAMORDNING OG KLIMAGASSUTSLIPP.....	36
5 KONKLUSJON	38
5.1 FORBEDRINGSMULIGHETER.....	38
5.2 UTFORDRINGER.....	39
5.3 RELEVANS.....	40
APPENDIX	42
1. LISTE AV DOKUMENTER.....	42
2. LITERATURE REVIEW: EKSEMPLER AV VITENSKAPELIGE ARTIKLER.....	43
3. MEDIA.....	43
4. INTERVJUGUIDE.....	44
REFERANSER	46

TABELLISTE

Tabell 1: Turistrelaterte transportformer og brukere	19
Tabell 2: Samordningstiltak og beskrivelsen av positive og negative sider, muligheter og utfordringer	31

FIGURLISTE

Figur 1: Fergesamband, lokal- og hurtigbåtsamband (Kilde: Transportutvikling AS)	9
Figur 2 Ruter mellom Arkhangelsk og øysamfunn	11
Figur 3: Transport til, mellom og på destinasjonene.	18

FORORD

Rapporten oppsummerer resultater fra et forprosjekt som bidrar med kunnskap om muligheter og utfordringer for samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov i Nordland, Norge og Arkhangelsk-regionen i Russland. Kunnskapsgrunnlaget vil bidra til bedre samordning av transportbehov, reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren og bærekraftig utvikling av lokalsamfunn og reiselivsnæringen.

Rapporten er skrevet av Nordlandsforskning i samarbeid med prosjektpartnere fra Nord universitet, Nordland fylkeskommune, Destination Lofoten, Lofotrådet, Helgelandsrådet, Northern (Arctic) Federal University, og Arkhangelsk River Port. Prosjektet er finansiert av Troms og Finnmark fylkeskommune (Program Arktis 2030). Lene Zahl Johnsen har vært oppdragsgivers kontaktperson. Prosjektleder for forprosjektet har vært Julia Olsen.

Bodø, desember 2021

SAMMENDRAG

Rapporten oppsummerer funnene i forprosjektet «Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov» i Nordland, Norge, og Arkhangelsk-regionen i Russland. Datagrunnlaget består av kunnskapsinnhenting i form av dokumentanalyser, litteraturgjennomgang, intervju med relevante aktører og workshopnotater.

Både Nordland og Arkhangelsk er områder med spredt bosetting hvor transportbehov og -tilbud varierer fra lokalsamfunn til lokalsamfunn og fra sesong til sesong. I tillegg vokser reiselivssektoren i disse regionene, noe som betyr at flere turister drar til spesifikke steder og bruker lokale transportløsninger. Slike transportløsninger tilbys av både offentlige og private aktører og brukes av både tilreisende og lokalbefolkning. Men det finnes fortsatt et gap mellom transportbehov versus transporttilbud, spesielt i Nordland, på grunn av kapasitetsutfordringer og manglende behovskartlegging.

Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov beskrives i rapporten som et tiltak for å overkomme gapet mellom transportbehovet- og transporttilbudet. Vi har identifisert følgende faktorer som har betydning for samordning: 1) utvikling av smarte transportløsninger (som for eksempel bestillingstransport), 2) samspill mellom private og offentlige aktører, slik at tilbudet utvides til de fleste reisende og samtidig dekker flere behov, 3) forbedring av markedsføring av eksisterende transporttilbud spiller en viktig rolle for å få flere til å velge kollektivtransport istedenfor privatbil, og 4) koordinering av ruteplanlegging, slik at utforming av rutetabellene skjer i samspill med flere aktører og forbedrer korrespondansen.

Basert på presenterte resultater og analyser er det behov for videre forbedring av samordningsmuligheter. Våre resultater viser at planlegging og samordning av lokale og turistrelaterte behov må ta hensyn til flere kontekstuelle faktorer som for eksempel ulike transportbehov mellom steder og ulike reisegrupper, den demografiske situasjonen, sesongvariasjoner og planlegging av rutetabell, koordinering med flere aktører, kommunikasjon og pris på transporttjenester.

Med hensyn til kutt av klimagassutslipp, samt bærekraftig turistvekst og samfunnsutvikling, er det ønskelig å forbedre konkurransevnen til kollektivtransport i forhold til privatbil. Det finnes gode muligheter for å stille krav til utslippskutt og miljøhensyn, og forbedre korrespondanse mellom ulike ruter og transportmidler gjennom anbudsprosessene. Samtidig er det ønskelig å prøve ut flere delingsløsninger, og innovative forretningsmodeller og tjenester der brukernes behov står i fokus.

1 INNLEDNING

1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

Denne rapporten oppsummerer funnene i forprosjektet «Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov». I Regional transportplan Nordland (2016, p.8) står det at «samordning av transporttilbudene er en svært viktig faktor i en god samfunnsutvikling». Begrepet samordning er vidt og det finnes flere ulike definisjoner av begrepet i forskjellige sektorer og forvaltningsnivå. Samordning er i denne studien definert som en utvikling- og koordineringsprosess av eksisterende kollektiv- og turismerelaterte transporttilbud i distriktene, som resulterer i «organisering til en helhet, til samvirke, slik at man oppnår overensstemmelse» (Kjørstad et al. 2010; NFK, 2016).

Videre står transport for en betydelig mengde klimagassutslipp, og samordning er et av tiltakene som kan bidra til reduksjon av utslipp. Formålet med dette prosjektet er å øke kunnskapen om hvordan samordning av transportplanleggingen (kollektiv- og turistrelaterte transportbehov) kan bidra til utvikling av lokalsamfunnene og reiselivsnæringen i nord, samt bidra til reduksjon av klimagassutslipp.

Nord-Norge og Nord-Russland dekker store og forholdsvis tynt befolkede arealer. Bosetningene er spredt og mange bor i små øy- og kystsamfunn. Godt planlagte, samordnede og velfungerende transportsystemer som dekker de lokale mobilitetsbehovene, er beskrevet som avgjørende for å kunne opprettholde livskraftige lokalsamfunn (NFK, 2016; Olsen et al. 2021; Regjeringen, 2017; Meld. St. 9, 2020-2021).

Gode transportsystemer er også kritisk for å kunne ivareta reiselivsnæringens behov og transportbehovene til det økende antallet besøkende til nordområdene. Dette fordi de besøkende i stor grad benytter ferger, busser og lokalbåter, samt at de ferdes på veiene. Øygruppen Lofoten, for eksempel, har siden 2010 hatt en vekst i antallet kommersielle gjestedøgn (hotell og camping) på over 30 prosent; fra ca. 370 000 til nesten 560 000 i 2019. I tillegg vet vi at det i 2019 var over 209 000 gjestedøgn på AirBnB i Lofoten, ca. 50 000 gjestedøgn i fritidsboliger og et ukjent antall besøkende som «fricampet» eller bodde hos familie og venner (Antonsen 2020). Generelt opplevde flere destinasjoner i nordområdene vekst i antall cruiseturister (før Covid-19).

Opplevelsesbasert reiseliv er ikke bare et sommerfenomen. Gjester besøker i økende omfang nordområdene på vinterstid for å oppleve nordlys, gå toppturer på ski, fiske eller oppleve andre naturfenomener og aktiviteter. I Nordland er det kanskje først og fremst Lofoten som hittil har opplevd betydelig vekst i vinterturismen (før Covid-19), men vekst i helårsturismen er en ønsket strategi i hele fylket for å sikre livskraftige lokalsamfunn og helårlige arbeidsplasser (NFK, 2015). Økt helårsturisme kan bidra til et bedre samferdsels- og kollektivtransporttilbud for lokalbefolkningen fordi kundegrunnlaget øker. Dette kan gjøre det mulig å opprettholde sesongbaserte ruter også utenfor høysesong, eller å etablere nye ruter til gode for både turister og den fastboende befolkningen. Videre finnes det eksempler, både i Norge og Nord-Russland, hvor reiselivsbedrifter har etablert transportruter som også tilbyr transporttjenester til lokalbefolkningen (Lofotposten 2020, Olsen et al. 2020 a, b). Slike

etableringer kan ha økonomiske, sosiale og miljømessige fordeler ved at flere får et utvidet kollektivtransporttilbud. Ifølge NHO Reiseliv (2019) kan bærekraft bl.a. oppnås ved å tilby gjestene opplevelser på land som baseres på kollektivtransport.

Sommeren 2020 erfarte man at økningen i antall norske bilturister førte til lange køer på enkelte fergesamband, så vel som langs veiene i Nordland (NRK.no, 2020). Det ble også rapportert om utfordringer knyttet til tilstrekkelig ladekapasitet for elbiler. Det hersker stor usikkerhet om hvorvidt sommeren 2020 var begynnelsen på en varig endring med økning av innenlands og kortreiste ferieturer, eller om veksten av norske feriegjester utelukkende skyldtes manglende muligheter for å reise utenlands på grunn av den pågående pandemien. Trolig ligger svaret et sted midt mellom. Usikkerheten med tanke på fremtidig planlegging av transport som dekker lokale så vel som besøkendes behov, har uansett økt som følge av Covid-19. Klimaendringer og demografiske endringer gjør også at de som planlegger må forholde seg til større usikkerhet.

1.2 FORMÅL OG PROBLEMSTILLING

Formålet med denne rapporten er å utvikle kunnskapsgrunnlag om:

- Muligheter og utfordringer for samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov.
- Muligheter for iverksetting av samordningstiltak som bidrar til å opprettholde bærekraftige og livskraftige lokalsamfunn (se også forankring “FNs bærekraftsmål”).
- Muligheter for iverksetting av tiltak som bidrar til reduksjon av klimagassutslipp for å møte klimamålene som er satt på nasjonalt (via Paris-avtalen), regionalt og lokalt nivå.
- Muligheter for iverksetting av samordningstiltak som støtter turistveksten i Nordland og Nord-Russland.

I praksis betyr dette at det er behov for å fortsette å jobbe systematisk med planlegging og koordinering av ulike transporttilbud, og samtidig adressere regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart (2019). Dette kan blant annet innebære å se på mer fleksible transportløsninger og undersøke muligheter for enda bedre samordning mellom private og offentlige tiltak.

Samordning studeres og nevnes i andre arktiske studier og prosjekter (se for eksempel studier fra Barentsregionen Olsen et al. 2020 a, b) og i internasjonale forskningsartikler (se for eksempel Danbolt & Fisher, 2015) hvor eksisterende transportinfrastruktur dekker flere behov, som for eksempel lokal mobilitet, turisttransport, cargo og beredskap. I denne rapporten undersøker vi om samordning av kollektive og turistrelaterte transportbehov kan bidra til et bedre transporttilbud, som igjen kan bidra til økonomisk stabilitet og vekst, økt trivsel i små samfunn og reduksjon i klimagassutslipp.

I tråd med nasjonale og regionale føringer i regjeringens nordområdestrategi og nordområdemelding, har forprosjektet som denne rapporten bygger på satt søkelys på samfunnsutviklingen i Nordland og Nord-Russland. Rapporten presenterer ny samprodusert kunnskap om samordning av transportplanleggingen som bidrar til utvikling av lokalsamfunnene og reiselivsnæringen i nord, samt bidrar til reduksjon av klimagassutslipp.

2 METODE

Flere kvalitative metoder er tatt i bruk for å kartlegge eksisterende kunnskap om samordning. Vi har anvendt samproduksjon av kunnskap som metode (Nogueira m. fl. 2021). Samproduksjon kan defineres som «samarbeidende prosesser som involverer ulike typer ekspertise, kunnskap og aktører for å produsere kontekstspesifikk kunnskap» (Norström et al., 2020, s. 5 i Nogueira et al. 2021). Samproduksjonsprosessen startet i initieringsfasen ved at vi utformet problemstillingene i samarbeid med lokale, regionale, nasjonale og internasjonale aktører. Dette har blitt videreført gjennom videreutvikling av nettverket, fasilitering av kunnskapsutveksling (i form av intervju og workshop og dialog mellom partnere), samt gjennom kartlegging av behov for tiltak og temaer som det er interessant å samarbeide videre om.

Vi har brukt områdene i Nordland (Lofoten, Helgeland) og Arkhangelsk (Primorski) som studieområder for å undersøke om disse har sammenlignbare utfordringer, kartlegge hvilke virkemidler de tar i bruk og vurdere om regionene er typiske for andre deler av nordområdene. Vi har samlet inn data fra ulike kilder ved hjelp av følgende datainnsamlingsmetoder: dokumentanalyse, litteraturgjennomgang, intervju, workshop og analyse av registerdata knyttet til utvalgte prosjekter. studieområdene, datakildene og metodene beskrives nærmere under. For å begrense studieomfanget har vi i rapporten større fokus på vanntransport, særlig i Arkhangelsk-regionen, mens vi inkluderer andre typer transport i vår analyse om samordningsmuligheter i Nordland.

2.1 STUDIEOMRÅDER

To studieområder er valgt for dette prosjektet: Nordland i Norge og Arkhangelsk-regionen i Russland. Disse regionene har begge utfordrende værforhold og geografi med lang kystlinje. Kyst- og øysamfunnene i disse områdene er sterkt avhengige av velfungerende transportløsninger. Studieområdene har et allsidig næringsliv hvor reiseliv er en av næringene som vokser raskest. Begge regionene tilbyr reiselivsprodukter for både sommer- og vinterturister og tar imot et økende antall cruiseskip (både nasjonale og internasjonale).

2.1.1 NORDLAND, NORGE

Nordland er et langstrakt fylke preget av lang kystlinje, mange øyer og spredt bosetting. Nordland har et samlet areal på 38 155 km², hvorav 35 760 km² utgjør landareal. Totalt har Nordland en kystlinje på 22 819 kilometer. Av dette utgjør kystlinjen på fastlandet 5 087 kilometer og kystlinjen til øyene hele 17 761 kilometer. Nordlands samlede kystlinje utgjør nesten 25 prosent av Norges (inkludert Svalbard) samlede kystlinje (SSB.no)¹. Videre utgjør øyene i Nordland 28 prosent av Norges øy-areal.

Mens Nordland har en befolkningstetthet på syv innbyggere per km², har for eksempel Trøndelag 19, Vestland 20 og Rogaland 56 innbyggere per km². Kun Troms- og Finnmark fylke har lavere befolkningstetthet enn Nordland, med sine tre innbyggere pr km².

¹ <https://www.ssb.no/statbank/table/01405/>

² <https://www.ssb.no/statbank/table/11342/>

Befolkningstettheten i de 41 kommunene i Nordland varierer stort, fra over 30 innbyggere pr km² (Røst, Bodø, Alstadhaug, Værøy) til én innbygger per km² (Bindal, Vevelstad, Grane, Hattfjelldal, Beiarn og Sørfold).

Nordland har hatt en svak befolkningsutvikling på 2000-tallet. Fra år 2000 til 2021 økte antallet personer i Nordland med 1236, fra 239 109 til 240 345. Dette er en økning på kun 0,5 prosent. Siden 2018 har befolkningsutviklingen vært negativ. Fylket hadde første kvartal 2021 nesten 3000 færre innbyggere enn første kvartal 2018, hvor det ble registrert 243 335 innbyggere. Til sammenligning har Norge hatt en befolkningsvekst på over 20 prosent i perioden 2000-2021. Antallet innbyggere i Norge har økt med over 900 000 i samme periode (fra 4 478 497 til 5 391 369) (SSB, 21). De to mest folkerike regionene i Nordland er Salten og Helgeland. Nærmere 66 prosent av Nordlands befolkning bor i disse to regionene. De geografiske og topografiske forutsetningene kombinert med spredt bosetting, gjør planlegging og gjennomføring av persontransport i Nordland både utfordrende og kostbar.

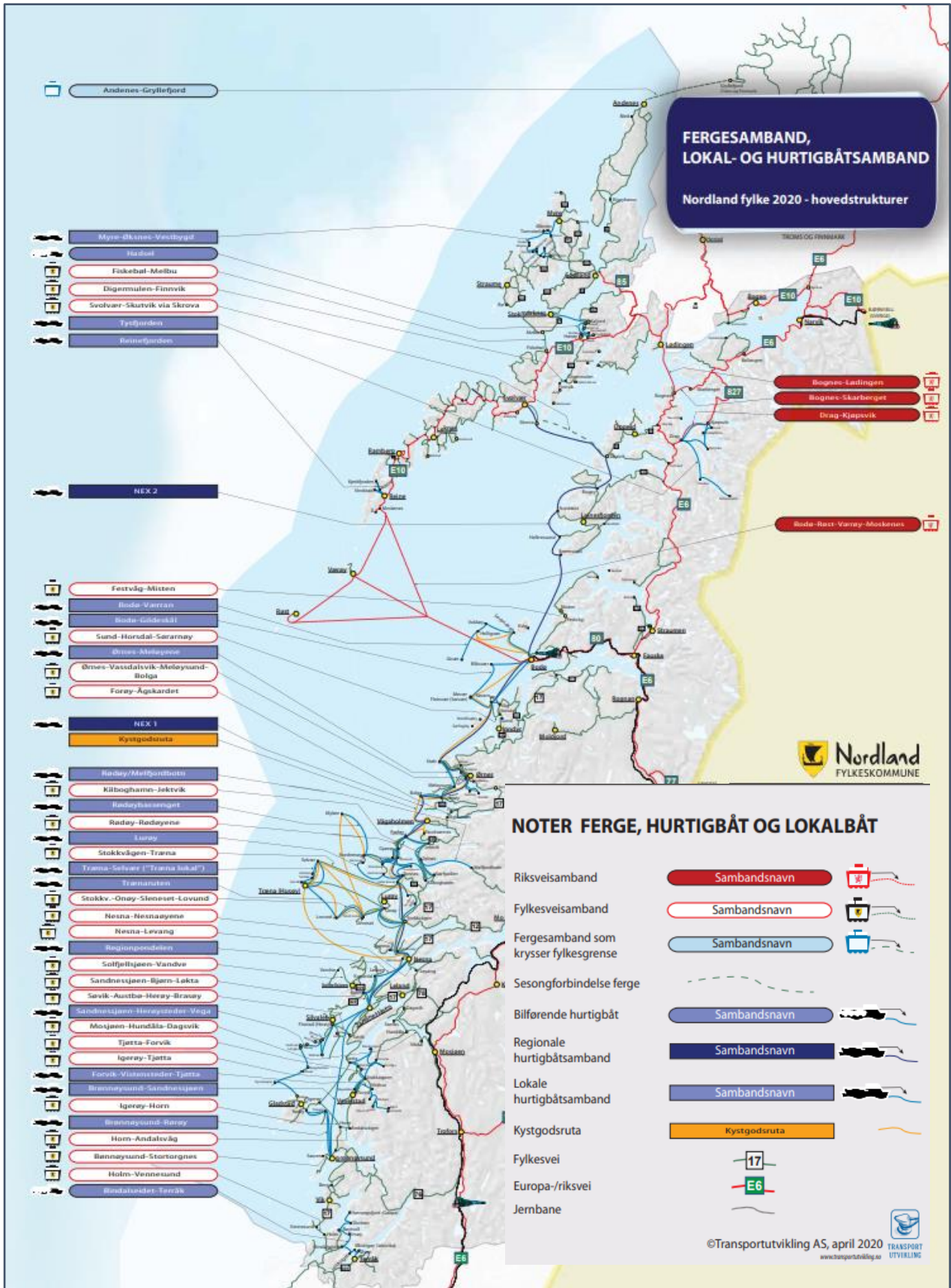
Befolkningen, næringslivet og besøkende til Nordland er avhengige av fungerende sjøtransport. Nordland fylkeskommune har ansvaret for buss, hurtigbåt og de fleste fergesambandene i fylket. Tilbudet kjøpes inn gjennom anbudskonkurranser og hovedprinsippet er bruttokontrakter. Dette innebærer ifølge NFK (2016) at operatøren har ansvaret for å levere selve rutetjenesten/-produksjon, mens fylkeskommunen har markeds- og inntektsansvaret. Ferger og hurtigbåter utgjør viktige elementer i fylkets sjøtransportsystem. Nordland har 21 ruter for hurtigbåter, hvorav to regionale (Nordlandsekspressen (NEX 1 og 2) som går mellom henholdsvis Svolvær og Bodø i nord og Bodø og Sandnessjøen i sør. Videre er det fire lokale ruter i nordre Nordland, tre i midtre Nordland og hele 12 på Helgeland³. Nordland har 28 fergesamband hvorav 23 er del av fylkesveinettet i Nordland⁴ og fire en del av riksveiene.

Fergesambandene er spredt over hele fylket, hvorav 14 på Helgeland, syv i nordre Nordland og syv i midtre Nordland. Nordland fylke peker i regional transportplan (NFK, 2016) på at ferge- og hurtigbåtrutene er sentrale for både gods- og varetransport, og for å kunne opprettholde bosetting og næringsdrift på øyer og områder hvor båt er eneste transportalternativ. Lokalbåtene hadde i 2016 anløp i 28 av de da 44 kommunene i fylket, og det var totalt 175 anløpssteder. Det sendes/mottas varer og gods fra 70 steder i Nordland med hurtigbåt, og for enkelte spredtbygdesteder er dette eneste mulighet for å sende eller motta varer og gods (s. 37). I flere kystsamfunn utfyller hurtigbåt og ferge hverandre.

I tillegg til sjøtransport, har Nordland en lang rekke regionale og lokale bussruter. Nordland er det fylket i Norge som har flest kilometer fylkesvei. Ifølge regional transportplan for Nordland (NFK 2016, s. 28) ligger 48 prosent av de samlede fylkesveistrekningene i Nord-Norge i Nordland. Skoleskyss er den eneste delen av kollektivtilbudet som Nordland fylkeskommune har ansvaret for, som er lovpålagt. Ifølge Regional transportplan er derfor skoleskyssstilbudet og skolestrukturen ofte avgjørende for dimensjoneringen av kollektivtilbudet i fylket - med unntak av regionruter og bybuss. Kartet nedenfor (Figur 1) illustrerer en oversikt over fergesamband og lokal- og hurtigbåtsamband i Nordland fra 2020:

³ <https://www.reisnordland.no/rutetabeller-hurtigbt>

⁴ <https://www.reisnordland.no/rutetabeller-ferge>



Figur 1: Fergesamband, lokal- og hurtigbåtsamband (Kilde: Transportutvikling AS)

Hurtigbåter og ferger brukes i stor skala av turister på sommeren, og antall passasjerer varierer avhengig av ukedag (NFK 2016). «Den store trafikkvariasjonen på riks- og fylkesvei (fergesambandene inkludert) og til dels enkelte hurtigbåtsamband i sesongen, skaper i dag kapasitetsutfordringer som i sum kan virke begrensende for reiselivet i Nordland» (ibid). «Dette fikk man særlig oppleve sommersesongen 2020 da nordmenn på grunn av Covid-19 i stor skala reiste med bil til Nord-Norge»⁵.

De senere årene har det vært satset stort på å gjøre reiseliv til en helårsnæring, og vinterturisme og nordlysturisme har fått mye oppmerksomhet. Økt helårsturisme vil kreve at transporttilbudet både på vei- og sjø er dimensjonert for reisende hele året. «Hurtigruten har vært, og er, en viktig faktor for å utvikle vinterturisme i Nord-Norge. Cruisetrafikken til Nord-Norge er økende. Siden 2010 har antall ankommende passasjerer økt med 45 prosent (fra 290.000 i 2010 til 420.000 i 2014). Antall anløp øker ikke like raskt, noe som skyldes at gjennomsnittsstørrelsen for cruiseskipene har økt. I 2010 var det i gjennomsnitt 823 passasjerer om bord i skipene, mens det i 2015 var 1.106» (NFK, 2016).

Ferger og hurtigbåter står for store klimagassutslipp (NFK, 2016). Det legges derfor stadig mer vekt på bruk av biodrivstoff og lav- og nullutslippsteknologi. Nordland fylkeskommune (NFK) har flere ambisiøse og viktige klimamål. For eksempel: «I 2030 skal transportsektoren i Nordland ha redusert sine klimagassutslipp med 70 % sammenlignet med 2009» (NFK, 2021).

2.1.2 ARKHANGELSK-REGIONEN, RUSSLAND

Arkhangelsk oblast er en region i Nordvest- Russland. Arkhangelsk administrerer det autonome distriktet Nenetsk og øyene Novaja Semlja og Frans Josefs land. Administrasjonssenteret ligger i byen Arkhangelsk. En stor andel av befolkningen bor langs kysten. Bosetningene er spredt og en stor del av den rurale lokalbefolkningen i Arkhangelsk-regionen, bor i små øy- og kystsamfunn. Store geografiske avstander og mangel på transportinfrastruktur (for eksempel jernbane- eller veiforbindelser), gjør at vanntransport er den billigste, rimeligste og eneste måten å levere industrivarer, mat og passasjerer på (Nenasheva and Olsen 2018).

Offentlig administrasjon i Arkhangelsk-regionen (en administrasjonss enhet tilsvarende et norsk fylke) begrunner behovet for kommunale ruter og bestemmer transportøren som kommunale kontrakter inngås med. Det er rundt 50 fergesamband og rundt 10 transportoperatører på elvetransport i Arkhangelsk-regionen. Den viktigste operatøren av innlandsvann transport er "Arkhangelsk River Port". De største lasteleverandørselskapene i området er "Northern Sea Shipping Company" og "Northern River Shipping Company", som bruker skip som kan gå både på elver og sjøen båter (Nenasheva and Olsen 2018).

Transporttilbudet har de senere år blitt påvirket av flere faktorer. Overgangen til markedsøkonomi etter kollapsen av Sovjetunionen resulterte i en kraftig nedgang i trafikkvolumene. Dette var forårsaket av befolkningsmigrasjon fra nord til sør og fra rurale til urbane strøk, og av en generell nedgang i produksjon og forbruk av industriprodukter. Å opprettholde passasjertransport på sosialt viktige ruter er ulønnsomt for Arkhangelsk-

⁵ <https://www.nrk.no/nordland/flere-hundre-meter-fergekoer-og-sprengt-kapasitet-pa-kystriksveien-pa-helgeland-1.15081811>

regionen. Både lavt kundegrunnlag og dårlig betalingsevne i befolkningen er årsaker til begrenset vekst i tilbudet. I tillegg til kundegrunnlag har transportdepartementet i Arkhangelsk-regionen (2020) identifisert følgende utfordringer for passasjertransport på vann:

1. Forverrende tilstander av vannveier har betydning for båt dimensjon.
2. Passasjerbåtene er gamle og ukomfortable.
3. Den ustabile økonomiske situasjonen hos flere operatører hindrer effektivitet, sikkerhet og tjenestekvalitet som oppfyller moderne standarder, og skaper heller ikke forutsetninger for bærekraftig utvikling.
4. Ombord- og avstigning ved noen stoppesteder utføres med manglende infrastruktur. Dette kan føre til et fullstendig forbud mot passasjertjenester på visse steder.

Sommerens reisesesong har de siste årene blitt utvidet på grunn av endringer i isforholdene (Olsen m.fl. 2020). Dette har betydning for lokal mobilitet i kystsamfunn og kan skape uforutsigbarhet, særlig for dem som pendler til og fra Arkhangelsk i høst- og vårsesongen. I denne rapporten skal vi se nærmere på øysamfunnene i deltaet av elva Nord-Dvina (Figur 2). Disse små samfunnene besøkes i løpet av sommerens reisesesong av folk som eier en fritidseiendom på øyene. Øyene er mye brukt til rekreasjons- og turistformål. Disse turene promoteres også av regionale turistbyrå (Pomorland, 2021). Territoriet tilbyr flere turistattraksjoner som ombygde kirker, museer, tradisjonell arkitektur, turstier og unik arktisk natur (Olsen et al. 2020).



Figur 2: Ruter mellom Arkhangelsk og øysamfunn⁶

⁶ "Arkhangelsk - Pukshenga", "Solombala - Khabarka - Vyselki - Pustosh", "Economy - Reushenga - Lapominka", "Arkhangelsk - Nizhnee Rybolovo - Chubola", "Arkhangelsk - Ascension - Toivatovo", "Arkhangelsk - Zhitovaya cat - Kegostrov", "Solombala - Forest port - Iz 14", "Solombala - Khabarka", "Kuznechevsky I / z - Economy - Reushenga - Elovka"

2.2 DATAGRUNNLAG

2.2.1 NETTSØK OG DOKUMENTANALYSER

Formålet med dokumentanalysen var å kartlegge hvordan samordning beskrives, hvilke tiltak som eksisterer, om og hvordan bærekraftperspektiver er adressert; hvordan lokale behov og klimagassutslipp er inkludert og hvordan transportplanleggingen forholder seg til turistvekst. Prosjektgruppa har samlet rapporter på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå både i Norge og Russland (Appendiks 1). Disse er analysert i forhold til kategorier som er presentert i resultatdelen av denne rapporten: transportbehov i studieområdene, samspill mellom private og offentlige tiltak, planlegging og koordinering av persontransport, samordningstiltak og relevansen for bærekraft. Resultater fra de innsamlede rapportene er også integrert i resultatdelen i denne rapporten.

2.2.2 LITTERATURGJENNOMGANG

Målet med litteraturgjennomgangen har vært å identifisere og kartlegge kunnskap fra tidligere forskning og utredninger som omhandler ulike forhold og diskusjoner rundt samordning og private transportordninger, hovedsakelig cruise. Litteratursøket har utgangspunkt i allerede kjente kilder. Det er også søkt blant andre kilder som er sitert i eller er beslektet med disse («snøballmetoden»). I tillegg har det blitt gjort enkle søk på stikkord på nettet på norsk, engelsk, og russisk. Å gjøre et systematisk søk etter all relevant litteratur har ikke vært mulig innenfor forprosjektets rammer.

Samtidig ble litteraturgjennomgangen gjennomført av partnere på Nord universitet, som undersøkte om samordning av transportbehovene (kollektiv- og reiselivstransport) er presentert både i internasjonale vitenskapelige publikasjoner, innenfor cruise- og reiselivlitteraturen generelt og i media. Appendiks 2 viser aktuelle eksempler fra vitenskapelige artikler som diskuterer transportbehov og samordning av maritim transport. Målet med dette søket er å få en bred oversikt over forskning som diskuterer hvordan transportløsninger som i utgangspunktet er skapt for turister, kan brukes for å dekke lokale transportbehov. Relevante eksempler er identifisert i mediasøket (Appendiks 3).

De identifiserte forsknings- og mediaartiklene ble analysert og prosjektteamet har gruppert funnene innenfor ni typer maritime transportløsninger ment for turister. Transportløsningene er delt inn i turstibehov for å komme seg til destinasjonen og behov for å reise rundt i destinasjonen.

2.2.3 INTERVJU

Prosjektgruppa på Nordlandsforskning og i NARFU har gjennomført semi-strukturerte intervju med fire utvalgte regionale aktører (som påvirker eller er påvirket av transportplanleggingen) i Nordland (N1-N4) og fire i Arkhangelsk-regionen i Russland (R1-R4). Intervjuspørsmålene dekker følgende temaer: transportbehov for lokalbefolkningen, transportbehov for reiseliv, muligheter og utfordringer for samordning, bærekraftsperspektiver i samordning, planlegging og koordinering styring, og framtidig utvikling. Intervjuguiden er vedlagt i Appendix 4. Intervjumaterialet ble transkribert og deretter analysert basert på de kategoriene som er presentert videre i resultatdelen.

2.2.4 WORKSHOP

Analysen av dokumenter, litteratur og intervjudata resulterte i identifisering av relevante samordningstiltak som er beskrevet i del 3.2 Samordningstiltak. Disse tiltakene ble videre diskutert på en workshop med partnere og andre relevante aktører (n=12). Workshopen ble gjennomført i september 2021 i Bodø.

Diskusjonen på workshopen dekket følgende aspekter av samordning:

1. Positive og negative sider
2. Utfordringer som må løses for å få til samordning
3. Diskusjon av fremtidig perspektiver for samordningstiltak og relevansen for klima og bærekraft

3 RESULTATER

Både Nordland og Arkhangelsk-regionen har ulike former for befolkningskonsentrasjon. Gitt forskjellige behov for transport, blir «samordning av transporttilbudene en svært viktig faktor i en god samfunnsutvikling» (NFK, 2016 s. 8). I denne delen av rapporten beskriver vi først status for transporttilbudene i studieområdene, inkludert faktorer som påvirker tilbudet. Videre gir vi oversikt over turistrelatert transport som kan brukes for å dekke lokale transportbehov og behov som ikke dekkes av eksisterende transporttilbud. Til slutt presenterer vi faktorer som kan forbedre samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov. Disse faktorene inkluderer smarte transportløsninger, samspill mellom private og offentlige transporttilbud, kommunikasjon og rutetabell.

3.1 STATUS

3.1.1 TRANSPORTBEHOV I STUDIEOMRÅDENE

«Ferga er vår riksvei» N4.

Transportbehovet i studieområdet inkluderer skoleskyss, jobbpendling og behov for å komme til kommunesenter, regionsenter og sykehus. Kollektivtransport brukes også i fritiden for å komme til og fra aktiviteter og som en del av reiseopplevelsen både for lokale og for turister. Transportbehov varierer fra lokalsamfunn til lokalsamfunn og fra sesong til sesong.

Ulike behov tas vanligvis med i beregningen når transport planlegges, særlig når det gjelder fergearter (for å få nok avganger og for å legge opp ruter etter sesongvariasjoner). I noen kommuner i Nordland tilbys ulike reisealternativer: ei rute for direkte trafikk (som turistene kan benytte seg av), og ei for fastboende, også kjent som «melkeruter», som dekker flere små steder (N1). Dersom målet er at de tilreisende skal velge direkteruten, er det viktig at informasjonen om de ulike alternativene formidles på en måte som gjør at de reisende vet hvilken rute de velger.

Flyforbindelse er også viktig for kyst- og øysamfunn både i Lofoten og på Helgeland. En informant i Nordland argumenterer for videreføring av dagens flyplasser for å dekke reiselivet og lokalbefolkningens behov: «...om man bygger en storflyplass i Rana må øvrige kortbaner videreføres. Hvis vi skal lykkes med næringsutvikling samt fortsatt sikre spredt bosetning, som er en forutsetning for opplevelsesprodukter, er samtlige av dagens kortbaneflyplasser helt avgjørende» (N1).

Reiselivsnæringen er avhengig av de eksisterende kollektivtransporttilbudene. Turister bruker eksisterende transportmidler for å komme seg til og fra destinasjoner og for å bevege seg rundt på destinasjonene (N3). En informant mener at forenkling av informasjon og bedre synliggjøring av det eksisterende tilbudet kan bidra til at flere vil bruke kollektivtransport (N2). Fordelene ved å benytte kollektivtransport kan kommuniseres bedre.

En informant fra Lofoten er av den oppfatning at offentlig transport ikke brukes så mye av lokale fordi den i liten grad er tilpasset lokale behov. Respondenten mener at «dersom målet er å få flere over på kollektivtransport, så må man se på det totale transportbehovet både

blant lokalbefolkningen og blant de tilreisende» (N3). Behovene for transport er ulike for turister og lokale. Turistene må først komme seg til destinasjonsområdet, og deretter finne transportløsninger for å reise rundt i det samme området. I Lofoten peker en informant på at de fleste turistene kommer med bil, og at det finnes flere utfordringer som må løses for å få dem til å reise kollektivt (R3). Informanten trekker frem mer brukervennlige rutetabeller som et mulig tiltak, men understreker samtidig behovet for koordinering av transporttilbudet med opplevelser og kulturelle aktiviteter. Det er for eksempel viktig å ha bussforbindelser som gjør det mulig å komme seg både til og fra en konsert eller forestilling.

Situasjonen i Arkhangelsk-regionen er litt annerledes. I motsetning til Nordland, som på noen strekninger har en utviklet transportinfrastruktur, er elvetransport den eneste løsningen for øysamfunn ved deltaet av elva Nord Dvina. Elvetransporten sikrer tilgang til jobb og sosiale tjenester (R1). I sommerhalvåret skjer transport ved hjelp av båt, på vinteren etableres en isveiforbindelse over elva. Korrespondanse mellom båt og andre transportmidler var ikke et aktuelt tema i studieområdet (dvs. Primorski-distriktet i Arkhangelsk-regionen), men har stor relevans for andre distrikter i regionen. Både individuelle reisende og turistgrupper bruker eksisterende kollektivtransport for å komme seg rundt. Regionale turistbedrifter ønsker å samarbeide med transportbedrifter for å leie ut deres passasjerbåter og frakte turister(R1).

Sesongvariasjoner: Transporttilbudet varierer i løpet av året i begge studieregionene.

I noen intervjuer blir det understreket at dagens transportsystem ikke imøtekommer behovene til verken turistene eller de fastboende på en tilfredsstillende måte. I tillegg gjør sesongvariasjonene det vanskelig å etablere et tilbud som dekker alle behovene. Nordland har vinterruter og sommerruter som planlegges ut fra skoleskys-behovet. En informant i Nordland presiserer at «sommereen starter 1. mai noen steder og 1.juli andre steder. Når skolene er stengt faller behovet for skoleskys bort, men det blir andre behov som for eks. reiseliv» (N2). Det meldes på Reisnordland.no (2021) at sommerruta i 2021 startet den 21. juni, mandag etter skoleslutt. Flere informanter understreker imidlertid at turistsesongen starter mye tidligere enn sommerrutene. Det betyr at reiselivsprodukter må tilpasses for å benytte både sommer- og vinterruter, men at også turistene og turoperatørene må holde seg oppdatert om disse endringene.

I Nord-Russland går passasjerbåter fra mai og til sein høst, avhengig av isforholdene. I sommersesongen brukes passasjerbåter både av fastboende og tilreisende, for eksempel lokale som eier eiendom, lokale som vil tilbringe fritid på øyene og andre turister. Fordi starten på vinternavigasjonen setter begrensninger for videre navigasjon med båt, påpeker en aktør at de av og til er nødt til å forsvare behovet for en del av rutene i mellomsesongperioden (R4) for å sikre mobilitet mellom bosetninger.

3.1.2 TRANSPORTTILBUD I STUDIEOMRÅDENE

Både Nordland og Arkhangelsk er områder med spredt bosetting. Samtidig vokser reiselivssektoren, noe som betyr at flere turister drar til spesifikke steder og bruker lokale transportløsninger. Det kan finnes motstridende interesser og behov i forhold til ulike typer reisende, det vil si turister versus lokale innbyggere. Disse interessene og behovene må tas hensyn til når transporttilbudet utarbeides.

Når det gjelder transporttilbud, understrekes det i flere intervjuer at mobilitet i flere lokalsamfunn er avhengig av effektiv dialog mellom flere partnere for å sikre stabil sjø- og elvetransport (som i noen områder er det eneste transportalternativet) og buss til en fornuftig pris og for å sikre korrespondanse med andre transportmidler.

Dialog mellom partnere. En gjensidig forståelse mellom operatør, lokalsamfunn og fylkeskommunen eller Statens Vegvesen som oppdragsgiver, påpekes av en informant som nødvendig for å utarbeide et godt tilbud som kan tilfredsstille flest mulig (N1). Samme person sier likevel at lokalbefolkningen ofte melder at de mangler en arena for å kommunisere sine behov. I tillegg kan operatørers størrelse spille en rolle når det gjelder kommunikasjon med lokalbefolkning som «føler seg verken sett eller hørt, fordi ... jo større operatøren blir, jo mer distansert er den» (N1). En annen informant fra Nordland sier at transportkoordinering er vanskelig: det finnes ulike aktører som står for ulike tilbud. For eksempel styrer staten fire av fergesambandene, mens fylket styrer 23 av fergesambandene og bussene. Dessuten finnes det en del private operatører som Hurtigruten (N4), Flybussen, turistbusselskaper og små hurtigbåter. De fleste tjenestene har faste stopp. Dette gir gode muligheter til å styrke tilbudet for lokalbefolkningen (N3).

Fylkeskommunen har opprettet felles kommunikasjonsarenaer for involverte partnere, noe som anses som et bra grep. Innspill fra aktører tas med når det fremtidige tilbudet utformes (N2). Likevel påpeker en informant at «de største kommunene får mer oppmerksomhet ... vi er veldig mange som kjemper om de samme kronene», men «hvis vi får til en bedre kommunikasjon og prosess i en tidlig fase, så unngår vi at folk kjemper om det samme tilbudet» (N1). En annen informant synes at det finnes god dialog mellom samferdsels-, planleggings- og reiselivsaktørene, og nevner i denne sammenhengen at samarbeid med og mellom Flybuss, Widerøe og Avinor bidrar til bedre samordning i Nordland (N3). Det er dessuten viktig å sette av nok tid når fylket evaluerer transporttilbudet, slik at alle parter kan delta og gi konstruktive tilbakemeldinger, noe som også kan bidra til god kommunikasjon mellom aktørene (N1).

Flere informanter spesifiserer at demografiske endringer påvirker transporttilbudet i Nordland, mens dette har mindre betydning i Arkhangelsk. En av informantene sier at «fraflytting fra små øysamfunn i Arkhangelsk-regionen ikke har hatt stor betydning for reisetilbud siden kundegrnlaget har økt med økningen i antall turister» (R1). Representanter fra transportbedriftene er i konstant dialog med administrasjonen av Arkhangelsk-regionen (som er ansvarlig for ruteplanlegging) og bidrar med ruteplanlegging og evaluering av ruter. Samme informant mener at «dersom administrasjonen ber oss om å evaluere rutene, eller stille med ekstra ressurser, så er vi alltid klare til å hjelpe med dette» (R1).

Korrespondanse. De fleste aktører er bevisst på at forbedring av korrespondansen mellom ulike ruter og transportmidler er viktig for å utforme et tilbud som møter behovene flest mulig.

Betydningen av korrespondansen blir i ett intervju understreket på følgende måte: «hvis ett av leddene (e.g. ferger, hurtigbåter) ikke fungerer så fungerer ikke veinettet» (N1). Samme informant påpeker at tog i dag ikke er et alternativ for de som bor langs kysten i Nordland, ettersom korrespondansen med buss til og fra kystområdene som oftest er for dårlig (N1).

En god korrespondanse kan forbedres ytterligere ved å utvide tilgang til sanntidsinformasjon, for eksempel via digitale tavler hvor tilreisende kan finne fortløpende informasjon om reisetid og kanselleringer. Løsningen brukes allerede på busstoppene i Bodø, og det ønskes å utvikle den samme tjenesten på kaia (N2). Videre forbedring kan være å samle reiseinformasjon og booking i én app, for å forenkle informasjonstjenestene til de reisende.

Ifølge en annen informant bør tilbudet forbedres, slik at både tilreisende og lokale kan komme seg til utfartssteder og opplevelser. Her nevnes Lofoten, der det finnes et kollektivtilbud på E10, mens attraksjonene ofte ligger i avsidesliggende områder og dermed er utilgjengelig med kollektivtransport. Dette fører til at mange bruker privatbil eller leiebil (N3). Den samme informanten påpeker at bedre navngivning av holdeplassene også bør vurderes (navn på sted, kommune og øyer), slik at tilbudet blir forståelig også for besøkende som ikke er lokalkjent.

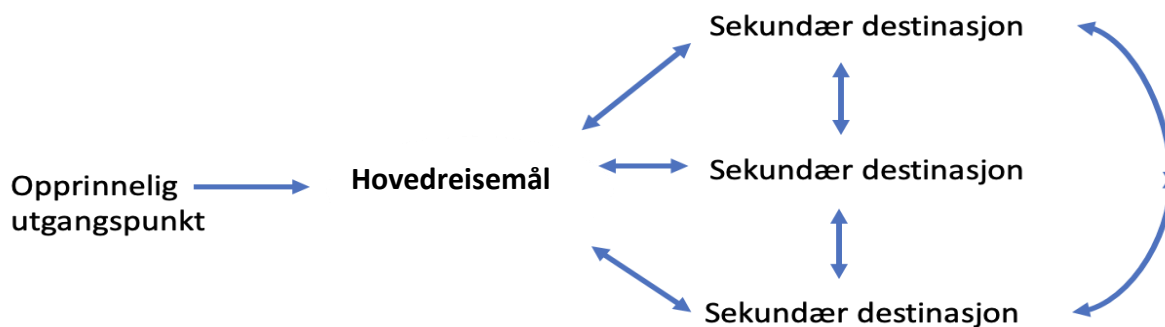
Planlegging av rutetabeller er også et tema som ofte nevnes. Rutetabeller bør være brukervennlige. En informant synes at rutetabellene for sommeren bør ferdigstilles langt tidligere enn rundt årsskiftet, fordi turoperatørene og gruppene trenger forutsigbarhet for å kunne bruke kollektive løsninger (N3). Likevel er rutetabellene ikke alltid klar ved årsskiftet på grunn av manglende kapasitet og behov for avklaringer (N2).

I Arkhangelsk-regionen er rutetabellene mer eller mindre stabile. De siste store endringene ble gjort for omtrent ti år siden, og bare små justeringer gjøres hvis nødvendig. Ifølge en informant prioriteres lokale behov, men transporttilbudet er også avhengig av etterspørselen (R1). Rutetabellen er tilpasset passasjerstrømmen, slik at det i perioder med mange reisende settes inn flere båter (R4). Sammenlignet med Nordland brukes eksisterende transporttilbud i mindre grad av turister, men etterspørselen er økende også fra den gruppen.

Etterspørsel er også en viktig parameter når tilbudet utarbeides i Nordland. Å få flere, både lokale og tilreisende, til å reise kollektivt kan bidra til styrket økonomi. Økt etterspørsel kan dermed bidra til å sikre at eksisterende tilbud opprettholdes, eller til at frekvensen/tilbudet styrkes (N2). Samme informant understreker at det finnes ledig kapasitet på noen transportmidler i dag (N2). Målet er å fylle kapasiteten og selge flere billetter, slik at inntektene kan brukes på videreutvikling av transporttilbudet i regionen.

3.1.3 TURISTRELATERT TRANSPORT

Turistrelatert transport handler både om hvordan turister kommer seg til en destinasjon, hvilke transportløsninger de bruker for å reise rundt på en destinasjon, hvilke løsninger de velger for å reise til og mellom sekundære destinasjoner, og behov for infrastruktur knyttet til turistrelatert transport (se figur 3).



Figur 3: Transport til, mellom og på destinasjonene.

Reiselivet er en viktig inntektskilde for øy- og kystsamfunn. Flere kommuner i studieområdene er avhengig av reiselivsnæringen, som bidrar til viktig vekst for regionen (N1). Transport er en sentral del av reiselivsproduksjonen, men transport både til, fra og på destinasjonene utgjør ofte en flaskehals for reiselivsutvikling (N4). Samordning bør derfor også belyses fra reiselivets perspektiv.

Behovet for turistrelatert transport er fragmentert og avhengig av transportmodus f.eks., bilturister (Dickinson & Robbins, 2008) og turister som kommer med fly (Peeters et al., 2019). De ulike behovene gjør at et «one-fit all»-opplegg vil resultere i suboptimale kompromissløsninger og høye kostnader for tilfredsstillende infrastruktur (Lohmann & Duval, 2014). De pågående diskusjonene rundt storflyplasser i Lofoten og Helgeland, samt diskusjoner rundt smale veier og manglende parkeringsplasser, reflekterer kompleksiteten i behov for ulik infrastruktur for turistrelatert transport (Ingebrigtsen, 2019, 13. Juni; Antonsen, 2019). Spekteret av turistrelaterte behov er bredt og består for eksempel av alt fra behov for være på en destinasjon i noen få timer til at destinasjonen skal oppleves i flere dager eller uker. Turistrelaterte behov er sammensatt av behovene til både turistene, turoperatører og andre aktører som fasiliteter for reiseliv. F.eks. indikerer diskusjonene på workshopen (se 2.2.4 for mer informasjon om workshop) at turoperatørene har et behov for å kunne bestille reiser i god tid, slik at pakkene kan ferdigstilles og selges til turistene samtidig som reisen til hovedreisemål bestilles.

Eksempler på samordning

I dette avsnittet beskriver vi først ulike eksempler på samordning. Disse eksemplene har vi identifisert i tilknytning til transportmidler og -systemer som primært fokuserer på turistene sine behov, for eksempel cruiseskip eller turistbusser. Deretter diskuterer vi flere løsninger der lokale også benytter transportmidler- og ruter som primært er ment for turister før vi ser nærmere på infrastruktur som bygges relatert til turistbehov. Videre diskuterer vi de ulike tilbudene i henhold til hvilke andre brukere sine behov som dekkes gjennom det i utgangspunktet turismerelaterte eller -initierte transporttilbudet. Tabell 1 viser eksempler på ulike turistrelaterte transportformer, brukere vi har kartlagt og illustrerende eksempler.

Tabell 1: Turistrelaterte transportformer og brukere

Turismerelaterte transportformer	Bruker	Eksempler
Til hovedreisemål		
Oversjøisk cruise	Turister	Cruise fra Hamburg til Nordkapp
Kystrute/Kystruten	Turister, lokalbefolkning, gods	Hurtigruten, Havila, Sarfaq Ittuk
Ekspedisjonscruise	Turister, forskere, kartleggingsinstitusjoner, SAR	AECO-medlemmer som deltar i å kartlegge havbunn
Lasteskip som tilbyr 'slow travel'	Turister, crew, gods til lokalbefolkning og næringsliv	Voyages en cargo
Sommerruter ferge og hurtigbåt	Turister, lokalbefolkning, og næringsliv	Ferge mellom Bodø og Moskenes, ferge Svolvær-Skutvik
Turistbusser	Turister	Service Reisen Giessen
I og mellom (sekundær) destinasjoner		
Dag-cruise	Turister, lokalbefolkning	Brim Explorer, Blix Event Helgeland
Øy-hopping, cruise	Turister, gods	Fiji If
Rutebåt som opereres av private uten offentlig anbud	Turister, lokalbefolkning; gods	Arctic Explorer
Taxibåt	Turister, lokalbefolkning	Lovund skyss, Blix Event Helgeland, Kragerøy Taxibåt AS
Havsafari	Turister, forskere, lokale bedrifter	Hvalsafari AS, XXLofoten
Ferge og hurtigbåt	Turister, lokalbefolkning og næringsliv	Hurtigbåt mellom Bodø og Landegode
"Bike sharing"	Turister, lokalbefolkning	E-bike sharing i Barcelona (initiert som et turismetiltak)
Drosje	Turister, lokalbefolkning	Helgeland Taxi Service
Sommer-rute buss	Turister, lokalbefolkning	Svolvær – Å, Leknes-Hauklandstrand
Flybuss	Turister, lokalebefolkning	Flybussen (Boreal Travel AS, Tide Buss)

Turistrelatert transport for å komme seg til destinasjonen (hovedreisemålet). Ulike maritime transportformer benyttes for å komme seg til hovedreisemålet i casedestinasjonene. For eksempel er det i hovedsak turister som reiser med oversjøiske cruiseskip. Det betyr at koordinering og tilpassing av behovene til de ulike brukergruppene i liten grad vil være et effektivt samordningstiltak for oversjøiske cruise. En annen måte å reise både til hovedreisemålet og mellom sekundære destinasjoner, er turistbusser. De er ofte organisert av turoperatører, og er sjelden samordnet med behovene til lokalbefolkningen. Turistbusser er ofte koblet mot cruise-turisme, hvor hovedmålet er å tilby transport fra cruiseskip til attraksjonene. Det kan være mulig å tilby transport til andre enn cruisegjester også, gjennom et generelt bookingsystem. Lokalbefolkningen har mulighet til å benytte seg av tilbudet, men ofte er prisene eller tidene ikke tilpasset deres behov. Et eksempel er North Cape Tours i Honningsvåg. De tilbyr rutebusser fra Honningsvåg sentrum til Nordkapp-plataet, med eller uten inngangsbillett til besøkssenteret. Cruisepassasjerer, sykkelturister og de som kommer med fly bruker tilbudet, mens lokalbefolkningen stort sett bruker egen transport når de skal til Nordkapp.

Derimot vil samordning være aktuelt for transportformer med mange brukergrupper, som for eksempel sommerruter for ferge og hurtigbåt. Samordning er lettere hvis lokalbefolkningen

har et direkte behov eller ønske om å benytte transportmuligheten. En informant fra Nordland forklarer at et godt eksempel på et tilbud som brukes både av fastboende og turister er ferge mellom Mosjøen og Hundåla og korrespondanse med buss og hurtigbåt til andre steder. Tilbudet gir innbyggere uten egen bil raskere framkomst til for eksempel helsetjeneste. (N1).

Et eksempel på et innovativt samordningstiltak er lasteskip som tilbyr plasser til passasjerer. Det er en form for cruise, men med mindre luksus, og reisen går saktere. Det primære formålet med lasteskip er levering av last og dette bestemmer valg av havner og destinasjoner. Turister som kommer til reisemålene på denne måten, har behov for offentlig landbasert og maritim transport. Norge har med Kystruten (Hurtigruten) en lang tradisjon for å kombinere frakt av last med frakt av passasjerer. Denne ruta blir benyttet av både lokalbefolkningen og nasjonale og internasjonale turister. Informant N4 bekrefter at Hurtigruta/Kystruta er kommersiell og blir brukt aktivt både av næringsaktører og lokalbefolkningen.

Turistrelatert transport brukes til å oppleve destinasjonen, og til reiser til og mellom sekundære destinasjoner. Denne typen transport har mange muligheter for samordning, men er ofte sesongsbasert. Det betyr at tilbudet er bedre i høysesong, noe som gjør tilbudet uforutsigbart for lokalbefolkningen. Kyst- og øysamfunn ønsker bosetting året rundt, og gode transportmuligheter bidrar til levedyktige lokalsamfunn. For å være interessant for f.eks. pendlere eller fastboende, må prisene og tidene være tilpasset dem. Ekspedisjonsfartøy er lite brukt av lokalbefolkningen.

En informant i Nordland nevner i denne sammenhengen eksempler hvor lokalbefolkningen har fått tilbud om å være med på opplevelser tilbudt av lokale bedrifter: «Det var et pilotprosjekt med hurtigbåt. Produktet var i utgangspunktet et opplevelsesprodukt, men lokalbefolkningen kunne også benytte tilbudet. Det var to pilotprosjekter, men det var ikke nok volum, så kostnadene ble høye og tilbudet ble avviklet» (N1). En mulighet for å utvikle mer økonomisk bærekraftige tilbud kan være å tilby lokalbefolkningen å benytte seg av turismerelatert maritim transport til en lavere pris.

Et annet eksempel er «sykkelferga» i Vest-Lofoten, som bare er tilgjengelig for fotgjengere og syklistene. Dette er et sommerferietilbud som blir brukt av både lokalbefolkningen og turister, mest til utflukter og dagsturer. Tilbudet stimulerer miljøvennlig transport, bærekraftig reiseliv og «slow tourism». I tillegg gjør sykkelferga lokalsamfunnet mer attraktivt for fastboende, fordi den gir muligheter til aktiviteter på fritida. Informant N4 bekrefter at sykkelferga er en populær form for transportsamordning og legger til at «den sykkelferga mellom Nusfjord og Ballstad har vært veldig populær over mange år» (N4).

Landbasert transport som benyttes av både turister og lokalbefolkning er for eksempel sykler, el-sparesykler og busser som kjører sommerruter. E-sykler/sparkesykler blir gjerne initiert som et turismetiltak, men brukes ofte av lokalbefolkningen for å komme seg rundt. For at begge målgruppene skal kunne bruke tilbudet, er det viktig at tilbudet er lett tilgjengelig gjennom apper eller kredittkortløsninger. Informasjon om bruk av transportmidler på flere språk og apper som er lett å finne og bruke, er et «must».

Andre former for landbasert transport er mer rettet mot reiselivssegmentet, for eksempel minibusser, elbusser og sommer-rutene til Nordlandsekspressen (buss). Informant N2

kommenterer: «Ja, det går minibusser Nyksund-Stø. Fylkeskommunen satte dem opp. Det er bestillingstransport - nye elbusser, turistrelatert». Et unntak er flybussen, som er et kommersielt tilbud som benyttes av både turister og lokalbefolkningen. N2 sier: «Det er en del kommersielle som kjører ruter som primært er for turister, men brukes av lokale, for eksempel flybuss.»

Transporttilbudet for turisme er ikke like velutviklet i vårt russiske studieområde som i Nordland. Turister, både individuelle og grupper, bruker eksisterende kollektivtransport for å komme seg frem. En informant i Russland utdyper at «Reiseselskaper leier ikke hele skip for å transportere turister. Som regel kjøper reiseselskaper billetter for et visst antall turister ... Det er veldig dyrt for reiseselskaper å leie et helt skip (R4). I tillegg til manglende transporttilbud er infrastruktur en utfordring som reiselivaktørene strever med. Én informant i Russland påpeker at innkjøp av turistbåter er avhengig av velfungerende infrastruktur. Utfordringene er først og fremst økonomiske. Investeringene for å starte med turisttransport er høy og det finnes veldig få støtteordninger. R2 kommenterer at «Selv om potensialet for turismen er stort så mangler regionen båter og infrastruktur. Turisttransport er ikke subsidiert».

Turistrelatert infrastrukturbygging. Litteraturgjennomgangen viser at turistrelatert infrastrukturbygging kan ha positive ringvirkning og dekke lokale behov, som for eksempel utvikling av havner. Grunnet generelt økt aktivitet og økt pågang fra cruisenæringen vurderer flere norske havner å utvide kapasiteten, noe som kan gi nye muligheter for andre lokale næringer, for eksempel fiskeri. Havneterminaler er brukt av passasjerer på cruiseskip og ferger / kyst rute-linjer. Utfordringen med utvikling av infrastruktur er å dekke behovet til en rekke aktører som sjelden er i dialog med hverandre (London, et al. 2021).

Bruk av landstrøm kutter utslipp og reduserer støy når skip ligger ved kai. Har fartøyet batteri om bord, kan dette lades samtidig, slik at også deler av seilingsruten blir utslippsfri. Landstrøm for cruiseskip krever ofte høye investeringer fordi skipene har et stort effektbehov. Samtidig er den totale brukstiden for dedikerte cruisehavner kort sammenlignet med andre havneanlegg. Til sammen gjør dette at landstrøm til cruise blir et kostbart klimatiltak som kan få støtte i Norge fra Enova. Noen få havner stiller krav til landstrøm for skip med lang liggetid. I 2018 gikk 13 cruisehavner sammen om en felleserklæring med 14 tiltak for reduserte utslipp. Et av tiltakene var krav til bruk av landstrøm for cruiseskip, for alle norske cruisedestinasjoner, med virkning fra 2025.

Indirekte turismebehov. I tillegg til de oppførte direkte turistrelaterte transportbehovene, har prosjektgruppen også identifisert indirekte behov som igjen gir mulighet for samordning. Turisme kan også skape behov for godstransport. For eksempel er reiselivsbedriften på Tranøy avhengig av godstransport via Hurtigbåt-ruten NEX 2. De kjemper derfor for å få godstilbudet tilbake på Hurtigbåten (Avisa Nordland, 07.04.2021).

3.1.4 GAP-ANALYSE: BEHOV FOR TRANSPORT VERSUS TRANSPORTTILBUD

«Evig debatt om hvorvidt tilbudet er tilstrekkelig» N2.

Vi har identifisert to faktorer som viser gapet mellom transportbehov versus transporttilbud: behovskartlegging og kapasitetsutfordring. Disse varierer mellom studieområdene og forskjellene beskrives i denne seksjonen av rapporten.

Behovskartlegging

Spredt bosetting, små øy- og kystsamfunn, stor avhengighet av sjøtransport og begrensede økonomiske ressurser påpekes ofte som viktige utfordringer med å dekke transportbehovene i Nordland. NFK opererer med oppdatert statistikk som danner oversikt over utviklingen av reisemønstre på de ulike strekningene. Samtidig strever fylkeskommuner med stram økonomi og mener at større økonomiske rammer for transportplanlegging vil bidra til å gi kommuner og lokalbefolkning et bedre tilbud.

Ifølge våre informanter handler behovskartlegging om å se totaliteten av behovene og dermed skape et mer attraktivt tilbud for alle reisegrupper. Altså er målet å unngå at transporttilbudet planlegges for én eller få grupper. Likevel påpekes det at tilbudet ikke alltid er godt tilpasset for reiselivet. Det eksisterer en del utfordringer med anbudspraksis. Ifølge en informant må tilbudet utformes på en måte som gjør at flere benytter kollektivtransport: «Tilbudet er for gammeldags. Det kan funke i en stor by, men det blir ikke lønnsomt her om man bare tenker behov for enkeltgrupper uten å tenke helhet. Mange velger bil for å være sikker på at de kommer frem» (N3).

Det er ulik oppfatning av hvem sine behov som blir prioritert. En informant sier at tilbudet blir evaluert med et prioriteringsperspektiv, der gjennomgangstrafikk (tilreisende) gjerne prioriteres foran lokalbefolkningens behov (N1). En annen informant er imidlertid av den oppfatning at lokale innbyggere har forhåndsrett, og at dette er regulert med forskrift. Hva angår ønsker om forbedringer på Helgeland peker informant N2 på at en utvidelse av Nordlandsekspressen (NEX 1) til Brønnøysund er ønsket av mange og at dette vil gi et bedre tilbud for de reisende på Helgeland. I dag går denne hurtigbåtforbindelsen mellom Bodø og Sandnessjøen.

Opplevelsene med kollektivtransport kan være ganske ulike avhengig av hvorvidt man bor i by eller bygd. En informant erkjenner for eksempel at tilbudet er dårligere i områder med få innbyggere. Der finnes det begrensede muligheter for å komme seg til et bysentrum, og skolebussene er ofte eneste kollektivtjeneste. Dette betyr at tilbudet er begrenset til morgen og ettermiddag, i tillegg til at skolebussene ikke kjører om sommeren. Likevel er det vanskelig å evaluere hvor stort behovet i disse områdene er (N2). Når det gjelder Lofoten sier en informant at kollektivtransporttjenestene ikke er tilfredsstillende for dagpendlere som bor på Leknes og jobber eller går på skole i Svolvær (N3).

Situasjonen ser imidlertid bedre ut i Arkhangelsk-regionen. En informant synes at behovene er godt nok dekket både for fastboende og tilreisende. Samme person sier også at tilbakemeldingene fra kunder/lokalbefolkning tas hensyn til i planleggingen av transporttilbudet, og at transportbedriftene har anledning til å øke kapasiteten på enkelte

ruter. Selv om det er færre fastboende på øyene, har etterspørselen vært stabil (eller økende) de siste årene, på grunn av turister eller andre tilreisende som bruker de lokale transporttjenestene (R1). Samtidig melder informantene at flere aspekter kan forbedres, særlig transportløsninger i overgangsperiodene mellom høst og vinter - hvor man verken kan tilby båttransport eller transport på isveier.

Kapasitetsutfordring

En viktig utfordring i Nordland er begrenset kapasitet på flere fergestrekninger, særlig i turistsesongen. Sommeren 2020 og 2021 opplevde reisende at kapasiteten ikke var tilstrekkelig for å betjene både turister, fastboende og næringslivsaktører. En informant peker på at den økte trafikken i høysesongen/sommersesongen ofte går ut over fastboende og næringsaktører (e.g. landbruk/sjømat), ettersom transportsystemet egentlig ikke er dimensjonert for turisttrafikken (N1). Kapasitetsutfordringene kan føre til både sosiale (frustrasjon) og økonomiske konsekvenser. Et illustrerende eksempel er når melkebilen ikke kommer med fergen, noe som kan føre til at de må slå ut store mengder melk, opptil 70-80 000 liter, ifølge en informant (N1).

Noen tidspunkter i løpet av dagen er spesielt preget av kapasitetsutfordringer. Det understrekes at avgangene på morgenen ofte ikke har ledig kapasitet (N4). Det hersker ulike oppfatninger blant informantene om hvorvidt turisttrafikk blir prioritert foran lokalbefolkning når det er begrenset kapasitet på fergene. Ifølge én informant står det i dag på flere fergetabeller at de som bor på øyene ikke har forkjørsrett, slik de hadde tidligere. Denne informanten synes dermed at utviklingen har gått i negativ retning for lokalbefolkningen, i tillegg til at situasjonen også påvirker næringsaktører (N1). Noen aktører har derfor store forventninger til kapasitetsøkning på bestemte strekninger, noe som oppfattes som en løsning for å få bedre forutsigbarhet, både for de tilreisende og for næringslivsaktørene.

En annen informant er imidlertid av den oppfatning at lokalbefolkningen ikke føler seg «presset ut» av turistene, selv om han erkjenner at det er utfordringer enkelte steder. Kjerringøy nevnes som et eksempel, men informanten påpeker at fergen på dette sambandet går ofte (N2). Samme informant understreker at forhåndsbooking på hurtigbåt har hjulpet med å regulere strømmen av reisende. Løsningen med forhåndsbooking er kjent blant lokalbefolkningen og fører til at de booker billett i god tid før avgang.

I Arkhangelsk-regionen ble ingen kapasitetsutfordringer for elvetransport nevnt i intervjuene med russiske aktører.

3.2 SAMORDNING AV LOKALE OG TURISTRELATERTE BEHOV

Basert på intervjumaterialet og litteraturgjennomgangen har vi identifisert faktorer som har betydning for samordning. Disse faktorene ble videre diskutert på workshopen med prosjektpartnere. Vi gir først en kort presentasjon av disse faktorene før vi beskriver dem mer detaljert:

1. Smarte transportløsninger som gir mulighet for samordning mellom ulike former for offentlig transport, pasienttransport, tilbringertransport og skoleskyss, for eksempel bestillingstransport (se også Bardal et al, Smart Mobilitet, s 53).

2. Samspill mellom private og offentlige transporttilbud som gjør det mulig å bruke private transporttilbud for å dekke lokale transportbehov; og bruke kollektivtransport for å dekke turismebehov.

3. Kommunikasjon, markedsføring og salg/booking innebærer formidling av informasjon om reisealternativer og eksisterende transporttilbud, både offentlige og private.

4. Rutetabell og tilbud som en del av planleggingsprosessen, som innebærer informasjon om hvem som involveres, hvilke behov som prioriteres, når på året planleggingen skjer og hvordan det tilrettelegges for korrespondanse mellom flere transportmidler (ferge/buss/tog/fly).

3.2.1 SMARTE TRANSPORTLØSNINGER

De faste transportforbindelsene, og særskilt buss- og båtjenestene, kjennetegnes av store sesongvariasjoner og blir dimensjonert i forhold til skoleruter og turistsesong. Det betyr at tilbudet kan endre seg fra en sesong til en annen. Det offentlige/fylkeskommunale transportsystemet sin lovpålagte oppgave er å legge til rette for skoleskys. På sommeren sammenfaller skoleferien med høysesongen for turisme. Det kan hende at enkelte ruter som har som hovedformål å frakte skoleelever ikke går om sommeren. Dette kan utgjøre en stor utfordring for turister som ønsker å planlegge en reise og møter et tilbud som ikke passer med deres behov.

Knappe ressurser fører til at bestemte behov må prioriteres når transportløsninger utformes. Likevel finnes det muligheter for å utvikle løsninger som kan forbedre dagens situasjon og ta hensyn både til begrenset og variabel etterspørsel, samt nødvendigheten av å fremme en mer miljøvennlig mobilitet i samfunnet. Bestillingstransport er et godt eksempel på en smart transportløsning, ifølge flere aktører i Nordland, og kan ha forskjellige former i henhold til lokale behov.

Bestillingstransport skiller seg fra ordinær rutetransport og krever at de reisende på forhånd formidler sitt ønske om å reise. Dette kan skje innenfor ulike rammer, som for eksempel:

- eksisterende rutetabeller og ruter som de reisende bestiller med utgangspunkt i definerte geografiske områder hvor man kan bruke tjenesten
- avgrensede tidspunkt hvor tjenesten er tilgjengelig (tjenesten kan være tilgjengelig hver dag, eller bare på bestemte dager og tidspunkter)
- prisen ligner mer på en vanlig kollektivbillett enn på en drosjetur

Et slikt tilbud kan bli et alternativ til privatbil når mange nok vet at løsningen eksisterer. Samtidig kan dagens tilbud om bestillingstransport forbedres, slik at flere turister blir bedre informert om og kan bruke tilbudet. Et tilsvarende tilbud, for eksempel bagasjetransport mellom et transportknutepunkt og oppholdssted, er også utviklet for sykkelturister.

Bestillingstransport er direkte avhengig av etterspørsel for å fungere/være lønnsom. Det blir derfor nødvendig å tenke nytt med hensyn til forretningsmodeller. Det kan for eksempel være lurt å ha en mer fleksibel tilnærming når det gjelder bruken av fartøy for disse tjenestene. I tillegg kan det være relevant å få reiselivet til å bruke de lokale transportleverandørene, slik at etterspørselen blir mer stabil og garanterer løsningens fremtid

i lokalsamfunnet. God koordinering mellom bestillingstransport og andre transportløsninger er en forutsetning for å utvikle mer miljøvennlig mobilitet generelt i samfunnet.

I løpet av intervjurunden har vi også snakket om andre smarte transportløsninger, spesielt i form av pilotprosjekter i bestemte områder. Det ble for eksempel nevnt et tilbud for folk som ikke kan gå selv til bussholdeplassen, og løsninger som kunne gi bedre tilgang til bysentrum for ungdom (N2). Pandemien har imidlertid gjort det vanskelig å evaluere effektene av slike transporttilbud på en grundig måte.

3.2.2 SAMSPILL MELLOM PRIVATE OG OFFENTLIGE TILTAK

Intervjuene i begge studie-områdene påpeker at det eksisterende kollektivtransporttilbudet brukes aktivt av turister og reiselivsaktører. I disse tilfellene går samordning på felles bruk av transport, bestillingssystem og kommunikasjon. I planlegging av kollektivtransport tas det høyde for turismebehovene, særlig i løpet av sommersesongen.

Transport er en sektor der både private og offentlige aktører er involvert, enten det handler om drift av faste tjenester som en del av kollektivtilbudet, eller tjenester som er rettet mot spesifikke reisegrupper og ikke drives hele året. Det finnes altså et reelt potensial ved å forsterke samspill mellom private og offentlige aktører, slik at tilbudet utvides til de fleste reisende og samtidig dekker flere behov. Mangfoldet av aktører, inkludert kommuner, fylkeskommuner, Statens vegvesen, transportbedrifter og reiselivsnæring, gjør at det er store utfordringer forbundet med å få samhandlingen til å fungere. Aktørene kan ha ulike interesser, forskjellige måter å jobbe på og være rettet mot forskjellige grupper av reisende som ikke nødvendigvis trenger det samme tilbudet.

Med hensyn til innføring av nye transportløsninger, reiser utviklingen av nullutslippsinfrastruktur noen viktige spørsmål. Disse spørsmålene handler om beslutninger rundt infrastrukturutvikling, hvordan ansvaret fordeles, hvor infrastrukturen lokaliseres og hvem som finansierer og koordinerer. Her blir det nødvendig å tenke nytt med hensyn til samarbeid mellom offentlige og private organisasjoner.

Samspill for bedre tilbud til reisende forutsetter at de involverte i transportsektoren ser hverandre som samarbeidspartnere og ikke som konkurrenter. Utviklingen av samarbeidsavtaler mellom aktører som driver ulike transportmidler kan være relevant for å stimulere til dialog og god koordinering. En informant nevner at det i dag eksisterer et billettsamarbeid knyttet til buss og tog i Nordland hvor de reisende kan kjøpe togbillett med påfølgende bussreise på bestemte strekninger. Transportbedriftene tar da også ansvar i tilfelle forsinkelser (N2). Informanten understreker at samarbeid mellom reiseliv og kommuner er viktig for å kunne informere godt om tilbudet.

For å sikre langsiktig samarbeid kreves det at forvaltning og næring forstår hverandre; hvordan den andre jobber og hva som er deres mål. I den sammenheng kan det være hensiktsmessig at fylkeskommunen involverer kommunene, som kan forenkle og stimulere kontakten mellom aktørene. Samtidig er det viktig at de ulike avdelingene hos fylkeskommunen samarbeider på tvers, for eksempel at samferdsel kobles på når fylkeskommunen utvikler ny reiselivsstrategi, (N3).

En bærekraftig transportløsning kan være en kombinasjon av forskjellige transporttilbud samlet i én transportløsning, for eksempel kombinasjon av gods- og passasjertransport. I løpet av intervjurunden ble noen eksempler på kombinasjoner mellom cargo og persontrafikk nevnt. En informant understreker at for noen øysamfunn i Nordland er hurtigbåten er den eneste forbindelsen mellom noen øysamfunnet og fastlandet. Kombinerte transporttjenester blir dermed avgjørende for å kunne transportere både folk, post og varer langs (N1).

I Arkhangelsk-regionen dekker kollektivtransport turismebehov og delvis vare- og postlevering til øysamfunn. De siste årene har turistbedriftene kjøpt et visst antall billetter på lokale båttruter for å tilby båtreiser til sine kunder i løpet av reisesesongen (R2, R3). Samtidig er det potensial for et tettere samspill mellom aktører for å tilby et bedre tilbud for turister, for eksempel ved at en av båtene kun er forbeholdt turistformål (R1). Det er også mulig å utvide eksisterende ruter og inkludere flere anløp.

3.2.3 MARKEDSFØRING, SALG OG BOOKING

Markedsføring av eksisterende transporttilbud spiller en viktig rolle for å få flere til å velge kollektivtransport fremfor privatbil. Nordland fylkeskommune har jobbet med å forbedre sine kommunikasjonskanaler rettet mot publikum, bl.a. med ny nettside våren 2021, samt et forbedret system for trafikkmeldinger/avviksmeldinger slik at reisende kan abonnere og få tilsendt SMS og/eller e-post dersom det oppstår avvik på ruter. Fylkeskommunen har også opprettet reisegaranti-ordning for sine reisende. Det betyr at kostnader knyttet til alternativ transport dekkes om det skulle oppstå kanselleringer/store forsinkelser på buss og hurtigbåt (reisnordland.no, 2021).

Samtidig varierer tilgangen til informasjon blant de reisende. Dersom man ikke er kjent med de lokale informasjonskanalene, som for eksempel abonnement på avviksmeldinger, får man ikke sanntidsinformasjon om hendelser som påvirker trafikktruter og/eller fører til forsinkelser. Noen tilreisende får dermed ikke beskjed om endringer eller kanselleringer før de ankommer holdeplassen eller kaien. En slik situasjon bidrar ikke til at kollektivtransport oppleves som forutsigbar løsning for de reisende.

Mange fylker i Norge har utviklet egne reiseplanleggingsapper. Dette gjør det krevende for turister å ferdes på tvers av fylkene. Tilreisende må kombinere informasjon fra forskjellige kanaler, og reiseplanlegging blir en tidskrevende prosess. Flere apper (betalingsapper) krever også at man må registrere sitt eget bankkort, noe ikke alle turister er villige til å gjøre. I Nordland gjennomføres billettkjøp i en annen app (Billett Nordland) enn i selve ruteplanleggeren (Reis Nordland). Verktøyene knyttet til kollektivtransport er altså ikke godt nok samordne. Dette kan bidra til at kollektivtransport oppleves som vanskelig, og at tilreisende velger å kjøre egen bil.

Flere aktører i Nordland peker på at det har vært problematisk for reisende som ikke bruker bil å ta ferge i Nordland etter Covid-19-utbruddet. Dette fordi fergene kun tar betalt for biltransport og ikke persontransport. Det er derfor heller ikke mulig å forhåndsbestille personbillett for reisende uten bil. Denne situasjonen gjør at passasjerer med bil blir prioritert foran andre reisende. Noen aktører i næringslivet opplever det også som en utfordring for å kunne levere bestemte produkter på kort tid, ettersom heller ikke de har forkjørsrett på ferger.

Kollektivtransport kan brukes for å styre turiststrømmene både i tid og rom. Det er blant annet ønskelig å spre antallet reisende ut over hele året. For å oppnå dette er det viktig at det er tilgjengelig kollektivtransport hele året. Utvikling av kollektivtransport som er attraktiv for tilreisende krever både kartlegging av turiststrømmer og målrettet markedsføring.

Bedre samordning mellom private og offentlige aktører kan, som tidligere nevnt, bidra til å forsterke transporttilbudet. Dette kan imidlertid være krevende på grunn av gjeldende lovverk og regler om konkurranse. De kommersielle aktørene har dessuten sine egne forretningsmodeller og er avhengige av økonomiske resultater. Utfordringene nevnt over kan håndteres med innovative løsninger som allerede finnes andre steder. Samordning av informasjon for tilreisende bør stå sentralt i denne sammenhengen. Å gi alle tilgang til sanntidsinformasjon om trafikk (for eksempel gjennom en app med push-varsler) kan være en effektiv løsning.

3.2.4 RUTEPLANLEGGING

Ruteplanlegging er viktig for å fremme samordning av ulike transportbehov. Vi har identifisert flere forbedringspotensialer hva ruteplanlegging angår, som for eksempel tidsramme for planlegging, medvirkning og dialog mellom partnere for å forbedre korrespondanse, og forenkling av formidling av rutetabeller.

Utarbeidelsen av tilbudet og rutetabellene må også skje i god tid, ettersom bestemte reisegrupper (og da særlig turoperatører) er avhengige av informasjonen når de planlegger en reise. Aktører fra reiselivsnæringen påpeker at turoperatører gjerne planlegger et helt år i forveien. Det er derfor for seint når rutetabeller for båt og buss for kommende sommersesong ikke er tilgjengelig før jul/nyttår. Altså opplever mange at det blir vanskelig å organisere en tur som innebærer kollektivtransport, særskilt i noen turistområder, som Lofoten. Resultatet er at de fleste tilreisende bruker egen bil, eller leier bil eller transport.

En utfordring for reisende som er avhengige av ulike transporttyper for å nå et reisemål er manglende koordinering mellom rutetabeller/tidspunkter for ulike transportmidler. På den andre siden er det krevende å organisere attraktive korrespondanser for de tilreisende mellom forskjellige transportmidler. Busstilbud som endres for å korrespondere med endrede togruter kan risikere å ikke lengre korrespondere med hurtigbåten (N2).

Utforming av rutetabeller og transporttilbud er avgjørende for å få flere til å benytte kollektivtransport. Behovene til de tilreisende er gjerne ulike lokalbefolkningens behov. I tillegg kan behovene variere også mellom ulike turister. Et strategisk grep i denne sammenhengen kan være å analysere hvordan tursatferd kan endres, slik turistenes behov samsvarer bedre med lokale behov. Altså foreslår noen aktører i Nordland at lokalbefolkningens behov prioriteres, mens reiselivsbehovene planlegges rundt disse.

De tilreisende opplever ofte at det er vanskelig å forstå rutetabellene, samt å få en god oversikt over kollektivtilbudet som finnes. Å planlegge en reise som innebærer korrespondanser mellom forskjellige linjer eller transportmidler gjør dette enda mer krevende. Her kan man jobbe for å synliggjøre både transporttilbudet og de

opplevelsestilbudene som folk gjerne drar til og fra. Gode digitale løsninger med brukervennlig design må utvikles sammen med bedre og enklere kommunikasjon om transporttilbudet.

Den nasjonale appen «Entur» er en digital løsning for ruteplanlegging og nå også kjøp av billetter på noen av strekningene. «Entur» har samlet «alle» rutetabellene i Norge, slik at man kan planlegge en reise på tvers av fylkesgrenser. Å videreutvikle en slik app der de tilreisende både kan se reiseforslag og gjennomføre kjøp av billetter, vil gjøre det enklere for de fleste brukerne, fordi dette vil begrense antallet nødvendige apper og nettsider. En slik app bør også tilby rutekart, som kan bidra til bedre kommunikasjon av kollektivtilbudet på en effektiv måte.

Undersøkelser gjennomført av Nordland Fylkeskommune blant befolkningen i Nordland viser at det finnes et ønske om å bruke kollektivtransport oftere. Likevel møter de fleste på utfordringer på grunn av lite tilpassede tilbud. Transportforbindelsene planlegges først og fremst i forhold til etterspørsel som måles i nåtiden. Altså viser ikke disse dataene hvordan etterspørselen kunne utvikle seg dersom tilbudet var annerledes.

I tillegg er det viktig å se nærmere på prispolitikk. Å gjøre kollektivtransport til et billigere alternativ enn privatbil vil stimulere til økt bruk. I Arkhangelsk subsidieres alle elveruter, men transporttilbudet oppleves fremdeles dyrt for lokalbefolkningen. Samtidig har de ikke alternativ transport i sommerhalvåret og må forholde seg til nåværende prisnivå.

3.3 SAMORDNET TRANSPORTPLANLEGGING I ET BÆREKRAFTIG PERSPEKTIV

Et tema som ble diskutert i intervjuer og på workshop var transportplanlegging i lys av bærekraftig utvikling. Det kom tydelig frem at aktører i Nordland og i Arkhangelsk har forskjellig syn på bærekraft. Sammenlignet med Arkhangelsk-regionen er bærekraft i større grad integrert i planleggingsprosesser i Nordland. To aspekter ved bærekraftig utvikling ble diskutert av våre partnere i Nordland. Det ene var grønnere transport og reduksjon av klimagassutslipp, og det andre var velfungerende transporttilbud for lokalsamfunnene.

Reduksjon av klimagassutslipp står sentralt i Nordland. Både i intervjurunden og på workshopen nevnes flere initiativer for å gjøre transporttilbudet grønnere, deriblant skjerping av miljøkrav i utformingen av langvarige anbud, økt elektrifisering av transportmidler, styrking av infrastrukturen for elbiler/elbusser og fylkeskommunens deltakelse i relevante prosjekter, som for eksempel «De grønne øyene»⁷.

Flere av respondentene påpeker at dagens offentlige anbudssystem er for gammeldags. Et anbud kan vare i ti år, har lite rom for innovasjon og tar i liten grad hensyn til den raske teknologiutviklingen (N3). En av respondentene påpeker at «Anbudet går ikke ut før 2029 eller 2030. Så det kan bli noe som gjør at vi blir hengende igjen» (N4). Dialog mellom involverte partnere (også via De grønne øyene) er nødvendig for å sikre at de langvarige anbudene ikke blir en barriere for det grønne skiftet: «Det er så vesentlig for at vi skal nå målene våre» (N4).

⁷ Lofoten De Grønne Øyene 2030 er et utviklingsprogram for grønn omstilling og vekst i Lofoten, ledet av tre regionale partnere; Lofotrådet, Destination Lofoten AS og Lofotkraft Holding AS. Det er utarbeidet et veikart for implementering av vekststrategien, der det blant annet er definert mål for utvikling av Lofoten som en helhetlig, lavutslipps transportsone <https://degronneoyene.no/>

På den annen side mener noen respondenter at Nordland er i begynnelsen av prosessen med å bli «grønnere og grønnere» og følger opp kravet om å bli en lavutslippsregion frem mot 2025. Bodø trekkes frem som den første byen i Norge med helelektrisk bussdrift. El-satsning er også aktuelt for ferger og hurtigbåter. Utfordringer som trekkes frem i forhold til grønn omstilling er kostnader og begrenset tilgang til elektrisitet; «noen ferger går på steder som har strømutfordringer, og på mange steder er ikke hurtiglading mulig» (N2).

En informant trekker også frem behovet for bedre inkludering av distriktene i de nye og miljøvennlige transportløsningene. Transport står for en stor andel av det totale utslippet til reiselivsnæringen, og spørsmål om elektrifisering kommer ofte opp. Det er ønskelig at det bygges flere ladepunkter for elbil. Det nevnes også i denne sammenhengen at mini-el-busser snart kommer til distriktene. Informanten peker på at distriktene ikke nødvendigvis trenger de store, tradisjonelle bussene, men snarere smartere transportløsninger.

Sett fra et klima- og miljøperspektiv er det viktig at flere velger kollektivtransport istedenfor bil. Dette vil også føre til at veinettet avlastes, spesielt i turistområder. Samtidig vil et større kundegrunnlag underbygge videreutvikling av dagens transporttilbud og dermed stimulere til forbedring av tilbudet. En løsning kan for eksempel være kombinasjonen av parkeringsplasser og utvikling av et shuttle-system som transporterer de tilreisende fra trafikk-knutepunkter og ut til bestemte attraksjoner.

I forbindelse med det grønne skiftet er det viktig at transportsektoren planlegges på en miljøvennlig måte. Etablering av nullutslippssoner kan bidra til dette, slik at de nye transportløsningene utvikles med hensyn til reduksjon av klimagassutslipp. Likevel opplever en del aktører at det er vanskelig å iverksette tiltak i denne retningen og bli med i store pågående prosjekter, som for eksempel innføring av autonombuss. Det finnes uløste spørsmål angående hvem som skal betale eller iverksette slike nye transportløsninger. Næringslivet kan ha løsninger, men det kan være vanskelig å overføre disse til kollektivtransport på en god måte.

I arbeidet med grønn sjøtransport er strømforsyning og nettkapasitet for lading sentrale faktorer når elektrifisering skal være en del av løsningen. Utvikling av ladestasjoner for elektriske transportmidler medfører høye utviklingskostnader. I tillegg kan det oppstå kapasitetsproblemer dersom fartøy må lade på steder med begrensede strømrressurser og linjenett som ikke er dimensjonert for elektriske fergesamband. «Uforenlig sameksistens oppstår med krafttrengende næringsetablering på den ene siden, og uttak av siste ledige kapasitet i linjenettet til elektrifisering av fergesamband på den andre siden. I det beskrevne tilfellet, lite kraft og store behov, ender det opp med at næringsaktører må gå inn med betydelige anleggsbidrag for sikre egen nødvendig krafttilførsel» (N1).

Cruiseturisme er et relevant område der tiltak kan gjennomføres for å oppnå bærekraft og verdiskaping. Bruk av lavutslippsfartøy og servering av lokalprodusert mat er gode eksempler på effektive tiltak. Samtidig må samhandling mellom kommuner, næringsliv og sivilsamfunnet opprettes for å kunne gi effektive resultater.

Bærekraftig lokalsamfunns- og næringsutvikling. Bærekraftig utvikling assosieres ofte med levende lokalsamfunn. Velfungerende transporttilbud og kommunikasjon er grunnleggende betingelser for å ha levende samfunn også i distriktene (N4).

Flere informanter i Nordland påpeker at Helgelandregionen er svært avhengig av fergetilbudet og at utbygging av flere bruer ville ha økt fleksibiliteten og utvidet reisemønsteret i lokale småsamfunn. Andre aspekter ved bærekraftig samfunnsutvikling og transport er størst mulig frekvens til en rimelig pris. Ifølge en av informantene kan dette sikres gjennom samkjørte innspill til transportplanlegging (inkludert innspillene til regional transportplan) og god dialog med regionale og nasjonale myndigheter (N4). Det er i stor grad kommuner og regionråd (for eksempel Lofotrådet og Helgelandsrådet) som formidler lokalbefolkningens behov for transport. Samtidig kan det være krevende å ta hensyn til transportbehovene i alle kommuner og - som en av informantene nevner - de minste kommunene har kanskje mindre påvirkningsgrad enn de større.

Å opprettholde et godt samferdselstilbud har høy bærekraftverdi for Nordland, også for reiselivsnæringen som er avhengig av små bosetninger for å tilby et mangfold i sin produktportefølje. En av informantene poengterer dette med å si at «hvis vi ikke har de gårdbrukerne vi har, de sprette bosetningene, på et tidspunkt så blir det da ingenting å oppleve her» (N1).

Bærekraftig utvikling er i mindre grad inkludert i beslutningstaking i Russland, men fokuset øker. For eksempel påpeker en av informantene at det har skjedd en endring i bruk av «renere» drivstoff. Samtidig er det uklart om disse endringene skjer på grunn av bevissthet rundt klimaproblematikken eller som følge av obligatoriske krav. I Arkhangelsk diskuteres ikke endringer i teknologi for å fremme mer miljøvennlig transport, siden dette er kostbart for bedriftene. Men endringer skjer i andre store russiske byer, hvor investorer bidrar med innkjøp av mer miljøvennlige transportmidler. Samtidig mener informanten at bedre koordinering og effektivisering av transporttilbudet kan redusere klima- og miljøbelastningen. Et eksempel kan være multifunksjonelle båter som frakter både cargo, biler og befolkning. Når det gjelder sosial bærekraft er de lokale aktørene opptatt av at lokale behov inkluderes i planleggingsprosesser. Selv om tilbakemeldinger fra lokalsamfunn er viktig, skjer tilpasning i form av reaktiv planlegging, dvs. at endringer i transportruter kun skjer som et svar på endret etterspørsel.

Den videre veksten i turismen i Arkhangelsk-regionen er avhengig av offentlige støtte og bedre infrastruktur. Flere små destinasjoner mangler havneinfrastruktur. Det er også behov for å åpne nye transportruter, f.eks. en sjørute til Solovetsky Arkipelago. I tillegg er det behov for å forbedre eksisterende transportinfrastruktur for passasjertransport med høyere grad av komfort i høst- og vårsesongen (for eksempel bedre isolerte båter).

3.4 OPPSUMMERING

Resultater fra workshopen er oppsummert i følgende Tabell 2.

Tabell 2: Samordningstiltak og beskrivelsen av positive og negative sider, muligheter og utfordringer.

Tiltak	Positive sider	Negative sider	Utfordringer	Muligheter
Smarte transport-løsninger	Bestillings-transport som et fleksibelt reisetilbud	Knappe ressurser er tilgjengelige for å kunne dekke flere behov	Dagens tilbud er preget av store sesongvariasjoner Turistene er ofte ikke kjent med tilbudet om bestillingstransport Behov for å tenke nytt med hensyn til forretningsmodeller	Bygge opp et godt alternativ til privatbil Fleksibel tilnærming når det gjelder bruken av fartøy som kan bli en del av bestillingstransport Bedre koordinering mellom bestillingstransport og andre transportmidler Innføring av klimakrav til fartøy i nye anbud
Samspill mellom private og offentlige tiltak	Flere tilgjengelige transport-midler	Mange aktører med ulike interesser er involvert i transportsektoren De forskjellige reisegruppene har ulike behov	Fordeling av ansvar angående ny infrastruktur (lokalisering, betaling og bruk) Konkurransen mellom aktørene i transportsektoren Prispolitikk er ikke harmonisert	Utvikling av samarbeidsavtaler for å stimulere til dialog og god koordinering Utpeke aktør for å forenkle og stimulere til kontakt mellom aktører Ulike behov kan kombineres bedre mht transportløsninger
Markedsføring, salg og booking	Flere kan bruke kollektiv transport istedenfor privatbil Nasjonal app «Entur» som digital løsning for alle rutetabellene i Norge	Ikke alle reisegrupper har tilgang til de lokale informasjonskanalene Tilbudet blir ofte utarbeidet for sent Hvert fylke har utviklet sin egen reiseplanleggingsapp Å bruke ferge er problematisk når man ikke reiser med bil (kan ikke booke) Store belastninger på noen veistrekninger i begrensede årsperioder	Nødvendig å kombinere forskjellige kanaler, reiseplanlegging er en tidskrevende prosess Bedre kartlegging av turiststrømmene i bestemte områder De kommersielle aktørene har sine egne forretningsmodeller som gjør det vanskelig å samarbeide med de offentlige Fravær av en arena der alle kan kommunisere om planlegging av rutetabellene	Krav til verdiskaping når kommersielle aktører kobles til resten av kollektivtilbudet Sanntidsinformasjon om trafikk gjennom en app med push-varsler Publisering av rutekart som synliggjøring transporttilbudet i regionen og hvilke opplevelser man kan besøke. Utvikling av en app med mulighet både for å se rutetabellene og forhåndsbestille en reise Utvikling av et shuttle-system mellom

			Markedsføring må utføres på riktig tid for å kunne påvirke turiststrømmene og spre dem over en større del av året	<p>parkeringsområder og bestemte attraksjoner</p> <p>Utvikling av målrettet markedsføring for å prioritere gjestene som blir med på verdiskaping i det lokale samfunnet</p>
Rutetabell	<p>Forbedret rutetabell som er tilgjengelig i god tid på forhånd kan føre til mer hyppig bruk av kollektivtransport</p>	<p>Vanskelig å forstå rutetabeller</p> <p>Det er vanskelig å bruke forskjellige transportmidler på grunn av manglende koordinering av rutetabeller</p> <p>Turister benytter transport i korte perioder, mens innbyggerne trenger et transporttilbud gjennom hele året</p> <p>De fleste opplever at tilbudet ikke er tilpasset godt nok til eksisterende behov</p>	<p>For mye tilrettelegging til fordel for turistene skjer på bekostning av lokale innbyggerne</p> <p>Reiseliv er preget av svingninger</p>	<p>Tidsramme for planlegging</p> <p>Medvirkning og dialog mellom partnere for å forbedre korrespondanse</p> <p>Påvirkning av turistbehovene, slik at de samsvarer bedre med lokale behov</p> <p>Prioritere lokalbefolknings behov, og da planlegge reiselivsbehovene rundt disse</p> <p>Forenkle formidling av rutetabellene</p>

4 ANALYSE OG DISKUSJON

Våre resultater viser at planlegging og samordning av lokale og turistrelaterte behov må ta hensyn til flere kontekstuelle faktorer som for eksempel ulike behov for transport mellom steder og ulike reisegrupper, demografi, sesongvariasjoner og planlegging av rutetabell, koordinering mellom ulike aktører, kommunikasjon og pris på transporttjenester.

I denne delen av rapporten vil vi drøfte våre funn og beskrive hvordan definerte samordningsfaktorer kan bidra til bærekraftig samfunnsutvikling, turistvekst og reduksjon av klimagassutslipp.

4.1 SAMORDNING OG BÆREKRAFTIG SAMFUNNSUTVIKLING

Både Nordland og Arkhangelsk er områder preget av utfordrende værforhold og geografi. Mange øysamfunn er avhengig av transportforbindelser som gjør det mulig å nå fastlandet og de større byene. I noen områder er sjø- og elvetransport eneste reisealternativ, og forbindelsene kan påvirkes av værforhold.

Gode transportforbindelser er avgjørende for å ivareta befolkningens tilgang til offentlige tjenester, mulighet til å komme seg på jobb, skole eller universitet, samt til å reise for å delta på fritidsaktiviteter (Meld. St. 20, 2020-2021). I områder med spredt befolkning kan transporttilbudet være av stor betydning for bolyst og næringsutvikling. Samordning av ulike transporttjenester kan forsterke hele transportnettverket betydelig, slik at man kan reise lengre og nå flere reisemål. Dette bidrar til å opprette et effektivt nettverk der kollektivtransport ikke oppfattes som et mindre godt alternativ enn privatbil. I praksis vil forsterking av transportsystemet spille en betydelig rolle for å sikre en bærekraftig samfunnsutvikling (Meld. St. 9, 2020-2021). Vi argumenterer for at samordning er en slik form for forsterkning.

Det er viktig å understreke at transportsystemet består av flere transportmidler. I Nordland finnes det for eksempel tog (Oftobanen mellom Narvik og Nord Sverige samt Nordlandsbanen mellom Bodø og Trondheim) i tillegg til ferge, hurtigbåt, buss (som vi har beskrevet i kapittel 2) og fly. Hvert av disse transportmidlene har sine egne spesifisiteter når det gjelder drift og infrastruktur. Selv om Nordland har en godt utviklet transportinfrastruktur, gjør mangfoldet av transportmidler det vanskelig å gjennomføre en effektiv samordning av lokale og turistrelaterte behov.

Organiseringen av transporttjenestene er ofte fragmentert på grunn av fordeling av ansvar og sterkt fokus på spesifikke reisegrupper. I Norge har staten ansvar for å etablere krav på FOT-rutene for fly (forpliktelser til offentlig tjenesteytelse), som hovedsakelig er koordinert med andre flyavganger til større byer (først og fremst Oslo), mens fylkeskommunen på sin side planlegger bussforbindelser rettet mot lokale behov, spesielt innenfor kommunens grenser (skoleruter). I tillegg finnes det forskjellige aktører med egne forretningsmodeller der økonomisk lønnsomhet står sentralt, slik som Hurtigruten. Likevel brukes alle disse tjenestene av ulike reisegrupper som trenger å kombinere flere transportmidler for å nå et bestemt reisemål. Selv om hvert enkelt transporttilbud gjerne har fokus på bestemte reisegrupper, har

tjenestene ofte flere funksjoner. Altså brukes skolerutene av andre reisende enn skolelever, mens noen båtforbindelser også brukes for å transportere varer, eller kan ha en beredskapsfunksjon (NFK, 2016).

Spørsmålet om samordning er knyttet til utfordringer som har stor betydning for lokalsamfunnene. Høye transportkostnader (NRK, 2020 a) for næringsliv og befolkning på grunn av høye billettpriser, samt uregelmessig tilgjengelighet grunnet begrenset antall avganger identifiseres som faktorer som påvirker næringsutvikling og bolyst negativt (Meld. St. 9, 2020-2021). I innspillet fra Helgelandrådet om utfordringene knyttet til transport i Nordland, understrekes kapasitet, frekvens og regularitet som viktige parametere. Manglende forbindelser med fastlandet og en betydelig andel kanselleringer av tjenestene, fører til perioder med ikke-eksisterende mobilitet for fastboende, noe som også er nevnt i innspillet (Hovedutfordringer på transportområdet - RTP 2022-2033, 2021). Dette bidrar til at noen transporttjenester ikke oppfattes som pålitelige nok.

Transporttjenestene er en viktig del av samfunnsutviklingen, og det finnes muligheter til å forbedre dagens tilbud ved å koordinere ulike forbindelser på en bedre måte og dermed tilby flere og mer effektive reisemuligheter. Samtidig må transportsektoren omstilles for å redusere klimagassutslippene (Meld. St. 20, 2020-2021), noe som er avgjørende for samfunnets fremtid. Til slutt er det nødvendig å se transporttjenestene i sammenheng med andre temaer som er av betydning for samfunnsutvikling, for eksempel infrastruktur, bosettingsmønster, fritidsboliger og arbeidsplasser (NOU, 2020).

4.2 SAMORDNING OG TURISTVEKST

Reiseliv vurderes fra både nasjonalt og regionalt nivå som en viktig næring for å skape aktivitet i hele landet og dermed opprettholde bosettingen i distriktet (Meld. St. 20, 2020-2021; NFK 2016). Reiseliv ble, sammen med sjømatnæring og prosessindustri, identifisert som en av tre satsninger i Nordland fylkeskommunes innovasjonsstrategi for 2014-2020 - Et nyskapende Nordland. I Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer i Nordland 2017-2021 ble utvikling og markedsføring av fylkeskommunens samferdselsløsninger som reiselivsprodukt, løftet frem som en av fire hovedsatsinger. Herunder ble blant annet satsing på lav- og nullutslippsfartøy, markedsføring av kollektivtilbudet som reiselivsprodukt og bookingløsninger trukket frem som særlige satsinger (NFK 2017, s. 11).

I regional transportplan trekkes utnytting av det potensialet som kollektivsystemet gir frem som et viktig virkemiddel for å styrke reiselivet (...) Gjennom nærmere samarbeid med reiselivsnæringa, tilpassede reiselivsprodukter, enklere tilgang på informasjon og «sømløse» reisetilbud, vil kollektivsektoren kunne bidra positivt (NFK 2016, s. 47).

Vår forstudie viser at man fortsatt har en vei å gå for å utnytte potensialet som kollektivtransporten gir hva angår både samordning, informasjon, ruteplanlegging, sømløse reiselivstilbud og kapasitet. Enkelte informanter peker på at kapasitetsutfordringer i høysesongen for turismen, går ut over lokalbefolkningen og næringslivet. Fergesamband på Helgeland og sambandet Bodø-Værøy-Røst-Moskenes trekkes i denne sammenhengen særlig frem av informantene.

For fylkeskommunen er det et mål å få flere turister til å benytte seg av tilbudene som eksisterer. Flere solgte billetter vil bedre lønnsomheten og øke muligheten for at tilbudene opprettholdes/styrkes. Dette gjelder både hurtigbåt, buss og ferge. Informasjon og forutsigbarhet er viktig for at turister skal benytte de regionale transporttilbudene. Mens Nordland fylkeskommune har ambisjoner om å ha klar rutetabellene for sommersesongen ved årsskiftet, peker representanter fra reiselivsnæringa på at dette er for seint både for turoperatører og grupper som planlegger reiser, og at dette er en barriere for å få turister over på kollektive løsninger.

En annen barriere som trekkes frem er mangelfull informasjon/kommunikasjon. Det etterlyses både bedre sanntidsinformasjon og mer forståelige rutetabeller og bookingløsninger for at turister skal velge kollektive løsninger. Et eksempel som trekkes frem er at navnet på holdeplassen ikke er tilstrekkelig informasjon da turister trenger å vite hvor holdeplassen befinner seg (stedsnavn, navn på øy osv.). Språk er også en viktig barriere å overvinne for å ta ut potensialet som ligger i at turister i større grad benytter kollektivtilbudene i Nordland. Ruteplanleggeren og informasjon om billetter er kun tilgjengelig på norsk. At hver fylkeskommune bruker sine egne reiseplanleggingsapper trekkes også frem som en barriere som gjør bruk av kollektivtransport vanskelig for turister. Foreløpig har Nordland ulike apper for rutetabeller (Reis Nordland) og bestilling (Billett Nordland), men det jobbes ifølge informant fra fylkeskommunen for å få på plass én felles løsning. Det mest hensiktsmessige hadde, slik vi vurderer det, vært om alle fylker samlet seg om utviklingen av en felles ruteplanlegger som kan brukes i hele Norge, slik tilfellet er for appen «Entur». Det må også være mulig for alle å forhåndsbooke plass på kollektivløsninger. Når det gjelder ferge, er det som tidligere nevnt ikke mulig for reisende uten bil å booke plass i Nordland i dag. Dette har i høysesong medført at reisende har blitt stående igjen på kaia. Manglende korrespondanse mellom ulike transportløsninger trekkes også frem som en barriere.

Av løsninger for bedre samordning av transport for lokalbefolkning og turister trekkes smarte transportløsninger frem som en mulighet, for eksempel bestillingstransport. Enkelte slike tilbud eksisterer allerede i dag, eller har vært prøvd ut. Bedre samspill mellom ulike offentlige og private tilbydere av transportløsninger trekkes også frem som middel for å bedre samordningen. En annen faktor for å lykkes med bedre samordning er koordinering av ulike rutetabeller slik at buss for eksempel korresponderer med båt, tog eller fly. Videre trekkes billettsamarbeid mellom ulike transporttilbydere frem som et potensial, for eksempel samarbeid om tog- og bussbilletter.

Kartlegging av turiststrømmene og transportbehovet for lokalbefolkning og lokalt næringsliv er viktig for å utvikle et best mulig tilbud for flest mulig. Selv om fylkeskommunen oppgir at de samarbeider med andre transporttilbydere, kommuner og næringsliv for å innhente informasjon om behov og utfordringer, opplever flere aktører at det mangler en arena for systematisk dialog og medvirkning rundt dette. Flere destinasjoner opplever at turistsesongen starter stadig tidligere på våren.

4.3 SAMORDNING OG KLIMAGASSUTSLIPP

Transport står for nesten en tredel av de totale klimagassutslippene i Norge (Meld. St. 20, 2020-2021), noe som gjør det nødvendig for sektoren å redusere miljøavtrykket sitt kraftig, i tråd med omstilling til et lavutslippssamfunn (Meld. St. 9, 2020-2021). I både Arkhangelsk-regionen og Nordland er sjøfart en viktig transportform. Derfor er det avgjørende at aktørene arbeider mot betydelige utslippskutt på ferge- og elvetransportforbindelsene. Samtidig er det viktig å ta hensyn til andre miljøkonsekvenser, spesielt i forbindelse med (ut)bygging av infrastrukturer, samt økende trafikk på noen veistrekninger.

Fokus på god samordning innen transportsektoren gir gode muligheter for å utvikle miljøvennlige mobilitetsmønstre, samt begrense forurensning. Dersom flere bruker kollektivtransport istedenfor privatbil, blir kundegrunnlaget større, noe som kan bidra til å effektivisere tilbudet ved å redusere utslipp per passasjer (NOU, 2020). Dette må likevel gå sammen med utvikling av kollektivknutepunkter og innføring av nye mobilitetsløsninger (Regional planstrategi). En bedre koordinering av transporttilbud, tilrettelegging for bestilling av en sammenhengende reise og insentiver til å benytte energieffektive transportmidler kan redusere klimagassutslipp (ibid, s. 117). Slik tilrettelegging kan være mer krevende i områder med utfordrende topografi, som gjør at mange transportforbindelser kan være lange og tidkrevende (NOU, 2020).

De offentlige aktørene har uttrykt store ambisjoner om å legge vekt på bærekraftig mobilitet og nullutslippsløsninger i årene fremover. Den norske regjeringen har for eksempel understreket at offentlige innkjøp skal brukes for å nå slike mål (Nasjonal transportplan). Dette kan gjøres gjennom innføring av null- og lavutslippskrav i nye anbud når det gjelder drift av bestemte forbindelser. Fylkeskommunen har uttalt: «Vi legger inn en storstilt grønn satsning på nullutslipp ferjesamband. Vi setter av 300 millioner kroner til landstrøm, og vil erfaringsmessig med det kostnadsbildet vi kjenner, få klargjort seks ferjesamband for elektrifisering. Dette er grønne satsinger som vil bety mye, også for det nasjonale klimabudsjett, sier fylkesrådsleder Tomas Norvoll» (NFK, 2021a).

Et større fokus på transportmidler som har potensiale til å forsterke bærekraftig mobilitet bør også prioriteres, ifølge noen aktører. Helgelandsrådet påpeker for eksempel at jernbanen kunne binde regionen tettere sammen (Hovedutfordringer på transportområdet - RTP 2022-2033). Her spiller samordning mellom tog- og bussforbindelser en viktig rolle, slik at distriktsområdene kobles i et effektivt og miljøvennlig transportnettverk på en tilstrekkelig måte.

Elektrifisering av transport påpekes som et avgjørende steg i forhold til omstillingen som kreves innenfor sektoren. I øy- og kystsamfunnene som er avhengige av sjøfart for god kommunikasjon, skaper innføringen av null- og lavutslippsfarger høye forventninger. Anbudet angående fergesambandet mellom Bodø og Moskenes, som er det lengste i Norge, skal for eksempel brukes for å sette krav om bruk av hydrogenteknologi (Nordområdemelding, 2020). En slik omstilling av sjøfarten vil kreve utbygging av infrastruktur i havnene (Nasjonal transportplan), slik at fartøyene blant annet kan lade sine batterier. Når det gjelder luftfart finnes det også planer om utvikling av elektriske fly, og gjennom vekststrategien 'Lofoten De Grønne Øyene 2030' har Lofotrådet tydelig uttrykt sitt ønske om at en slik løsning brukes på

flystrekningene til, fra og innad i regionen. Dagens kortbanenett fremstår som en stor fordel, ettersom disse små flyplassene betjener ulike områder og kan kobles med lokale bussnettverk. I sammenheng med elektrifisering av alle typer transportmidler finnes det altså en god anledning til å tilby en komplet reisekjede med null- eller lavutslipps mobilitet til de reisende. Dette vil imidlertid kreve at tjenestene er godt koordinert med hverandre.

Bærekraftperspektivet mangles i planlegging og koordinering av transport i Nord-Russland i dag. Dette viser likevel at det finnes utviklingsmuligheter fremover som kan levere betydelige utslippskutt gjennom innføring av miljøvennlignere transportløsninger.

5 KONKLUSJON

Denne delen av rapporten oppsummerer muligheter og utfordringer for samordning og presenterer relevansen av resultater i relasjon til bærekraftsmålene og målsetninger for nordområdeutvikling. Resultatene kan brukes for videre transportplanlegging i studieområdet, men også være aktuell for andre områder, for eksempel andre arktiske land som har begrenset infrastruktur. Rapporten skal også publiseres på russisk og være tilgjengelig for russiske partnere.

5.1 FORBEDRINGSMULIGHETER

Basert på presenterte resultater og analyser er det behov for forbedring av samordning. Med hensyn til kutt av klimagassutslipp samt bærekraftig turistvekst og samfunnsutvikling er det ønskelig å forbedre konkurranseevnen til kollektivtransport i forhold til privatbil. Bedre korrespondanse mellom transporttjenester samt mer attraktive reisetider gir de reisende flere reisemuligheter til og fra bestemte områder.

I forbindelse med en mulig omorganisering av transporttilbud bør man evaluere lokale transportbehov. Det finnes en viss risiko for at tilrettelegging tar for mye hensyn til turistbehovene, noe som kan føre til at lokalbefolkningen får et dårligere transporttilbud. Dette bør henge sammen med en kartlegging av muligheter for bruk av turistrelaterte transporttilbud for å dekke lokale transportbehov, slik at tilbudet utvides og blir tilgjengelig for flere. Et godt tilbud bør ta hensyn til alle aldersgrupper sine behov: det er for eksempel viktig å garantere gode korrespondanser og avganger for ungdommer som reiser til skolen eller er avhengige av kollektivtransport for å komme seg på fritidsaktiviteter.

I en slik sammenheng er det nødvendig med god dialog mellom aktører som planlegger ruter og andre relevante grupper (reiselivet, kommunene, osv.). Mange aktører opplever imidlertid at de mangler en arena for systematisk dialog for å kunne kommunisere om slike spørsmål. Altså finnes det potensial for å forbedre det nåværende kommunikasjonssystemet, slik at alle forstår hvilke utfordringer som er knyttet til utarbeidelse av rutetabellene og samtidig får komme med sine egne innspill for å kunne forbedre transporttilbudet.

Forbedring av kommunikasjon er også et viktig tema, ettersom det er ønskelig at de fleste blir kjent med transporttilbudet som er tilgjengelig. I dag finnes det forskjellige planleggingsapper, noe som ikke bidrar til å gi god oversikt over transportnettverket, spesielt med tanke på reiser på tvers av fylkeskommunale grenser. Dessuten ønsker mange aktører i reiselivsnæringen at rutetabellene ferdigstilles og publiseres i god tid før de innføres. Det påpekes at tilbudet bør utvikles på en måte som gir gode muligheter til å koble transporttjenester med opplevelser der folk gjerne drar til og fra samme dag. I denne sammenhengen er bedre/mer forståelig navngiving av holdeplasser også noe som bør tas hensyn til.

I forbindelse med forbedring av transporttilbudet bør man fokusere på prispolitikk og samordning av billetter som dekker ulike transportmidler, slik at de tilreisende ikke selv trenger å kombinere forskjellige billetter, og ikke selv må ta ansvar i tilfellet forsinkelser/kanselleringer på en strekning. Man kan i tillegg peke på at dagens prisnivå ikke

er tilpasset for reisegrupper med stram økonomi, spesielt unge og gamle. Det bør også nevnes at ikke alle reisende har bankkort for å kunne betale billett i appen, noe som kan utgjøre en barriere for å kunne bruke kollektivtransport dersom det ikke finnes andre betalingsalternativer.

Omorganisering av prispolitikk og anbud utgjør dessuten en god anledning til å sikre at utslippsnivå reflekteres i billettprisen, slik at miljøvennlige transportløsninger blir de mest attraktive også prismessig. I tillegg er det viktig å tilrettelegge infrastruktur for klimavennlige løsninger, spesielt ved å sørge for at det finnes tilstrekkelig nettkapasitet for lading av elektriske fartøy, samt etablere nullutslippssoner. Man kan også understreke at det finnes gode muligheter til å sette krav til utslipp og miljøhensyn, og korrespondanser med andre ruter og transportmidler gjennom anbudsprosessene. Samtidig er det ønskelig å prøve ut flere delingsløsninger samt innovative forretningsmodeller og tjenester der brukernes behov står i fokus. Dette bør foregå gjennom samarbeid med mål om å utvikle fleksible løsninger som kan lede til bedre ressursutnyttelse.

5.2 UTFORDRINGER

Selv om samordning kan føre til en mer effektiv utnyttelse av ressurser, bærekraftig distriktsutvikling og reduksjon i klimagassutslipp, finnes det fortsatt mange utfordringer.

Først kan man understreke at det finnes forskjellige behov for transport blant lokale og turister. «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. Næringstransporten har også et transportmønster med topper om formiddagen og ettermiddagen/kvelden. Å endre frekvensen og ruteopplegget 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.» (Hanssen og Solvoll, 2007). Det kan også påpekes at det finnes store geografiske ulikheter, ettersom transporttjenestene ikke er utviklet like godt på landsbygda som i byen.

Ulike transportmidler har forskjellige målgrupper. Dette utgjør en stor utfordring for god samordning mellom tjenestene som tilbys. Videre kan også konkurranse begrense samarbeid mellom transportbedrifter, dette til tross for at tilbudet kunne ha blitt vesentlig bedre med bedre koordinering. Dette henger sammen med at reiseinformasjon er spredt gjennom ulike kanaler, mens korrespondansen mellom ulike transportmidler, som f.eks. tog og hurtigbåt, ofte er dårlig.

Transporttjenestene påvirker aktiviteten til ulike aktører og grupper, spesielt lokalbefolkning, turister, kommuner, reiselivsnæring og andre bedrifter som eksporterer sine produkter. Koordinering fremstår som vanskelig, ettersom planlegging av transportforbindelser og utvikling av infrastrukturer er fordelt mellom ulike organisasjoner og nivå. Det kan dessuten påpekes at knappheten på offentlige ressurser i Nordland fører til at prioritering og effektivisering står sentralt. Altså ligger ikke fokus nødvendigvis på å utvikle tilbudet for å stimulere etterspørselen.

I noen områder begrenser også manglende ladeinfrastruktur bruken av elektriske fartøy.

Sesongvariasjoner preger kollektivtilbudet, spesielt der hvor bussforbindelsene i stor grad er tilpasset skoleåret. I tillegg er det kapasitetsutfordringer i turistsesongen i Nordland, spesielt på bestemte fergestrekninger. Dette skaper sosial frustrasjon blant lokalbefolkning og har økonomiske konsekvenser for næringslivsaktører. Noen steder er det også stor trafikk på veiene i høysesongen, og dermed ønskelig å få flere reisende over på kollektivtrafikk.

Dersom tjenestene ofte blir kansellert og det ikke finnes alternative reisemåter, kan transportforbindelsene oppfattes som upålitelige. Noen områder er preget av dårlig trafiksikkerhet på grunn av blant annet smale veier, lite gang- og sykkelstier samt rasfare. Dette kan også påvirke driften av transporttjenestene og bidra at mange ikke bruker kollektivtransport regelmessig. Fraflytting fra små lokalsamfunn kan utgjøre en trussel mot eksisterende transporttilbud som justeres i forhold til antall reisende. Altså er det ønskelig at flere bruker kollektivtransport, slik at etterspørselen øker og tilbudet kan opprettholdes og videreutvikles.

I Arkhangelsk-regionen er mangel på infrastruktur sett som en problematisk faktor for videreutvikling av transporttilbudet, og store investeringer trengs for å utvide transporttjenestene. I overgangsperiodene er det store utfordringer med å opprettholde et godt tilbud når elva ikke kan brukes av båter og isveiene ikke står ferdig ennå. Samtidig er ikke turismen i Nord-Russland utviklet i like stor grad som i Nordland.

5.3 RELEVANS

Kunnskapsgrunnlaget fra denne rapporten kan brukes for å bidra til bærekraftig utvikling i nordområdene (økonomisk, samfunnsmessig og miljømessig bærekraft). Særlig tre av FNs bærekraftsmål blir adressert:

Mål 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn: For å adressere dette målet har vi kartlagt lokale og turisme-relaterte transportbehov i dialog med representanter fra lokalsamfunn (Lofotrådet, Helgelandsrådet og Arkhangelsk RechPort). Delmål 11.2 var særlig viktig. Det sier at man «innen 2030 skal sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige bærekraftige transportsystem til en overkommelig pris, bedre trafiksikkerheten på vegene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre». Vi ser at det fortsatt eksisterer et gap mellom transportbehov og transporttilbud i Nordland, og påpeker at samordning av flere transportalternativer kan hjelpe til med å overkomme dette. Spredt bosetting, små øy- og kystsamfunn, stor avhengighet av sjøtransport og begrensede økonomiske ressurser er sentrale hindre for å dekke transportbehovene, og dermed nå bærekraftsmålene. NFK opererer med oppdatert statistikk som gir oversikt over utviklingen av reisemønster på de ulike strekningene. Samtidig strever fylkeskommuner med stram økonomi og mener at økte økonomiske overføringer for transportplanlegging vil kunne bidra til å gi kommuner og lokalbefolkning et bedre tilbud.

Mål 13: Stoppe klimaendringer: Norge har allerede forpliktet seg til å redusere utslippene med minst 40 prosent innen 2030. Dette målet er sett i sammenheng med det pågående regionale samarbeidsprogrammet «Lofoten De Grønne Øyene 2030» i regi av Lofotrådet, Destination Lofoten AS og Lofotkraft Holding AS. Programmet setter en rekke konkrete mål for å fremme bærekraftig utvikling og grønn verdiskaping i regionen, herunder gå foran og ta betydelige steg på veien til å bli en lavutslippsregion. Både nullutslipps transportsoner og lavutslipps reisemål er fastsatte programområder, der det er et uttrykt mål å utvikle Lofoten til å bli en helhetlig lavutslippsone, og øke kvaliteten i transporttilbudet på en måte som bidrar til sterkere bolyst og skaper et konkurransefortrinn for næringslivet.

Mål 17: Samarbeid for å nå målene. For å adressere dette målet har vi samarbeidet med partnere innen transport- og industrinæring og forvaltning. Slikt samarbeid har resultert i kunnskap om hvordan bruk av eksisterende transportinfrastruktur kan effektiviseres for å bidra til mer bærekraftig utvikling av næring og kystsamfunn. Kunnskapen er samprodusert gjennom hele prosjektet ved aktiv involvering og arbeidskoordinering med alle partnere (Nogueira, Bjørkan, & Dale, 2021). I praksis betyr dette at problemstillingen allerede i initieringsfasen ble diskutert og utformet gjennom dialog med prosjektpartnere i Norge og Russland. Videre bidro partnerne med sin kunnskap i kvalitative intervju og via deltakelse i workshop og alle hadde mulighet til å lese gjennom og kommentere sluttrapporten.

Også våre prosjektpartnere anerkjenner samarbeid som et viktig verktøy for å nå bærekraftsmålene. Lofoten De Grønne Øyene 2030 har som mål å være en nasjonal pilot for å realisere regionen som en konkurransekraftig og attraktiv lavutslippsregion gjennom regional samhandling mellom kommuner, befolkning og privat næringsliv. Verktøy og mål er å realisere potensialet som ligger i samhandling.

Videre er rapportresultatene relevant for flere målsetninger i **Nordområdene og Arktis 2030**. Rapporten dekker flere innsatsområder og mål i regjeringen sin Nordområdestrategi (Regjeringen, 2017) og Nordområdemeldingen (Meld.St.9 2020-2021). Den adresserer regjeringens mål om at «Nord-Norge skal ha en effektiv og sammenhengende infrastruktur som bidrar til bærekraftig utvikling» og «styrke bærekraftig utvikling og vekst i nord gjennom internasjonalt samarbeid» mellom Norge og Russland (Regjeringen 2017, s. 15 og s. 43). Kunnskapen som ble samprodusert i prosjektet kan bidra til bedre planlegging og samordning av eksisterende og nylig etablerte transportruter. Slik kunnskap har regional relevans for Nordland og støtter fylkets visjon om «effektive» og «bærekraftige» transportløsninger (NFK, 2016).

APPENDIX

1. LISTE AV DOKUMENTER

	Dokumenter
Norske	
1	Nordområdemelding, 2020
2	NFK- regional transportplan 2018-2029
3	Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn
4	Nasjonal transportplan (2022-2033) Meld. St. 20 (2020–2021)
5	Transport og reiseliv på Helgeland (2007)
6	Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer i Nordland
7	Fakta om opplevelsesbasert reiseliv Nordland 2015
8	Hovedutfordringer på transportområdet - RTP 2022-2033 (Helgelandsrådet)
9	NHO Reiselivets-samferdselsloft
10	Lofotrådets innspill til regional transportplan - RTP Nordland
11	Reiselivsstrategi (kommer snart)
12	Regional planstrategi.
13	Victor Norman/demografiutvalget (høringsfrist 26.3.2021)
14	Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn
15	Levende lokalsamfunn for fremtiden. Distriktsmeldingen (Meld St 5 (2019-2020))
16	NF-rapport - Kritisk viktig men samfunnsø. Ulønnsomt
17	Ungdommens distriktspanel: https://ungdomspanel.distriktssenteret.no/
18	Rapport til Smart mobilitet (NF) kommer juni
19	NFKs innspill til nasjonal transportplan 2020
20	Lofotrådets innspill nasjonal transportplan
21	Se rapport "Smart mobilitet i distriktene" som ligger i Sharepoint: "Følgeforskning - smartmobilitet i distriktene" – i arbeid.
22	Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer i Nordland 2017-2021
Russiske	
1	Arkhangelsk- regional transport plan fremt til 2030
2	Arkhangelsk- Strategy for sosio-economic development i Arkhangelsk frem til 2035
3	Turismestrategi i Arkhangelsk-regionen (2021).
4	Utvikling av transportsystemet i Arkhangelsk-regionen (2014 - 2024)

2. LITERATURE REVIEW: EKSEMPLER AV VITENSKAPELIGE ARTIKLER

Referanse	Tema	Lokale behov og samordning
McCarthy, John Paul, and Arie Romein. "Cruise passenger terminals, spatial planning and regeneration: The cases of Amsterdam and Rotterdam." <i>European planning studies</i> 20.12 (2012): 2033-2052.	Cruise terminal / developing cruise terminal	Benefits for the local population are evident in terms of wider usage (other than by cruise passengers) of the meeting areas of the cruise terminals for events, and there is also the potential for use of the ancillary terminal facilities such as cafes and bars by local people.
London, W. R., Lohmann, G., & Moyle, B. D. (2021). Network fragmentation and risk in cruise tourism infrastructure development: Auckland, New Zealand. <i>Case Studies on Transport Policy</i> , 9(1), 336-347.	Stakeholder network fragmentation can impact infrastructure development. Several risks can arise from network fragmentation in infrastructure development.	Safety and predictability of infrastructure development
Danbolt, M., & Fischer, D. (2015). Inter-island transport in Fiji powered by renewable energy. <i>Management of Environmental Quality: An International Journal</i> .	Exploring the combination of cargo and cruising passengers. It becomes an interesting scenario from a business perspective to combine carrying cargo with cruising tourists, opening up for entrepreneurial opportunities on the islands.	There is a great need for reliable sea transport throughout the Fiji's islands. This study found that the lack of and uncertainty of transport was a severe constrain to economic growth and economic possibilities in the islands. Even in the islands with a regular ferry service, the remote villages have high intra-islands transport costs or even lack of transport to get cargo to the main ports of their island.

3. MEDIA

Kilde & dato	Tittel	Eksempel	Aktører	Direkte transport behov	Indirekte transport behov	Turistbehov	Lokalbehov
Avisa Nordland 07.04.2021	Må til bunns i hvorfor ikke vi skal ha et like godt tilbud som andre	Hurtigbåt og turismebedrifter som har behov for lokal godstransport	Boreal, FK, lokal bedrifter	Godstransport med Nordlands-ekspresen for å dekke behov til bl.a. lokale turistbedrifter som Tranøy fyr	turisme gir økt behov for lokal godstransport	varer som er tilgjengelig	transport av varer brukes for turistnæringen
Avisa Nordland 02.03.2019	Bærekraft er målet	Landstrøm, miljøkrav gjennom infrastruktur	Hurtigruten, Håvika, Bodø Kommune, Bodø Havn		Redusering av transport utslipp	Bærekraft / ren luft	Bærekraft / ren luft
Lofotposten 2020	Ny båt fra Svolvær til Reine 7 dager i uka	Rutebåt fra turismebedrift Arctic Explorer	Arctic Explorer	Turister som skal reise rundt i Lofoten	Gir ekstra tilbud til lokalbefolkning		

Andøypost en 04.09.2019	Ikke straff de lokale	Flystasjon på Andøya blir lagt ned. Hurtigbåtr ute melleom Dverberg og Harstad blir nevt som løsnng for koblingen melleom Adøy og nabokumm unene. 'God infrastruktr ur til naboene er viktig'	Politikerne ; næringsfor ening;	næringsliv, turisme, skoleelever, arbeidspending	Dersom en forlengelse av jernbane til Nord-Norge, med Harstad som en mulig endestasjon, vil en slik båtute bety at Andøy/Vesterålen gis en lettere tilgang til jernbane.	Spesielt vil reiselivet i Vesterålen, og spesielt Andøy og Harstad regionen kunne styrkes. Det kan bety at turister som kommer med fly enten over Harstad/Narvik lufthavn eller Andøya og Skagen lufthavn får større fleksibilitet, og kan bety at turistene både kan bli lengre i regionen, og slik bidra til utvikling av øvrig næringsliv.	urdering av en hurtigbåtute mellom Andøya og Harstad, og muligens fra Sortland via Risøyhamn, Dverberg, til Harstad, via Grøtavær. En slik rute vil være en mulighet for utvikling av både infrastruktur, arbeidsplasser og økt bevegelighet. Båtuten vil knytte to viktig regioner sammen til en sterkere enhet. Samtidig gjør du regionen mer fleksibel i forhold til arbeidslivet, det kan muliggjøre en pendler mulighet som betyr ca. 1 – 1,3 timer reise fra Andenes til Harstad. Dersom en har en rute til og fra Andøya (Dverberg) og Harstad på morgenen, og en på ettermiddagen vil en kunne utnytte større fleksibilitet for pendling til og fra Andøy-Harstad.
-------------------------------	-----------------------	---	---------------------------------	--	--	---	--

4. INTERVJUGUIDE

Prosjekt: Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov (SamTrans)

Introduksjon

- Bakgrunn
- Informantens kunnskap om/rolle i planlegging av kollektiv- eller reiselivstransport

Tema 1: Lokalbefolkningen

- Kan du beskrive transportbehov for lokalbefolkning?
- Når i løpet av året og hvorfor endres transportbehov?
- Hva er kollektivtransporttilbudet til lokalbefolkningen?
- Hva kan gjøres annerledes for å forbedre transportplanlegging?
- utfordringer og muligheter med transportplanlegging.
- Behov for transport vs. transporttilbud. Hvilke behov er ikke dekket i dag?

Tema 2: Reiseliv

- Hva er reiselivets behov for transport?
- Når i løpet av året og hvorfor endres transportbehov? Hvordan er eventuelle sesongvariasjoner i transportbehovet?
- Hvordan er transporttilbudet for de reisende?
- utfordringer og muligheter for planlegging
- Behov for transport vs. transporttilbud. Hvilke behov er ikke dekket tilfredsstillende i dag?

Tema 3: Samordning

- Om og hvordan brukes eksisterende lokaltransport for å dekke reiselivsbehovene?
- Hvilke konsekvenser har det at turister bruker eksisterende kollektivtransport?

- Om og hvordan brukes i dag kommersielle reiselivs/transportaktørers tilbud for å dekke lokale transportbehov?
- Finnes det samspill mellom private og offentlige tiltak?

Tema 4: Bærekraft

- Hvilken rolle spiller transport for bærekraftig småsamfunnsutvikling?
- Hvilke aspekter er viktig?
- Om og hvordan kan samordning bidra til bærekraftig utvikling av lokalsamfunn?

Tema 5: Planlegging og koordinering

- Hvordan tas lokale behovene (befolkning, næringsliv) for transport med i planleggingsprosessen? Hvilke behov for lokalbefolkning og lokalsamfunn er mest sentrale å imøtekomme når man planlegger og koordinerer transportløsninger i dag?
- Hvordan tas klimaperspektivet med i betraktning i planleggingsprosessen?
- Hvordan blir reiselivsnæringens behov i dag ivaretatt i planleggingsprosessen?

Tema 6: Styring

- Kan du nevne faktorer som påvirker koordinering og planlegging av transport?
- Kan din organisasjon påvirke planlegging og koordinering av lokaltransport? Hvordan?

Tema 7: Framtidig utvikling

- Hvordan tenker du at en optimal transportutvikling i Nordland vil være?
- Hvor eksisterer det muligheter for samordning?
- Hva er mulige utfordringer med hensyn til å få til samordning av transport, og hva er suksessfaktorer for å få til en vellykket samordning?

Avslutning

- Er det andre perspektiver du ønsker å tilføre?
- Kan vi ta kontakt for oppklaring?
- Kan du anbefale andre relevante personer, rapporter og initiativer?

REFERANSER

- Antonsen, K. M. (2019). Holdninger til turisme blant innbyggerne i Lofoten Bærekraftig reisemålsutvikling i Lofoten. Nordlandsforskning, Norge. https://lofoten.info/sites/l/lofoten.info/files/innbyggerundersokelse_om_turisme_i_lofoten_2019.pdf
- Arkhangelsk-regionen. (2020). <https://www.transport29.ru/vodnyj-transport/27-deyatelnost-vodnogo-transporta>
- Bardi, A., Mantecchini, L., Grasso, D., Paganelli, F., & Malandri, C. (2019). Flexible mobile hub for E-bike sharing and cruise tourism: a case study. *Sustainability*, 11(19), 5462.
- Danbolt, M., & Fischer, D. (2015). Inter-island transport in Fiji powered by renewable energy. *Management of Environmental Quality: An International Journal*.
- Dickinson, J. E., & Robbins, D. (2008). Representations of tourism transport problems in a rural destination. *Tourism Management*, 29(6), 1110-1121.
- Hanssen T.E., og Solvoll G. (2007). Transport og reiseliv på Helgeland. Handelshøgskolen i Bodø. Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS). SIB-rapport 2/2007
- Ingebrigtsen, Ø. (2019, 13. Juni). Thon-direktøren vil ha ny flyplass på Leknes: - Storflyplass bør ligge i Lofoten. *Lofotposten*, 124 (132).
- Kjørstad Katrine N., Ruud Alberte, Jørund Nilsen (2010). Bedre og mer samordnet kollektivtransport idistriktene? Evaluering av KID-ordningen 2007-2009. Rapport 17/2010
- Lofotposten.no. (9. juli 2020) Frustrert elbileier: Det er for dårlig infrastruktur med hurtigladere i Lofoten. <https://www.lofotposten.no/frustrert-elbileier-det-er-for-darlig-infrastruktur-med-hurtigladere-i-lofoten/s/5-29-606047>
- Lohmann, G., & Duval, D. T. (2014). Destination morphology: A new framework to understand tourism–transport issues?.
- London, W. R., Lohmann, G., & Moyle, B. D. (2021). Network fragmentation and risk in cruise tourism infrastructure development: Auckland, New Zealand. *Case Studies on Transport Policy*, 9(1), 336-347.
- McCarthy, John Paul, and Arie Romein. (2012). "Cruise passenger terminals, spatial planning and regeneration: The cases of Amsterdam and Rotterdam." *European planning studies* 20.12 (2012): 2033-2052.
- Meld. St. 9 (2020-2021). Nordområdemeldingen. Utenriksdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-9-20202021/id2787429/>
- Meld. St. 20 (2020-2021). Nasjonal transportplan 2022-2033. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>
- Nenasheva, M. and J. Olsen (2018). "Water transport in the Arkhangelsk region: social significance, challenges and perspectives on development." *Arctic and North* (32): 40-50.
- NHO Reiseliv (2019). Regulering av antall cruiseankomster må skje lokalt. <https://www.nhoreiseliv.no/vi-mener/cruise-cruiseturisme/nyhet/cruise-arendal/>

- Nogueira, L. A., Bjørkan, M., & Dale, B. (2021). Conducting Research in a Post-normal Paradigm: Practical Guidance for Applying Co-production of Knowledge. *Frontiers in Environmental Science*, 9 (337). doi:10.3389/fenvs.2021.699397
- NFK (2015). Regional planstrategi for Nordland 2016-2020. DEL 2 UTFORDRINGER, MULIGHETER OG PRIORITERTE PLANOPPGAVER I NORDLAND. <https://docplayer.me/17454320-Regional-planstrategi-for-nordland-2016-2020.html>
- NFK (2016) Regional transportplan Nordland. Nordland fylkeskommune <https://www.nfk.no/tjenester/kollektiv-og-veg/samferdselsplanlegging/regional-transportplan/>
- NFK (2017). Strategi for reiseliv og opplevelsesnæringer i Nordland 2017-2021. Opplevelser langs verdens vakreste kyst. Nordland fylkeskommune
- NFK (2021). 070/2021 - Skriftlige spørsmål. <https://www.nfk.no/politikk/fylkesting/program-for-fylkestinget/saker-2021/070-2021-skriftlige-spormal.41417.aspx>
- NFK (2021a). Veg, kultur og grønn energi. <https://www.nfk.no/aktuelt/veg-kultur-og-gronn-energi.48914.aspx>
- NOU (2020). Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn. Nærings- og fiskeridepartementet. NOU 2020: 12. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2020-12/id2776843/>
- NRK.no (5.januar 2020 a): Fergebilletter steg med nær 40 prosent: – Det er faktisk så ille at vi vurderer å flytte. <https://www.nrk.no/nordland/skyhoye-priser-pa-fergebilletter-mellom-sandnessjoen-og-donna-provoserer-1.14844218>
- NRK.no (12. juli 2020). Nytt fergekaos i Nordland: - Fergemannskapet har ikke opplevd så lange køer noen gang. Tilgjengelig på https://www.nrk.no/nordland/nytt-fergekaos-i-nordland_-_fergemannskapet-har-ikke-opplevd-sa-lange-koer-noen-gang-1.15087544
- Olsen, J., et al. (2021). "Island Communities' Viability in the Arkhangelsk Oblast, Russian Arctic: The Role of Livelihoods and Social Capital." *Arctic and North* 2021(42): 12-28.
- Olsen, J., Hovelsrud G. K., Kaltenborn B. P. (2020a). Increasing Shipping in the Arctic and Local Communities' Engagement: A Case from Longyearbyen on Svalbard. *Arctic Marine Sustainability: Arctic Maritime Businesses and the Resilience of the Marine Environment*. E. Pongrácz, V. Pavlov and N. Hänninen. Cham, Springer International Publishing: 305-331.
- Olsen, J., et al. (2020b). Cruise tourism development in the Arkhangelsk region, Russian Arctic: Stakeholder perspectives. In search of Arctic marine sustainability: Arctic maritime businesses and resilience of the marine environment. E. Pongrácz, V. Pavlov and N. Hänninen. Switzerland, Springer.
- Olsen, J., Nenasheva M., Hovelsrud G. K. (2020). 'Road of Life': Changing Navigation Seasons and Adaptation of Island Communities in the Russian Arctic. *Polar Geography*.
- Peeters, P., Higham, J., Cohen, S., Eijgelaar, E., & Gössling, S. (2019). Desirable tourism transport futures. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(2), 173-188.
- Pomorland (2021). Båtturer. <https://pomorland.travel/lp/boattrip/>
- Regjeringen (2017). Nordområdestrategi – mellom geopolitikk og samfunnsutvikling. Tilgjengelig på https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/strategi_nord/id2550081/

Reisnordland.no (2021) <https://www.reisnordland.no/artikkel/sommerruter-2021>

SSB (2021). Endringar i befolkninga i løpet av kvartalet, for kommunar, fylke og heile landet
<https://www.ssb.no/statbank/table/01222/>



**NORLANDSFORSKNING**
NORLAND RESEARCH INSTITUTE

Postboks 1490
N-8049 Bodø
Norge

Tlf: +47 75 41 18 10
nf@nforsk.no
www.nordlandsforskning.no

ISBN:
978-82-7321-834-6 (trykt)
978-82-7321-835-3 (digital)
SSN-nr: 0805-4460