



VESTERÅLEN REGIONRÅD

Innkalling

Utvalg: Vesterålen regionråds arbeidsutvalg
Møtested: Ringstad Sjøhus, Bø i Vesterålen
Dato: 28.05.2021
Tidspunkt: Kl 10:00 – 11:30

Forfall meldes på tlf. 76 11 15 00 til konsulent Siv Merete Reinholtsen eller sekretariatsleder Bianca Maria Johansen.

Administrasjonen innkaller varamedlemmer, og disse møter kun ved særskilt innkalling.

Til medlemmer

Knut A Nordmo
Sture Pedersen
Lena Arntzen
Hugo Jacobsen
Karl-Erling Nordlund
John Danielsen

Rolle

Ordfører Andøy kommune
Ordfører Bø kommune
Fungerende ordfører Hadsel kommune
Ordfører Lødingen kommune
Ordfører Sortland kommune
Ordfører Øksnes kommune

Til andre

Kirsten Lehne Pedersen
Gundar Jakobsen
Ola Morten Teigen
Per Gunnar Johnsen
Rita Johnsen
Jarle Ragnar Meløy

Rolle

Rådmann Andøy kommune
Rådmann Bø kommune
Kommunedirektør Hadsel kommune
Kommunedirektør Lødingen kommune
Kommunedirektør Sortland kommune
Administrasjonssjef Øksnes kommune

Kopi til varamedlemmer

Lill Pettersen
Jenny Fagereng
Åge Rusten
Mia Heimly
Tove Mette Bjørkmo
Ken Ivan Reinholdtsen

Rolle

Varaordfører Andøy kommune
Varaordfører Bø kommune
Fungerende varaordfører Hadsel kommune
Varaordfører Lødingen kommune
Varaordfører Sortland kommune
Varaordfører Øksnes kommune

SAKLISTE

Saksnummer	Innhold	
050/21	Godkjenning av innkalling	
051/21	Godkjenning av saksliste	
052/21	Høringsinnspill regional plan for vannforvaltning	
053/21	Samferdselsutredning Gryllefjord - Andenes	
054/21	Prosjektforslag «Til Vesterålen»	
055/21	Økonomirapport Sekretariatet, 1 tertial 2021	
056/21	Økonomirapport Kultursamarbeidet inkl. MUSAM og Vesterålen Friluftsråd, 1. tertial 2021	
057/21	Tertialrapport RKK	

Sortland, 26. mai 2021

Bianca Maria Johansen (sign.)
sekretariatsleder



VESTERÅLEN REGIONRÅD

Arkivsaknr.: 21/22
Dok.nr: 21/249
Arkiv: FE-033
Saksbehandler: Siv Merete Reinholtsen
Dato: 20.05.2021

Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
050/21	Vesterålen regionråds arbeidsutvalg	28.05.2021

Godkjenning av innkalling

INNSTILLING

Innkalling til Arbeidsutvalgets møte den 28. mai 2021 godkjennes.



VESTERÅLEN REGIONRÅD

Arkivsaknr.: 21/22
Dok.nr: 21/250
Arkiv: FE-033
Saksbehandler: Siv Merete Reinholtsen
Dato: 20.05.2021

Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
051/21	Vesterålen regionråds arbeidsutvalg	28.05.2021

Godkjenning av saksliste

INNSTILLING

Saksliste til Arbeidsutvalgets møte den 28. mai 2021 godkjennes.



Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
052/21	Vesterålen regionråds arbeidsutvalg	28.05.2021

Høringsinnspill regional plan for vannforvaltning

Innstilling

Vesterålen regionråds arbeidsutvalg vedtar fremlagte høringsinnspill til regional plan for vannforvaltning.

Vedlegg:

Høringsinnspill Vannområde Vesterålen pr. 20.05.20

Høring av Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen (2022-2027) (L)(19120)

Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen (2022-2027) -

Høring og offentlig ettersyn (L)(19121)

Veiledning til høringsinnspill (L)(19122)

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN

Gjeldende regional vannforvaltningsplan oppdateres nå for planperioden 2022 – 2027. Planen bygger på EUs vanndirektiv som gjennomføres i hele Europa etter samme tidsskjema. Planen skal etter vedtak i Nordland fylkesting oversendes Klima- og miljødepartementet for godkjenning.

Vesterålen regionråd er av Nordland fylkeskommune invitert til å bidra med innspill.

Utkast til innspill er utarbeidet av vannområdekoordinator Are Johansen etter innspill fra kommunene i vannområdet.

Fakta i saken

Gjeldende vannforvaltningsplan med tilhørende tiltaksprogram og handlingsprogram rulleres for planperioden 2022-2027. Dette gjøres for å få samsvar med ny kunnskap, kravene i vannforskriften og nasjonale forventninger. Forvaltningsplanen skal etter planen vedtas i fylkestinget i desember 2021, og vil godkjennes nasjonalt våren 2022.

Nordland fylkeskommune har nå sendt forvaltningsplan med tilhørende dokumenter ut på høring med frist for tilbakemelding 31. mai 2021.

Dokumentene er sendt til kommunene og finnes her:

<https://www.vannportalen.no/vannregioner/nordland/horing/horingsdokumenter/>

Det er utarbeidet tre dokumenter:

Forvaltningsplanen (Vårt verdifulle vann)

- Gir en overordnet beskrivelse av kunnskapen om dagens tilstand i vannmiljøet vårt.
- Beskriver hvordan vannmiljøet og vannressursene i vannregionen skal forvaltes i kommende planperiode (2022-2027).
- Redegjør for hovedutfordringer og hvordan vi skal å jobbe med disse. d. Setter miljømål for alle vannforekomster i fylket (elv, innsjø, grunnvann og kystvann). Målene er styrende for videre forvaltning og planlegging.

Tiltaksprogrammet:

- Synliggjør hvilke tiltak som må på plass for å tette gapet mellom dagens tilstand og vedtatte miljømål.
- Relevante myndigheter har selv foreslått tiltak innen sine ansvarsområder for å nå miljømålene.

Handlingsprogrammet:

- Inneholder prosjekter og aktiviteter av mer overordnet karakter, som må på plass for at målene skal nås.
- Aktivitetene følger opp planens prioriteringer i perioden 2022 – 2027. De skal være konkrete og målbare.

Lignende uttalelse tilpasset Lofoten er vedtatt av Lofotrådet.

Vurdering

Uttalelsen foreslås vedtatt og oversendes Nordland fylkeskommune innen fristen.

Vannområde Vesterålen

Nordland Fylkeskommune
Fylkeshuset

8048 Bodø

Høring Regional plan for vannforvaltning.

I og med at Vesterålen og Lofoten har samme vannområdekoordinator og stort sett sammenfallende problemstillinger er deler av høringssvaret likt. Denne høringsuttalelsen er bygd opp etter veilederen for høringsinnspill. Det fører til at noen momenter gjentas flere ganger. Kort oppsummert mener Vesterålen regionråd at plandokumentene gir en god beskrivelse av miljøtilstanden i vannområdet, men at det fortsatt er stort behov for kartlegging som dokumentasjon på tilstand. Rådet er også fornøyd med at utfordringene med økonomiske og administrative ressurser kommer så klart frem i dokumentene.

Kunnskapsgrunnlaget.

Det er fortsatt stort behov for kartlegging av miljøtilstand og påvirkninger. Dette gjelder avløp, spredt avløp, landbruk og miljøgifter i sedimenter i havner og fjorder. Det er flere større kystvannsforekomster der det er mistanke om forurensset sjøbunn eller der det foreligger eldre målinger. Det er viktig at disse blir registrert og fulgt opp i vann-nett. Denne informasjonen er viktig både i utbyggingssaker og i forbindelse med for eksempel kystsoneplanlegging.

I de fleste vannforekomstene i vår region er det vanskelig å peke ut en hovedansvarlig. I mange tilfeller har aktiviteten opphørt, men miljøtilstanden kan likevel være dårlig. Derfor er det viktig å bruke tilskudd for å stimulere til samarbeid for å få kartlagt tilstand. Det er også nødvendig med tilskudd til å dekke kostnader med å få i gang prosesser og planlegge tiltak der det er mange påvirkere.

Miljømål.

I planen er de fleste vannforekomster forventet å nå miljømålene innen 2027. Tilbakemelding fra ansvarlige for avløp og landbruk er at det er urealistisk å oppnå god tilstand for de fleste vannforekomstene i løpet av planperioden 2021-2027. For de vannforekomster som er sterkest påvirket fra avløp vil selv måloppnåelse i 2033 være urealistisk. Derfor er det behov for en ny gjennomgang i vann nett for å justere miljømålene og foreta en streng prioritering.

Tiltak

Det er mange tiltak for påvirkninger der kommunene er sektormyndighet. Det er viktig å få disse bedre forankret politisk, i næringslivet og ute i befolkningen. For landbruk må den enkelte gårdbruker kjenne til hva som forventes gjennomført på det enkelte bruk.

For avløpssektoren er det behov for kartlegging av tilstand og planlegging av tiltak i områder med spredt bebyggelse. Kapasiteten til saksbehandling og kompetansen hos leverandører av tjenester må styrkes. Samarbeidet mellom kommunene i Vesterålen og Lofoten om tiltak innen spredt avløp må videreføres.

Fokusområder.

Regionrådet er enig i prioritering av Fiskfjordvassdraget i Sortland/Hadsel som innkalles til konsesjonsbehandling etter vannressursloven § 66. Det er viktig at dette vassdraget følges opp særskilt i forbindelse med foreliggende planer.

Regionrådet er også fornøyd med at restaurering av Bleiksvassdraget i Andøy og Blokkenvassdraget i Sortland er prioritert i neste planperiode.

Regionrådet er enig i at arbeidet med å renske opp i forurenset sjøbunn er komplisert blant annet som følge av at det er mange kilder til forurensningen og at den har foregått over lang tid. Både kartlegging, planlegging og opprydding krever samarbeid mellom mange aktører. Derfor er det også viktig at det stilles midler til rådighet for å finansiere prosessarbeid. I Vesterålen er dette særlig aktuelt for havna i Blokken der det er behov for hjelp til å planlegge og gjennomføre nødvendige tiltak. Det er også behov for kartlegging og tiltaksplaner i øvrige havner og sjøvannsforekomster. Som nevnt i planen må miljømudring eller fjerning av forurensede bunnmasser samordnes med prosjekter som omfatter utdypingsarbeid i havner og farleder.

Fokus på søppelhandtering i havnene og utslipp fra fiskeindustrien er viktig. I dette arbeidet må man være oppmerksomme på at de fleste havnene i vannområdet har mange kaieiere. Dette gjør arbeidet svært krevende. Når det gjelder rensekrav til utslipp fra fiskeindustrien er det behov for god dialog med bedriftene for å sikre løsninger som bedriftene kan leve med.

Kommunene i Vesterålen er blitt enige om å dekke sin andel av kostnadene til vannområdekoordinator og forutsetter at man får på plass en forutsigbar medfinansiering fra fylkeskommunen.

Overvåking.

Det er fortsatt et stort behov for å styrke faktagrunnlaget slik at man kan prioritere de rette vannforekomstene og sette inn de mest virkningsfulle tiltalene. Regionrådet er enig i at samarbeid om overvåkingen i vannregionen er viktig, både for å unngå overlappende undersøkelser og for å fordele kostnadene mellom berørte sektorer. Det bør derfor tilrettelegges for spleiselag mellom sektorene.

Behov for virkemidler

Regionrådet er som nevnt tidligere enig i beskrivelsen av manglende virkemidler. Man vil særlig understreke behovet for økte bevilgninger til problemkartlegging, tiltaksplanlegging og samordning av tiltak. I Vesterålen er gjennomføring av tiltaksplaner i havner der det er et stort antall kaieiere, i store nedslagsfelt med få aktive gårdsbruk og mange grunneiere samt områder med spredt bebyggelse særlig utfordrende.

Kommunene står overfor store investeringer på avløpssektoren. Totalt er det så langt registrert kostnader på over 159 millioner for perioden 2021-2027 og ytterligere 64 millioner i perioden 2028 – 2033 for gjennomføring av tiltak på kommunale anlegg. Dette gjelder i hovedsak Bø og Øksnes. Tall for de øvrige kommunene kommer når avløpsplanene er ferdig revidert.

Dersom man regner en gjennomsnittlig kostnad på 120.000 kr for oppgradering av anlegg med registrerte slamavskillere i Vesterålen er totale kostnaden beregnet til nær 700 millioner. I tillegg til utfordringer knyttet til økonomi er det stor mangel på personell med nødvendig kompetanse til planlegging og oppfølging.

Konsekvensutredning.

Konsekvensutredningen gir en god beskrivelse av alternativene. Selv alternativ 2 som beskriver en realistisk tilnærming vil kreve økt administrativ kapasitet og kompetanse hos flere sektormyndigheter, og betydelig økte budsjетtrammer. Det mest ambisiøse alternativet er ikke realistisk.

Handlingsprogram.

Det er særlig viktig at kommunenes ansatte får opplæring i bruk av vann-nett. Det er nødvendig med en god dialog mellom kommunene, Statsforvalteren og Nordland Fylkeskommune på bruken av § 12. Det er også viktig at vannforskriften ikke blir et hinder for å utvikle næringslivet i kommunene. Dette betyr at man også må få kompetanse på bruk av unntaksbestemmelsen i § 9 og § 10.

Plastforurensning

I tillegg til tiltak som allerede er nevnt i handlingsplanen er det behov for å stimulere til å få kontroll med utslipp av plastgranulat fra kunstgressbanene

Landbruk

Vassdrag i kommunen med påvirkning fra landbruk som bør prioriteres for forbedring av vannmiljø

Andøy	Prestelva
Bø	Straumevassdraget
Hadsel	
Sortland	Holmstadvassdraget. Vik/Vikeide
Øksnes	

Retningslinjer for arealplanlegging

Det er stort behov for veiledning til kommunene på hvordan vannforskriften skal tas inn i planlegging og saksbehandling på en god måte. En oppdatering av den regionale planveilederen er ikke tilstrekkelig. I tillegg må det gjennomføres kurs og gis veiledning der både Statsforvalteren og Nordland Fylkeskommune er med og der man drøfter aktuelle problemstillinger. Det er viktig for oss å få avklart hva forvaltningsplanen har

å si for kystsoneplanleggingen i kommunene. Dette er et særlig viktig tema i vårt vannområde der det jobbes med en regional kystsoneplan.

Det er behov for å få på plass retningslinjer for hvordan man forvalter nedslagsfelt for drikkevannskilder.

Det er også behov for en god dialog med Statsforvalteren på hvordan man ivaretar behovet for næringsutvikling rundt vannforekomster der man har utfordringer med å nå miljømålene.

Fra: Lars Ekker <larekk@nfk.no>
Sendt: mandag 1. mars 2021 20:50
Til: Kari Lorentzen; postmottak@fiskeridir.no; anniken.aasjord@kystverket.no; post@kystverket.no; Line Kristin Lillerødvann; postmottak@mattilsynet.no; Frank Jørgensen; nve@nve.no; Hjelle Ingrid Margrethe Vågenes; firmapost@vegvesen.no; Ivar Magne Heggli; Geir Davidsen; Ketil Olsen; fmnotsn; fmnotva; 'fmnooek@fylkesmannen.no'; fmnoepe; samediggi@samediggi.no; anders.westlund@statkart.no; post@dirmin.no; lise.risstad@dirmin.no; Asle.Andersen@forsvarsbygg.no; servicesenter@forsvarsbygg.no; Ingvild.Helland@avinor.no; post@avinor.no; postmottak@banenor.no; post@hel.no; ivan.haugland@leirfjord.kommune.no; post@ihr.no; gmwaage@online.no; kai.henriksen@rana.kommune.no; sturla@halogalandsradet.no; stephen.hogeli@bronnøy.kommune.no; Vesterålen regionråd; andreas.andersen@boe.kommune.no; regionradet@salten.no; ottar.skjellhaug@sbnett.no; ordfører@sorfold.kommune.no; Lofoten Friluftsråd; ordfører@vestvagoy.kommune.no; Sunniva Sivsdatter Hartmann; post@miljodir.no; roger.sorensen@fiskeridir.no
Kopi: Kirsti Saxi; Katrine Erikstad; Una Sjørøtten; Håkon Roald
Emne: Høring av Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen (2022-2027)
Vedlegg: Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen (2022-2027) - Høring og offentlig ettersyn .pdf; Veiledning til høringsinnspill.pdf

Att: Vannregionutvalget i Nordland

Gjeldende regional vannforvaltningsplan oppdateres nå for planperioden 2022 - 2027. Planen bygger på EUs vanddirektiv som gjennomføres i hele Europa etter samme tidsskjema. Planen skal etter vedtak i Nordland fylkesting oversendes Klima- og miljødepartementet for godkjenning.

Fylkesrådet i Nordland har vedtatt å legge utkast til vannforvaltningsplan med tilhørende tiltaksprogram og handlingsprogram ut til høring og offentlig ettersyn. Plandokumentene har vært jobbet frem i samarbeid med både lokale, regionale og statlige myndigheter gjennom et vannregionutvalg og et arbeidsutvalg.

Kommuner, offentlige myndigheter, organisasjoner og alle andre med interesse for vannforvaltning inviteres til å bidra med innspill, slik at vi kan få en enda bedre plan for hvordan vi skal oppnå et godt vannmiljø til glede og nytte for hele Nordlandsamfunnet.

Frist for å komme med innspill til planforslaget er 31. mai 2021.

Høringsdokumentene og annen viktig informasjon knyttet til høringen finner du her:
<https://www.vannportalen.no/vannregioner/nordland/horing/horingsdokumenter/>

Høringsbrev og høringsveileder er vedlagt denne eposten.

Med vennlig hilsen

Lars Ekker
Rådgiver

Tlf: +4775650594
Mob: +4741479514
larekk@nfk.no
[Skype](#)



Sammen bygger vi attraktive og inkluderende samfunn

Alstahaug kommune
Strandgata 52

8800 SANDNESSJØEN

Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen (2022-2027) - Høring og offentlig ettersyn

Gjeldende regional vannforvaltningsplan oppdateres nå for planperioden 2022 - 2027. Planen bygger på EUs vanndirektiv som gjennomføres i hele Europa etter samme tidsskjema. Planen skal etter vedtak i Nordland fylkesting oversendes Klima- og miljødepartementet for godkjenning.

Fylkesrådet i Nordland har vedtatt å legge utkast til vannforvaltningsplan med tilhørende tiltaksprogram og handlingsprogram ut til høring og offentlig ettersyn. Plandokumentene har vært jobbet frem i samarbeid med både lokale, regionale og statlige myndigheter gjennom et vannregionutvalg og et arbeidsutvalg.

Kommuner, offentlige myndigheter, organisasjoner og alle andre med interesse for vannforvaltning inviteres til å bidra med innspill, slik at vi kan få en enda bedre plan for hvordan vi skal oppnå et godt vannmiljø til glede og nytte for hele Nordlandsamfunnet.

Frist for å komme med innspill til planforslaget er 31. mai 2021.

Høringsdokumentene finner du her:

<https://www.vannportalen.no/vannregioner/nordland/horing/horingsdokumenter/>

Om planforslagene:

1. Forvaltningsplanen (Vårt verdifulle vann):
 - a. Gir en overordnet beskrivelse av kunnskapen om dagens tilstand i vannmiljøet vårt.
 - b. Beskriver hvordan vannmiljøet og vannressursene i vannregionen skal forvaltes i kommende planperiode (2022-2027).
 - c. Redegjør for hovedutfordringer og hvordan vi skal å jobbe med disse.
 - d. Setter miljømål for alle vannforekomster i fylket (elv, innsjø, grunnvann og kystvann). Målene er styrende for videre forvaltning og planlegging.
2. Tiltaksprogrammet:
 - a. Tiltaksprogrammet synliggjør hvilke tiltak som må på plass for å tette gapet mellom dagens tilstand og vedtatte miljømål.

Adresse: Postmottak Tlf.: 75650000
Fylkeshuset E-post: post@nfk.no
8048 Bodø

Samfunnsutvikling
Plan, klima og naturressurser
Lars Ekker
Tlf: 75650594

Besøksadresse: Prinsensgate 100

- b. Relevante myndigheter har selv foreslått tiltak innen sine ansvarsområder for å nå miljømålene
- 3. Handlingsprogrammet:
 - a. Inneholder prosjekter og aktiviteter av mer overordnet karakter, som må på plass for at målene skal nås.
 - b. Aktivitetene følger opp planens prioriteringer i perioden 2022 – 2027. De skal være konkrete og målbare.

Se vedlagte høringsveileder for tips om hvilke tema vi særlig ønsker innspill på, hvordan innspillene ønskes og hvor du kan finne informasjon om temaene i høringsdokumentene.

Bli med på medvirkningsmøter!

Fylkeskommunen inviterer til regionalt medvirkningsmøte 15. april fra kl. 12:00 – 15:00. Mer informasjon knyttet til høringsmøte vil legges ut på vannportalen om kort tid.

Miljødirektoratet arrangerer en [nettbasert nasjonal høringskonferanse](#) 27. – 28. april.

I regi av lokale vannområdekoordinatorer vil det også gjennomføres lokale medvirkningsmøter i høringsperioden.

For mer informasjon vedrørende lokal medvirkning ta kontakt med vannområdekoordinator for ditt vannområde:

Navn	Vannområde	Kontaktinformasjon
Are Johansen	Lofoten og Vesterålen	Are.johansen@nlr.no
Caroline Tollstadius	Ofoten	Caroline.tollstadius@narvik.kommune.no
Linnea Maria Richter	Nord-Salten, Skjerstadfjorden og Sør-Salten	Linnea.Maria.Richter@bodo.kommune.no
Kristin Brekke Klausen	Ranfjorden og Rødøy/Lurøy	Kristin.Klausen@rana.kommune.no
Sondre Stryken	Vefsnfjorden/Leirfjorden og Bindalsfjorden/Velfjorden	Sondre.Stryken@vefsn.kommune.no

Hvordan gi innspill?

Høringsinnspill sendes til Nordland fylkeskommune, e-post postmottak@nfk.no.

Høringsinnspill kan også lastes opp via nettsiden: <https://www.nfk.no/politikk/du-kan-bestemme/horinger/aktive/>. Alternativt kan innspill sendes per post til: Nordland fylkeskommune, Fylkeshuset, 8048 Bodø. Post merkes med «Regional plan for vannforvaltning».

Fremdriftsplan:

1. Høring av planforslaget fra 1. mars til 31. mai.
2. Behandling og vedtak i fylkestinget 6. desember.
3. Planforslagene oversendes for nasjonal godkjenning innen 31. desember.

Kontaktpersoner:

Lars Ekker, rådgiver vannforvaltning, larekk@nfk.no

Håkon Roald, rådgiver naturressursforvaltning, hakroa@nfk.no

Med vennlig hilsen

Kirsti Saxi

Fylkesråd for kultur, klima og miljø

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Hovedmottakere:

Andøy kommune	Postboks 187	8483	ANDENES
Beiarn kommune	Moldjord	8110	MOLDJORD
Bindal kommune	Oldervikveien 5	7980	TERRÅK
Bodø kommune	Postboks 319	8001	BODØ
Brønnøy kommune	Rådhuset	8905	BRØNNØYSUND
Bø kommune	Veaveien 50	8475	STRAUMSJØEN
Dønna kommune	Krunhaugen 1	8820	DØNNA
Evenes kommune	Postboks 43	8539	BOGEN I OFOTEN
Fauske kommune	Postboks 93	8201	FAUSKE
Flakstad kommune	.	8380	RAMBERG
Gildeskål kommune	Postboks 54	8138	INNDYR
Grane kommune	Industriveien 2	8680	TROFORS
Hadsel kommune	Rådhusgata 5	8450	STOKMARKNES
Hamarøy kommune	Marie Hamsuns vei 3	8294	HAMARØY
Hattfjelldal kommune	O.T.Olsens vei 3 A	8690	HATTFJELLDAL
Hemnes kommune	Sentrumsveien 1	8646	KORGEN
Herøy kommune	Silvalveien 1	8850	Herøy
Leirfjord kommune	Skoledalsveien 39	8890	Leirfjord
Lurøy kommune	Rådhuset	8766	LURØY
Lødingen kommune	Postboks 83	8411	LØDINGEN
Meløy kommune	Gammelveien 5	8150	Ørnes
Moskenes kommune	Rådhuset	8390	REINE
Narvik kommune	Postboks 64	8501	NARVIK
Nesna kommune	Movegen 24	8700	NESNA
Rana kommune	Postboks 173	8601	MO I RANA
Rødøy kommune	Rådhuset	8185	VÅGAHOLMEN
Røst kommune	Rådhuset	8064	RØST
Saltdal kommune	Kirkegata 23	8250	ROGNAN
Sortland kommune	Postboks 117	8401	SORTLAND
Steigen kommune	Leinesfjord	8283	LEINESFJORD
Sømna kommune	Kystveien 84A	8920	SØMNA
Sørfold kommune	RÅDHUSET	8226	STRAUMEN
Træna kommune	Postboks 86	8770	TRÆNA

Hovedmottakere:

Vefsn kommune	Postboks 560	8651	MOSJØEN
Vega kommune	Rørøyveien 10	8980	VEGA
Vestvågøy kommune	Postboks 203	8376	LEKNES
Vevelstad kommune	Kommunehuset	8976	VEVELSTAD
Værøy kommune	Sørland 33	8063	VÆRØY
Vågan kommune	Postboks 802	8305	SVOLVÆR
Øksnes kommune	Storgata 27	8430	MYRE

Vedlegg:

Veiledning til høringsinnspill_utkast til plandokumenter

DokID
61358

Veiledning til høringsinnspill

Tabellen under gir veiledning om hvilke tema vi særlig ønsker innspill på, hvordan innspillene ønskes og hvor du kan finne informasjon om temaene i høringsdokumentene. Jo mer konkrete innspillene er, jo større sannsynlighet er det for at innspillene kan vurderes og bli en del av de endelige dokumentene.

Det poengteres at tabellen er veiledende. Innspill må ikke være knyttet til et spesifikt tema eller spørsmål i tabellen.

Det er ønskelig at innspillene beskriver hva man ønsker å endre i dokumentet og hvilke naturverdier og brukerinteresser man søker å ivareta gjennom denne endringen. Eksempel på brukerinteresser kan være: friluftsliv, rent drikkevann, eller badeplasser.

Bruk kartet i vann-nett for å se hvordan det står til i vannet i Nordland (miljøtilstand, miljømål, tiltak, påvirkninger osv.): <https://www.vann-nett.no/portal/>.

Generelle temaer vi ønsker innspill på:	
Kunnskapsgrunnlaget	<i>Er kunnskapsgrunnlaget om miljøtilstand og påvirkninger riktig beskrevet i plandokumentene og databasen Vann-Nett? Kjenner du eller din organisasjon/sectormyndighet til påvirkninger som ikke er vurdert eller kjent?</i> Det er ønskelig at innspillet er konkret i forhold til hvilken type påvirkning dette gjelder og hvordan dette kan være negativt for vannmiljøet i innsjø, elv, grunnvann eller kystområder. Tips: Miljøtilstand og påvirkninger er beskrevet i vedlegg 1 i vannforvaltningsplanen. Alle de ulike påvirkningstypene er også nærmere beskrevet i tiltaksprogrammet. For mer informasjon om hvordan det står til med vannet i Nordland se databasen Vann-Nett. Denne databasen er nærmere beskrevet i kapittel 2.4 i vannforvaltningsplanen.
Miljømål	<i>Er du eller din organisasjon/sectormyndighet enig i miljømålene som er foreslått?</i> Innspillet kan være generelt, men det er ønskelig at innspillet er konkret når det kommer til hvilken vannforekomst eller vannforekomster dette gjelder. Innspillet bør også være konkret om hvilket miljømål som ønskes endret. Tips: Miljømål for de ulike vannforekomstene er beskrevet i kapittel 6.1 vannforvaltningsplanen. Måloppnåelsen av miljømålene er nærmere beskrevet i kapitlene om «vurdering av måloppnåelse» for de ulike påvirkningstypene i tiltaksprogrammet.
Tiltak	<i>Trengs det flere tiltak som forbedrer eller opprettholder miljøtilstanden til vannet vårt? Trengs det flere tiltak for at foreslåtte miljømål skal oppnås?</i> Innspillet kan være generelt, men det er ønskelig at innspillet er konkret når det kommer til hvilke tiltak dette omfatter. Innspillet kan også knyttes til hvilken innsjø, elv, grunnvann eller kystområdet dette gjelder.

	For en oversikt over alle tiltaksmuligheter og hvilken sektormyndighet som er ansvarlig for de enkelte tiltakene vises det til veileder for virkemidler og tiltak¹. Denne veilederen kan være et godt utgangspunkt for å skaffe seg oversikt over hvilke tiltaksmuligheter som eksisterer. Veilederen kan også brukes som grunnlag for å komme med konkrete innspill til tiltak. Tips: Alle tiltak som er foreslått i planperiode 2022-2027 er beskrevet i tiltaksprogrammet og kapittel 6.2 i vannforvaltningsplanen.
Fokusområder	Er du eller din organisasjon/sektormyndighet enig i prioriteringene som er gjort? Er det andre tiltak, temaer eller fokusområder som bør løftes fram? Tips: Regionale fokusområder er beskrevet i kapittel 5.3 i vannforvaltningsplanen.
Overvåking	Gjennomføres det overvåking av vannmiljøet som ikke er beskrevet i overvåkingsprogrammet? Er det behov for mer overvåking av vannmiljøet? Tips: Overvåkingsprogrammet er beskrevet kapittel 6.3 og vedlegg 7 i vannforvaltningsplanen.
Behov for virkemidler	Er du eller din organisasjon/sektormyndighet enig i hvordan manglende virkemidler er beskrevet? Trengs det nye eller forbedrede virkemidler innenfor flere områder? Innspillet bør være konkret når det kommer til hvilke virkemiddel (juridisk, økonomisk eller administrativt) og påvirkningstype dette gjelder. Innspillet bør også beskrive hvorfor dette er et behov og hvilke positive effekter økte virkemidler kan medføre for vannmiljøet. Tips: Behov for virkemidler er beskrevet i kapittel 7 i vannforvaltningsplanen.
Konsekvensutredning	Er det mangler i konsekvensutredningen? Er du eller din organisasjon/sektormyndighet inkludert i vurderingen? Har vannforvaltningsplanen andre konsekvenser som ikke er vurdert? Tips: Konsekvensutredningen er beskrevet i vedlegg 3 i vannforvaltningsplanen.
Handlingsprogram	Er du eller din organisasjon/sektormyndighet enig i de ulike aktivitetene som er beskrevet i handlingsprogrammet? Er ansvaret fordelt til korrekt myndighet? Bør det legges til flere ansvarsområder? Tips: Det er også åpent for å forslå nye aktiviteter til handlingsprogrammet.

¹ <file:///C:/Users/kvmi/Downloads/Veiledning%20Virkemidler%20og%20tiltak%20i%20vannforvaltningen%2001.12.20.pdf>

Spesifikke temaer vi ønsker innspill på:	
Plastforurensning	<i>Er du eller din organisasjon/sektormyndighet enig i kunnskapsgrunnlaget knyttet til plastforurensning i Nordland. Er det for eksempel andre tiltak og prosjekter som ikke fanges opp i vedlegg 8 i vannforvaltningsplanen?</i> Viktig informasjon: I høringsperioden bes det spesifikt om innspill på problemområder knyttet til plastforurensning i våre vassdrag og innsjøer. Formålet med arbeidet er både å styrke vår kunnskap om plastforurensning i vassdrag i Nordland, samt å velge ut noen områder som gis en prioritet knyttet til regional kartlegging og fremtidige tiltak. Innspill kan rettes direkte til fylkeskommunen eller til vannområdekoordinator for ditt vannområde.
Restaurering	<i>Er du eller din organisasjon/sektormyndighet enig i listen over prioriterte vassdrag? Er det andre vassdrag og potensielle restaureringsprosjekter som bør løftes fram?</i> Tips: Restaureringsprosjekter i Nordland er beskrevet i vedlegg 5 i vannforvaltningsplanen.
Prioriteringer vassdragsreguleringer	<i>Er det noen vannforekomster/vassdrag som er påvirket av vannkraft og annen type regulering hvor tiltak bør prioriteres i særlig stor grad?</i> Tips: Prioriteringer knyttet til vassdragsreguleringer er omtalt i vedlegg 4 i vannforvaltningsplanen. - Tabell 14 omhandler prioriterte vannforekomster med miljømål som kan medføre krafttap. - Tabell 15 omhandler vannforekomster med miljømål som kan medføre andre typer tiltak som kan pålegges vannkraftsektoren. - Tabell 16 omhandler vassdrag med vannuttak som foreslås innkalt til konsesjonsbehandling i planperioden i vannregionen.
Landbruk	<i>Er det vassdrag i kommunen med påvirkning fra landbruk som bør prioriteres for forbedring av vannmiljø?</i> Fylkeskommunen og Statsforvalteren utfordrer nå kommunene til å velge ut 2-3 vannforekomster i hver kommune. Disse vannforekomstene foreslås som kommunens satsingsområder i planperioden (2022-2027). De prioriterte vannforekomstene vil bli gjenstand for detaljert kartlegging og behovet for konkrete tiltaksplaner vil bli vurdert. Tips: Hvordan vi skal jobbe temaet landbruk er beskrevet i kapittel 5.3.2 i vannforvaltningsplanen.
Retningslinjer for arealplanlegging	<i>Det er utarbeidet generelle retningslinjer for arealplanlegging etter plan- og bygningsloven og vannforskriften. Opplevs disse retningslinjene som tilstrekkelig for å sikre at vannmiljø ivaretas i arealplanleggingen?</i> Tips: Retningslinjene omtales i kapittel 2.3 i vannforvaltningsplanen.



Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
053/21	Vesterålen regionråds arbeidsutvalg	28.05.2021

Samferdselsutredning Gryllefjord - Andenes

Innstilling

Vesterålen regionråds arbeidsutvalg vedtar bruk av fond på inntil 50 000 kroner til en mulighetsstudie rundt helårlig fergesamband Andenes – Gryllefjord.

Vedlegg:

Samferdselsutredning-reiseliv i nordre Nordland og sør Troms

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN

Dagens fergeforbindelse mellom Vesterålen og Senja (Andenes – Gryllefjord) er en populær reiserute som knytter ytre kystriksvei sammen i sommer-sesong. Det har lenge vært et ønske og et behov for en utvidelse av denne fergeforbindelsen, da man registrerer et markant dropp i tilreisende i regionen når fergen avslutter drift etter sommer-sesong.

I den forbindelse foreslås en mulighetsstudie for å legge et grunnlag for å utprøve helårlig fergeforbindelse mellom Andenes – Gryllefjord.

Fakta i saken

23. april i år starter fergeforbindelsen Brensholmen – Botnhamn i Troms et prøveprosjekt på helårlig drift – en tidligere sommerrute. Her menes det at trafikk-grunnlaget er så stort at det vil bli en permanent drift. Det gjør at fergen mellom Vesterålen og Senja er siste skanse for en komplett gjennomfartsåre og ytre kystriksveg Lofoten – Vesterålen – Senja – Tromsø. Med helårlig drift mellom Brensholmen – Botnhamn, styrker det et prosjekt for Andenes – Gryllefjord som helårlig forbindelse.

Det foreslås et fellesprosjekt for Senja og Vesterålen på en Mulighetsstudie (forprosjekt) på helårlig fergeforbindelse Andenes – Gryllefjord, som skal danne et grunnlag for å søke om et videre prøveprosjekt for helårsdrift slik man bl.a har gjort i Troms. En helårlig fergeforbindelse mellom Vesterålen og Senja vil knytte regionene til en sammenhengende ytre kystriksveg som vil komme alle kommuner i regionen til gode.

Et slikt forprosjekt vil ha en kostnad på maks 100 000 kroner fordelt mellom Vesterålen og Senja. Det foreslås videre at Vesterålen regionråd dekker kostanden på inntil 50 000 kroner fra fond.

Rådgivningsfirmaet *Transportutvikling*, er anbefalt til å være den beste aktøren for å levere en god analyse som grunnlag i denne prosessen. De har bl.a laget en mulighetsstudie av en fergeforbindelse Harstad – Senja, hvor de vurderte mulig trafikkgrunnlag og driftsmodeller. Mulighetsstudien ble brukt som grunnlag i politiske beslutningsprosesser. Link til firma: <https://transportutvikling.no/hjem>

Viser også til vedlagt utredning utført for Statens Vegvesen Region Nord, i 2006; «Den veibaserte turismens bevegelsesmønster i nordre Nordland og Sør-Troms», utført av Mimir.

Transportutvikling har signalisert at de kan igangsette denne forstudien umiddelbart og at den har en varighet på ca. 1 måned.



Den veibaserte turismens bevegelsesmønster i nordre Nordland og Sør-Troms

En utredning utført for Statens Vegvesen Region Nord

Oslo/Larvik 20.09.06

Mimir
rådgivere for reiselivet

Forord

Denne rapporten belyser den veibaserte turismens bevegelsesmønster i nordre del av Nordland og Sør-Troms (også kalt regionen). Den skal inngå i en større analyse av fremtidige reisemønster og trafikkutvikling i denne regionen som følge av LOFAST.

Oppdragsgiver for rapporten er Statens Vegvesen Region Nord.

Rapporten skal vise et overordnet bilde av dagens turisttrafikk, beskrive hva som påvirker trafikken samt vurdere sannsynlige fremtidige reisestrømmer og konsekvens av LOFAST med mer. Alle analyser og vurderinger er på et overordnet nivå, i tråd med oppdragsgivers ønsker og budsjettmessige forutsetninger for oppdraget. En del av oppdraget har bestått i å skaffe fram empiri og data fra ulike undersøkelser som kan belyse turistenes reisestrømmer i landsdelen. Det finnes dessverre ingen nyere undersøkelser som belyser strømmene i et helhetlig perspektiv.

Arbeidet har i all hovedsak vært utført i august 2006. Prosjektleder har vært Bård Jervan fra Mimir as, mens Torill Olsson og Ove Gjesdal fra Mimir as, samt Anniken Enger fra Aniara Markedsanalyser har vært prosjektmedarbeidere og stått for research og tallbearbeiding.

Vi håper rapporten vil være et nyttig bidrag for Statens vegvesen Region Nord og takker for et interessant oppdrag.

Larvik, 20. september 2006

Bård Jervan
prosjektleder

INNHALDSFORTEGNELSE:

Kap. 1. Bakgrunn og metode	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Metoder for bergninger og beskrivelser	4
Kap. 2. Om å forstå den veibaserte turismen i regionen	6
2.1. Hovedformer for reiseatferd og reisemønster	6
2.1.1. Rundreiseturisme.....	6
2.1.2. Baseferieturisme	8
2.1.3. Resort-turisme	9
2.1.4. Gjennomreiseturisme	10
2.1.5. Oppsummering – reiseatferd og reisemønster	11
2.2 Attraksjonskraft og trafikkbyggere.....	12
2.3. Historisk utvikling i turistenes reiseatferd i regionen.....	14
2.4. Får LOFAST samme attraksjonsverdi som innfallsport?	16
2.4.1 Sammenligning av attraksjonskraft i strekningene.....	17
Kap. 3 Tall og volumer på turisttrafikken i regionen	20
3.1. Grensepasseringer – utenlandske bilturister i Nord-Norge	20
3.2. Turisttrafikken på Europavegene i den aktuelle regionen.....	21
3.3. Turisttrafikken på fergesambandene i regionen	23
3.4. Hovedstruktur på turisttrafikken i regionen	24
3.5 Tall og kommentarer pr. fergestrekning.....	27
3.5.1. Rv 85 Bognes – Lødingen.....	27
3.5.2. E6, Bognes – Skarberget	27
3.5.3. Drag – Kjøpsvik	28
3.5.4. Rv. 81 Svolvær - Skutvik	29
3.5.5. E10 Melbu - Fiskebøl	30
3.5.6. Rs 80 Bodø – Moskenes (inkl Værøy og Røst)	31
3.5.7. Andenes – Gryllefjord.....	32
3.5.8. Harstad – Skrolsvik	32
3.5.9. Revsnes – Flesnes	33
Kap 4. Nye konsepter og nye tilbud	34
4.1. Nasjonale Turistveier langs verdens vakreste kyst	34
4.2. Etterspørsel etter kortferier og fly & drive-konsepter	35
4.3. Best of the Arctic - konseptet.....	36
Kap 5. Oppsummering	38

Kilder

Vedlegg

Kap. 1. Bakgrunn og metode

1.1 Bakgrunn

Veitbyggingsprosjekter som LOFAST vil bidra til at trafikkstrømmene i nordre del av Nordland og Sør-Troms (*også kalt regionen eller området*) endres. Denne rapporten skal belyse de trafikkstrømmene som genereres av turisttrafikken og skal;

- Vise et overordnet, helhetlig bilde av den veibaserte turismen i Nord-Norge i dag
- beskrive hva som bestemmer hvor reisestrømmene/turisttrafikken i regionen
- beskrive turisttrafikken på hver strekning i dag samt peke på mulige konsekvenser av utbyggingstiltak som LOFAST

I henhold til oppdragsbeskrivelsen skal alle analyser og vurderinger holdes på et overordnet nivå.

1.2 Metoder for bergninger og beskrivelser

Det er ikke gjennomført primæranalyser i forbindelse med prosjektet. Alle analysene bygger på tall som er offentlig tilgjengelig gjennom andre rapporter og undersøkelser.

Det foreligger ikke nyere primærundersøkelser som viser antall eller atferd for veifarende turister i Nord-Norge. De viktigste informasjonskildene i prosjektet er dermed trafikktegninger fra Statens Vegvesen, statistikk fra fergeselskapene i området og undersøkelser fra TØI.

Beregningsmodellen som brukes for å finne *netto turisttrafikk*, dvs. turismens andel av totaltrafikken på en strekning/ferge er basert på følgende resonnement: *trafikken oktober-april representerer nivået for normaltrafikken. I denne omfattes både yrkestrafikk og den stedbundne lokaltrafikken (dvs. til og fra jobb, barnehage, fotballtrening, osv). Trafikk ut over dette er såkalt uforklart mertrafikk. I den aktuelle regionen ansees all slik uforklart mertrafikk i sommersesongen å være turisttrafikk. En varierende andel av denne mertrafikken skyldes også at lokalbefolkningen er mer "på farten" i sommerhavlåret. Særlig kan man se dette rundt større befolkningskonsentrasjoner og byer. Denne trafikken avtar ofte noe i juli fordi lokalbefolkningen reiser bort på ferie. I sum er det derfor*

vanskelig å si noe helt sikkert om hva som er netto ekstern turisttrafikk den enkelte veistrekning eller målepunkt.

For sammenlikningens skyld er også vegvesenets trafikktellinger regnet om til personer. Basert på erfaringstall fra Transportøkonomisk Institutt er det lagt til grunn at det er 2,8 personer pr bil og 30 personer pr buss.

I denne utredningen har det ikke vært rom for å kunne gå inn på en særskilt vurdering av hvordan de enkelte tellepunktene i den aktuelle regionen er influert av lokale forhold.

Kap. 2. Om å forstå den veibaserte turismen i regionen

2.1. Hovedformer for reiseatferd og reisemønster

Hvor mye tid som brukes langs veiene og hvordan reisestrømmene formes, er avhengig av type reise turisten foretar. For eksempel er det åpenbart at bilturister på en klassiske rundreise er mer sightseeing-orientert i valg av reiseruter og strekninger, enn en som er på veg til eller fra en fiskeferie. For rundreiseturisten er "reisen målet", mens det for fiskeren er det fiskingen på det bestemt sted som er motiv for reisen. Bilturen til og fra blir da bare en ren transport der fremkommelighet/veistandard og reisetid preger beslutninger om veivalg og reiserute.

Dette betyr at områder med høy andel av klassiske rundreiseturister (som for eksempel Nord-Norge) har mer turisttrafikk på veiene enn områder der turistene ligger mer i ro. Flere turistbiler på veiene stiller krav til parkering ved utsiktspunkter, fergefrekvenser, rasteplasser/veiservice med mer. For å få en bedre oversikt over turtistenes reiseatferd knyttet til ferieform og feriemotiv, er det vanlig å dele turistenes reiseatferd inn i fire hovedformer.

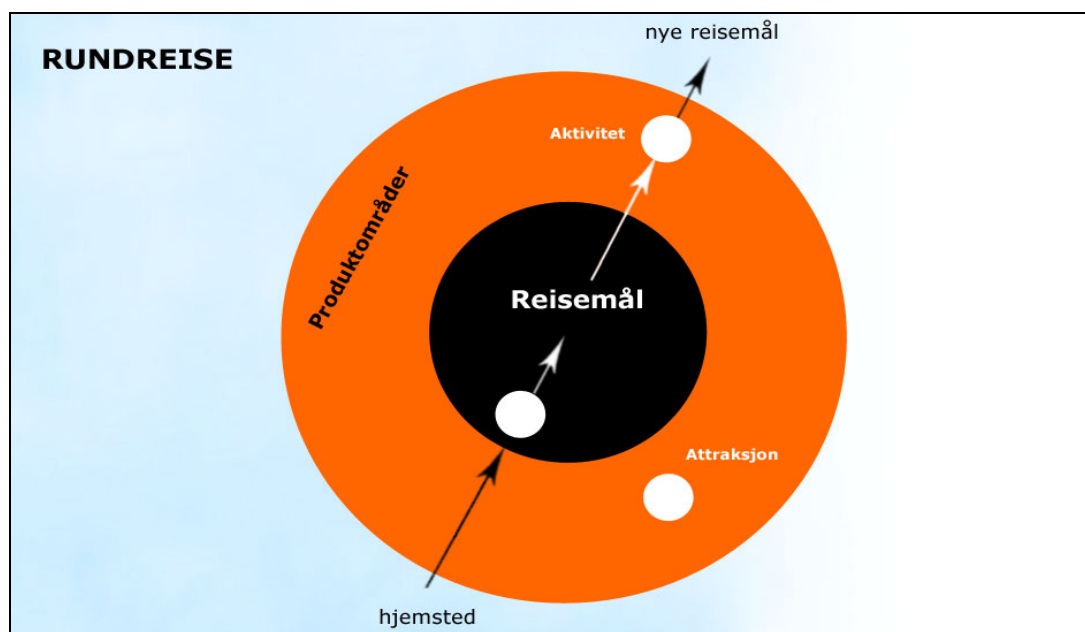
2.1.1. Rundreiseturisme

Det meste av turisttrafikken i Nord-Norge og i Fjordene er rundreiseorientert, og det dominerende reisemønster for utenlandske bil – og bussreisende sommerturister i Norge. Særlig gjelder dette førstegangsbesøkende og det er de klassiske (*ofte naturbaserte*) norske attraksjonene som bygger opp trafikkstrømmene og reisemønstrene.

Turistene velger reiseruter som gir spesielle opplevelser, ref. også satsningen på Nasjonale Turistveger. Reisene har ofte planlagte, innlagte hovedstopp på turen der turistene blir 1-3 dager (*kjente byer eller reisemål – for eksempel Røros og Lofoten*), stopp ved kjente attraksjoner (Vøringsfossen, Nordkapp, etc.) og kjente vegstrekninger (*Trollstigen, Atlanterhavsveien, etc.*). Dette er skjematisk illustrert i figur 2.1. på neste side.

Disse turistene kjører mye og er alltid opptatt av å velge en attraktiv reiserute når de planlegger dagetapper og veien fram til neste stoppested. Hovedstrukturen i reisen er i stor grad planlagt før de reiser hjemmefra, og i varierende grad er også fergeoverfarter (til og fra Norge i sør) og overnattinger bestilt på forhånd. De utlendingene som i minst grad har bestilt overnattinger før avreise hjemmefra er campingturistene og (selvsagt) bobilturistene.

Fig. 2.1. Turistenes reiseatferd – rundreise som ferieform



Kjente naturbaserte attraksjoner ved veier som danner naturlige rundreisemønstre bygger store trafikkvolumer sommerstid (SDT), ofte på steder med svært lite helårig trafikk (ÅDT).

Tabell 2.1. Mest besøkte naturbaserte attraksjoner i Norge i 2005
(Kilde: Innovasjon Norge)

2005	2004	Attraksjon	2005	2004	%-endring
1	1	Vøringsfossen, Eidfjord	655 000	680 000	-4
2	2	Trollstigen, v/Åndalsnes	535 250	529 800	1
3	3	Geirangerfjorden, Geiranger	413 350	403 300	2
4	5	Kjosfossen v/Flåmsbanen	408 750	395 600	3
5	4	Låtefossen, Odda/Hardanger	400 000	400 000	0
6	6	Stalheim, Voss	343 600	327 250	5
7	9	Steinsdalsfossen, Norheimsund	280 000	280 000	0
8	7	Nærøyfjorden, Aurland	273 790	293 650	-7
9	11	Tvindefossen, Voss	272 000	254 300	7
10	12	Den nasj. turistvegen – Sognefjellsvegen (rv. 55 Lom - Luster), Oppland	262 000	253 000	4
11	10	Briksdalsbreen, Olden	260 000	260 000	0
12	8	Atlanterhavsveien, Averøy v/Kristiansund	215 620	214 624	0
13	14	Fjellstua Aksla, Ålesund	191 500	181 250	6
14	13	Boyabreen, Fjærland	180 000	200 000	-10
15	15	Dalsnibba, v/Geiranger	129 890	164 000	-21
16	NY	Fremtidig nasjonal turistveg Rondane. "De blå fjella"	105 000	(-)	(-)
17	16	Preikestolen v/Stavanger	85 500	86 000	-1
18	17	Lysefjorden (båtturer), v/Stavanger	81 560	80 520	1
19	18	Laksforsen, Grane	80 000	79 400	1
20	NY	Saltstraumen*, verdens sterkeste malstrøm	65 390	(-)	(-)

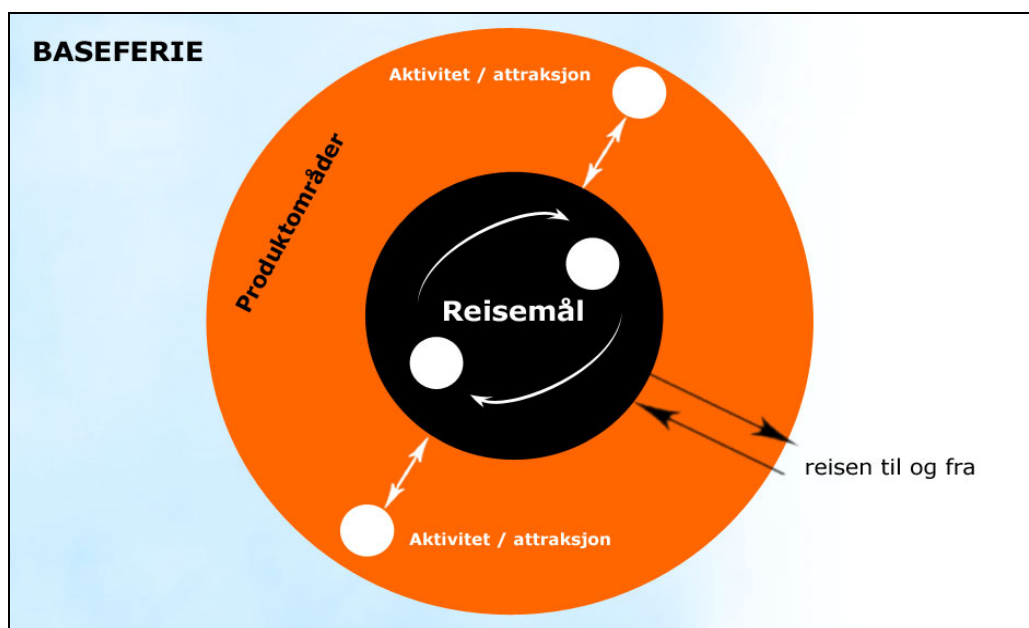
Generelt sett er svært viktig for alle reisemål som inngår i slike rundreiser å ikke blir liggende *"i enden av en blindvei"*, turister på rundreise unngår helst å kjøre frem og tilbake samme vei.

En undersøkelse foretatt blant turister i Lofoten sommeren 2004 (Viken, 2004) viser at 65 % av de veifarende turistene som besøker Lofoten var på en rundreise. Undersøkelsen viste også at 80 % av turistene som var i Lofoten hadde egen bil. Svært mange av disse skal til eller har også vært i Finnmark, særlig på Nordkapp. For de aller fleste stedene i Nord-Norge er andelen som er på rundreise høyere enn 65% - antakelig opp mot 80-90%. Det kan man også se ut av strukturen på overnattingsbedriftene. Det er typisk at regioner med mye rundreiser har tradisjonell camping og hotell som dominerende overnattingsform, mens baseferieområder har selvhushold, dvs. større utleiehytter (i Lofoten rorbuer) ferieleiligheter og permanent oppstilte campingvogner. En komplett oversikt over hvordan alle overnattinger i Nordland fordeler seg pr. region er gitt i vedlegg 2.

2.1.2. Baseferieturisme

Baseferiegjesten *bor gjerne en uke på ett sted og tar dagsutflukter* derfra til ulike attraksjoner og aktiviteter. Turistene er opptatt av totalproduktet innenfor det han/hun oppfatter som et naturlig produktområde, for eksempel Lofoten, Senja eller Vesterålen. Det er typisk at basegjester bor på selvhusholdsbedrifter (utleiehytter, rorbuer), er gjester på besøk hos familie og venner eller har egen vogn/hytte. Basegjesten velger normalt attraksjoner, utflukter og besøksmål som ligger innenfor en kjøretid på max. to timer (hver vei på dagstur fra base).

Fig. 2.2. Turistenes reiseatferd – baseferie som ferieform



Baseturistene reiser direkte til eller fra feriestedet, men er en aktiv veifarende *i regionen de ferierer* og etterspør god infrastruktur (*skilting, informasjon, stoppe- og rastesteder med mer*). Når det gjelder reisen til og dra reisemålet kan også baseferieturister ofte være i et "kjøremodus" der det prioriterer fremkommelighet og reisetid. De reiser oftest med fastsatte tidspunkt for avreise og ankomst. For eksempel har mange utleiegrender, rorbuanlegg og ferieanlegg faste byttedager (*ofte lørdag*) i høysesongen. Dette påvirker også trafikkvolumene i helgene for steder med mange baseferieturister. De store volumene av baseferier i Norge ligger langs sørlandskysten, i Telemark, Hallingdal, Valdres og visse steder i Fjordene. Nord-Norge har generelt lite baseferieturisme annet enn på steder med private hytter og permanentoppstilte campingvogner. Dette er først og fremst knyttet til det regionale ferie/fritidsmarkedet, dvs. at eierne bor i 1-3 timers reiseavstand fra hytte eller vogn. Lofoten er nok det stedet i Nord-Norge som har mest ekstern (*turister utenfra*) baseferie.

2.1.3. Resort-turisme

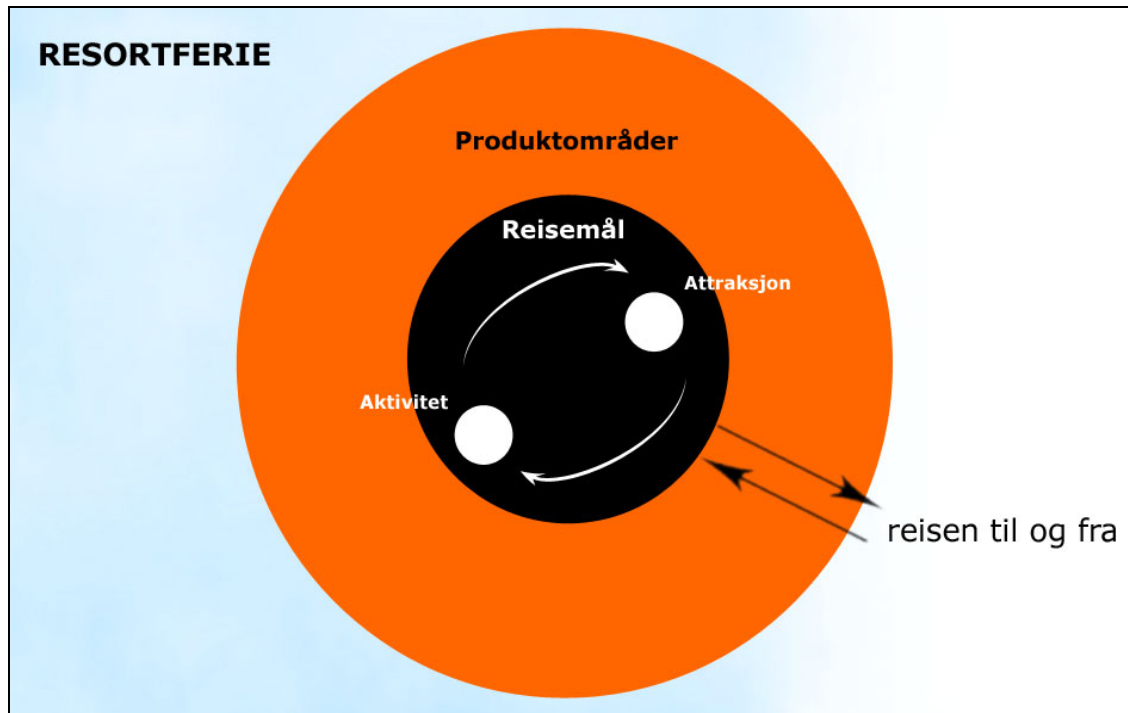
Resortturisten reiser oftest direkte til det stedet ferien skal tilbringes og beveger seg lite når reisemålet er nådd. Resortferier foregår også oftere uten bruk av egen bil. Skiferier og en del sol&strand-ferier er typiske resortferier.

I Nord-Norge kan typiske resortferier være rendyrkede fiskeferier, der gjestene i svært liten grad beveger seg utenfor fiskecampen eller deltar på noe som ikke inngår i fiskeferien direkte. Turister som besøker Spekkhoggersafarier i Tysfjord har også et reisemønster som likner resortturister.

Disse turistene er altså i liten utstrekning brukere av veien som opplevelseselement, men tenker vei på samme måte som nyttetrafikken ellers – reisetid og fremkommelighet er viktigst. De har også et mer avslappet forhold til å reise frem og tilbake samme vei – i motsetning til rundreiseturister som tenker i reiseruter og stadig nye steder.

Reisemønsteret illustreres i figur 2.3 på neste side.

Fig. 2.3. Turistenes reiseatferd – resortferie som ferieform

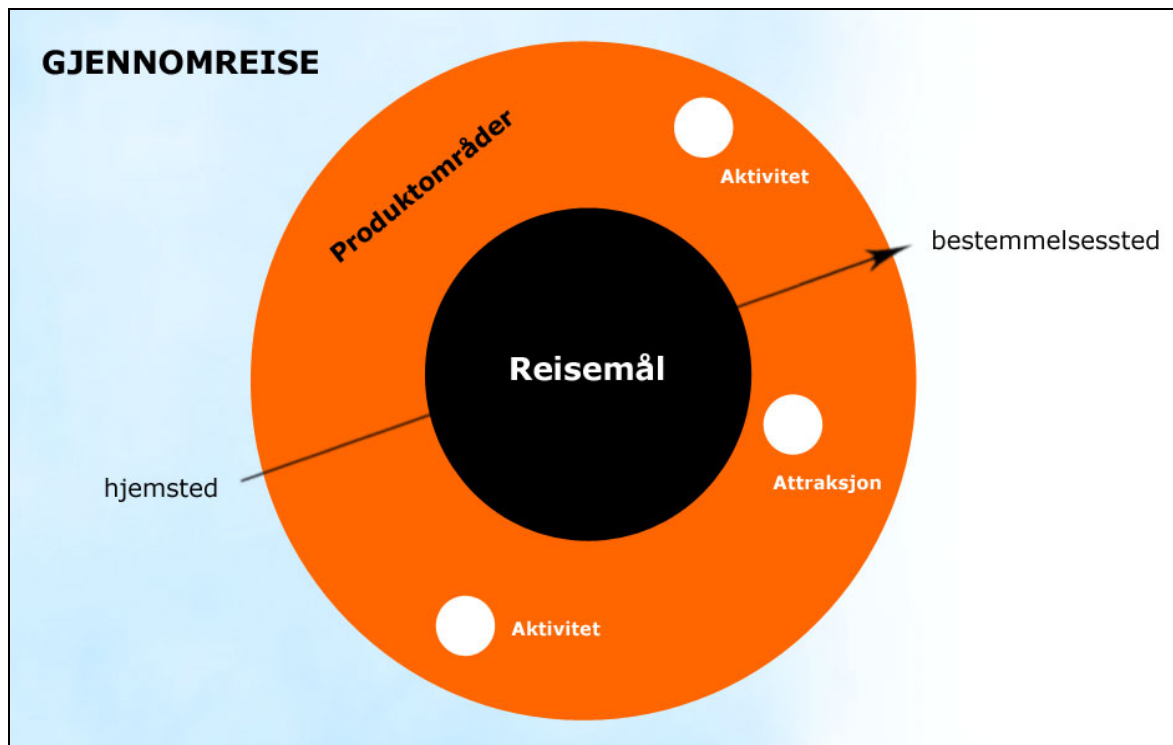


2.1.4. Gjennomreiseturisme

Gjennomreiseturisten har et (annet) mål for turen (*for eksempel hytta, familien, eller et forhåndsbestemt feriested*). Det vil si at de for en aktuell region eller et sted må vurderes som gjennomreisende. Det betyr først og fremst at disse turistene forholder seg "praktisk" i sin atferd langs veien. De har et mål som skal nåes, og på veien dit legger de inn praktiske stopp for å spise, handle, nødvendige ærend, etc. De har ofte lange dagsetapper, og legger i liten grad om reiseruten for å se bestemte severdigheter og spontanstopper i liten grad på attraksjoner. I denne regionen ser man godt denne trafikken på E6 og i noen grad på deler av E10.

Tradisjonelt har man også sett at Nordkapturister kan ha en gjennomreiseatferd i Nordland, og at det gjelder både busser og biler. Et mønster er også at bussene (og bilene) kjører en vei gjennom Norge, og andre veien gjennom Sverige og eller Finland. Dette må igjen sees i sammenheng med ønsket om å kjøre en annen vei tilbake (rundreisetenkning) og behovet for å kjøre mange mil hver dag. Mange strekninger i Nord-Norge blir derfor gjennomreisestrekninger.

Figur 2.4. Turister reiseatferd - gjennomreisen



2.1.5. Oppsummering – reiseatferd og reisemønster

Det dominerende reisemønsteret for turisttrafikken i den aktuelle regionen er rundreisemønsteret. For den eksterne turisttrafikken snakker vi om 80-90%. I dette ligger det også at deler av regionen blir gjennomreise-strekninger for store deler av denne turisttrafikken. Dette betyr også at helhetlige reiseruter blir viktige for utviklingen i trafikkmønstrene og at noen fergesamband eller vegstrekninger opplagt blir mer strategisk viktige for den rundreisebaserte turisttrafikken enn andre. I tillegg kommer at regionens og landsdelens egen befolkning også reiser i og gjennom regionen i sommersesongen, og at mange mottar besøk fra slekt og venner. Disse er også mer kunnskapsrike om alternativer, reisetider og veistandarder og forholder seg noe annerledes til informasjon og tilbud langs veien mens de reiser.

Det er viktig å ha i mente at den eksterne turisttrafikken i store trekk er førstegangsbesøkende til landsdelen og den aktuelle regionen. Det betyr at de har liten forhåndskunnskap om hvordan fergemønster og fastlandsforbindelser evt. *var før*, dvs. før det året de selv planlegger en reise til regionen. De forholder seg mao til det aktuelle vei- og ferge tilbudet, inkl. Turistveistrekninger og servicetilbud. Hva de evt. måtte "gå glipp av" som følge av endringer forholder de seg i liten grad til.

Som nevnt innledningsvis i kapitlet, må en forståelse av turisttrafikkens reisemønster også sees i forhold til attraksjonskraften til de steder, attraksjoner, naturopplevelser, festivaler og annet som setter folk i bevegelse dit. Dette blir omhandlet i kap. 2.2.

2.2 Attraksjonskraft og trafikkbyggere

Hvilke reisemål eller reiseruter turistene velger avhenger av hva han eller hun finner attraktivt. Dette betyr at attraksjonskraft er et subjektivt begrep, men det er likevel nødvendig å skille mellom ulike grader av attraksjonskraft. I reiselivssammenheng opereres med tre ulike nivåer for attraksjonskraft basert på faglige erfaringer og studier over tid. Dette er den generelle forklaringsmodellen:

- **TRAFIKKBYGGERE (primærattraksjoner):** Steder eller attraksjoner som er så attraktive at de er avgjørende for valg av reisemål. Lofoten og Nordkapp er eksempler på primærattraksjoner for klassiske Nord-Norge turister, mens spekkhoggersafarien i Tysfjord er eksempel på en primærattraksjon for enkelte målgrupper (særlig naturinteresserte).
- **RETNINGSBESTEMMENDE (sekundærattraksjoner);** Steder og attraksjoner med sekundær attraksjonskraft påvirker turistenes valg av reisemål/reiserute i sammenheng med primærattraksjoner. Sekundærattraksjonene er imidlertid ikke avgjørende for hva som blir valgt som hovedreisemål eller hovedreiserute (det å velge Nord-Norge). Eksempler på sekundære attraksjoner i Nord-Norge kan være for eksempel Kystriksveien, Saltstraumen, Lofotr Vikingmuseum og Svartisen. Disse sekundærattraksjonene er kjent for turistene på planleggingstidspunktet, og er med på å bestemme veivalg fram til primærattraksjonen(e) for eksempel på en rundreise på Nordkalotten.
- **TRAFIKKNYTERE (tertiærattraksjoner);** Steder eller attraksjoner med tertiær attraksjonskraft er ukjent for turistene på planleggingstidspunktet, dvs. før de drar hjemmefra. De har derfor ingen innflytelse på hva som velges som reisemål/reiserute, men bidrar til å styrke opplevelsen underveis. Man kan si at disse attraksjonene tilpasser seg en etablert trafikkstrøm – og ikke omvendt. Derfor blir det også slik at disse trafikknyttende attraksjonene (*og evt. andre servicetilbud til veifarende*) er mest sårbare overfor veiomlegginger og endringer i for eksempel fergetilbud. De vil ikke klare å holde på turisttrafikken når en annen reiserute eller vegalternativ framstår som mer attraktivt og/eller mer hensiktsmessig.

Oppsummering attraksjonskraft:

For å innfri turistenes ønsker om å besøke *trafikkbyggerne*, er det viktig å sikre tilgjengeligheten slik at denne ikke blir en hindring i forhold til besøk. 80% av nordmennene og 60% av utlendingene som var i Lofoten svarte i følge Turistvegundersøkelsen (TØI, 2006) at de hadde bestemt seg for kjøre gjennom Lofoten før de dro hjemmefra. Dårlig tilgjengelighet vil kunne få store negative ringvirkninger for utviklingen av næringsvirksomheten knyttet til disse trafikkbyggerne og influensområdene for disse. Turistene og turoperatørene vil da kanskje velge helt andre reisemål, eller de legger om reiseruten i betydelig grad. Manglende kapasitet på ferger er et typisk eksempel på dette, en kjent problematikk både på Vestlandet og i Nord-Norge. Sagt på en annen måte; Hotellene i Mo i Rana og i Bodø vil umiddelbart merke det om turisttrafikken til Nordkapp og Lofoten reduseres.

Denne forståelsen av attraksjonskraft er viktig også for å forstå hvordan de ulike virkningene av LOFAST vil kunne bli. I dette kapitlet er noen eksempler ment som *illustrasjoner på problematikken*;

Dersom for eksempel Hurtigrutemuseet på Stokmarknes fungerer som en tertiærarttaksjon for trafikken på E10 til og fra Lofoten, så vil det få stor betydning for turistenes reiserutevalg i regionen. De fleste vil velge nye E10 (LOFAST) dersom attraksjonskraften i museet ikke er sterk nok til å være RETNINGSBESTEMMENDE (sekundærattraksjon) for veivalg til Lofoten. Det samme kan være problemstillingen rundt det planlagte Hamsunsenteret på Hamarøy. Dersom frekvensen på Skutvik-sambandet reduseres betydelig, stiller det større krav til attraksjonskraften i senteret. Det betyr i praksis at om den framtidige turiststrømmen vil gå over Bognes-Lødingen-Loftast, så må Hamsunstenteret bli en sekundærattraksjon som får denne trafikken til å svinge av på Ulsvåg og ta "omveien" om Hamsuns Rike/Hamsunsenteret.

Som nevnt ovenfor er det viktig å sikre tilgjengeligheten til det som er primær- og sekundærattraksjoner for at turistenes ønsker om å besøke bestemte steder skal innfris. Det er imidlertid viktig å være klar over at også *tilgjengelighet* er et subjektivt begrep i forhold til:

- Reisetid
- strekning, dvs. antall km
- veistandard
- frihetsfølelse (liker å kjøre på sånne veier.....)
- attraksjonskraft (hva blir totalopplevelsen på strekningen)

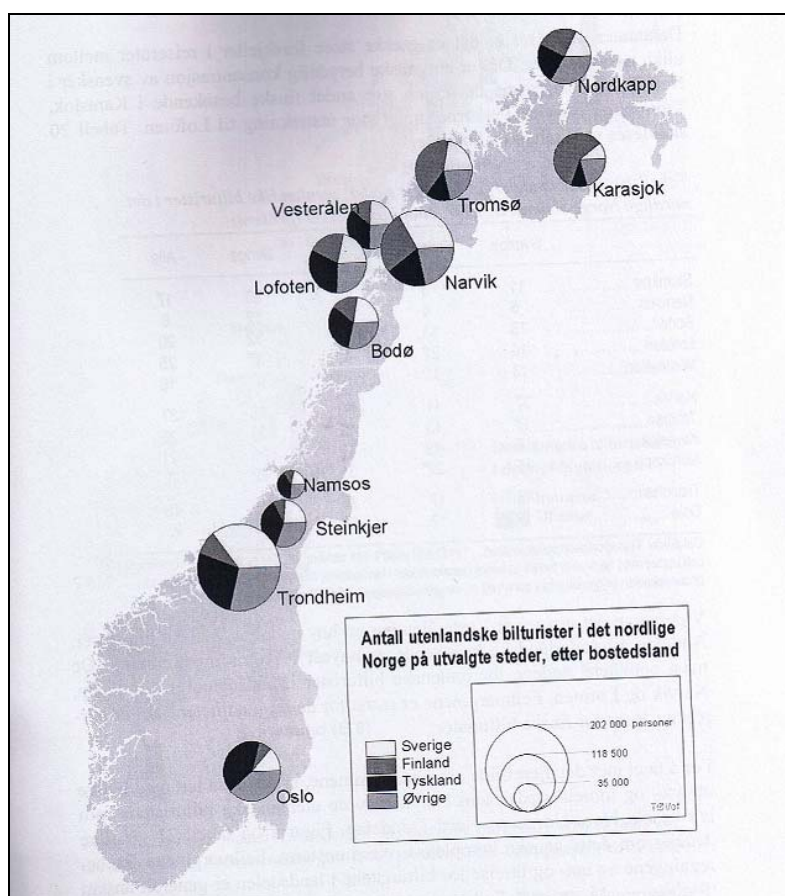
Dette betyr for eksempel at en turist gjerne kan velge å kjøre lengre dersom veien er bedre eller mer spennende enn det korteste alternativ. Det kan også være mer fristende å kjøre lengre/bruke mer tid på "å kjøre rundt" enn å måtte stresse for å nå en ferge, som igjen er vurderes i forhold til frekvens og ventetid.

2.3. Historisk utvikling i turistenes reiseatferd i regionen

Den veibaserte turistr trafikken i Nord-Norge har tradisjonelt vært knyttet til rundreiseturister i perioden mai – august. Både Cruise, Hurtigruta, bil- og bussbasert turisme til landsdelen har relativt lange tradisjoner. Allerede i 1980 var det eksempelvis ca. 108.000 turister på Nordkapp. En lang periode på 80- og 90 tallet opplevde Nord-Norge et sterk vekst i bussturismen. Denne har imidlertid stagnert og har en periode de senere årene vært i tilbakkegang, mens individuelle turisme med bil, MC og bobiler har økt. Bussturismen var og er svært styrt og preges av at beslutningene om reiseruter og valg av stoppesteder bestemmes av eksterne aktører (*turoperatørene*). Disse turene er svært prisfølsomme.

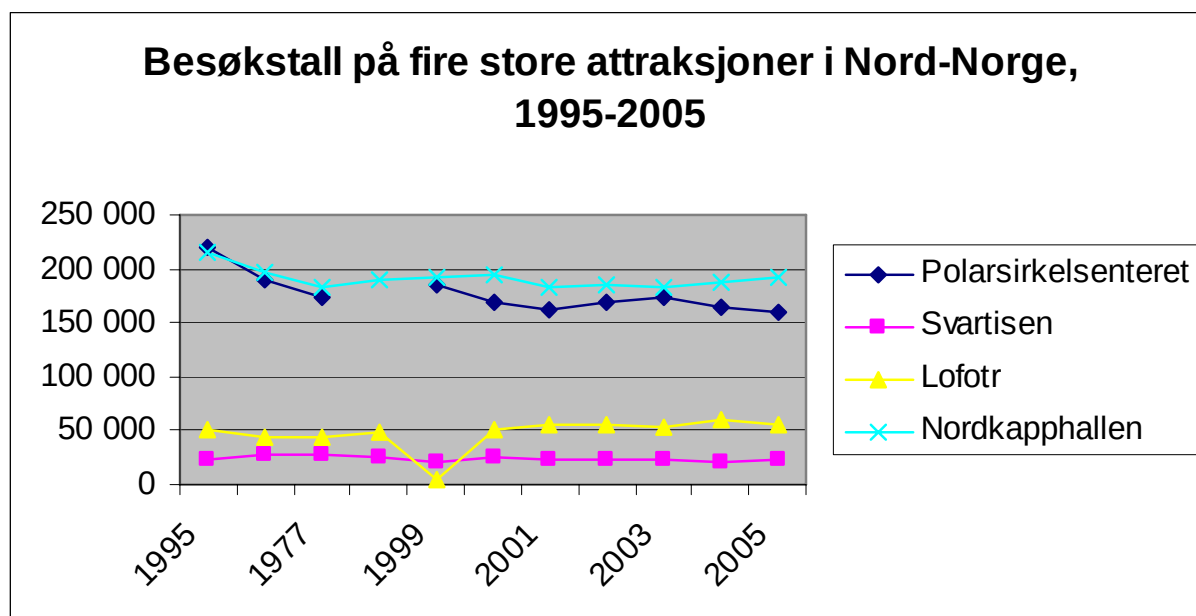
Det er viktig å være klar over at et turistmessig volum kan oppnås enten gjennom egen attraksjonskraft eller som gjennom å være et trafikkmessig knutepunkt. Narvik og Bodø er eksempler på typiske knutepunkt, mens for Lofoten og Nordkapp er eksempler på tilbud som har så sterk attraksjonskraft at de skaper trafikk. TØIs undersøkelse i 1997 viste at hele 74 % av de som ble intervjuet i Narvik skulle til Nordkapp.

Figur 2.5 Utenlandske bilturister som besøkte det nordlige Norge i sommersesongen 1997, antall bilturister på utvalgte besøkssteder, etter bostedsland (TØI 1997).



TØIs ferieundersøkelser viser generelt sett at de store turistbetingede reisemønstrene er svært stabile over tid. Dette betyr at markedets oppfatning av hva som er attraktivt er relativt konstant. Dette illustreres nedenfor ved besøkstallene på fire store Nord-norske attraksjoner for perioden 1995-2005.

Figur 2.6 Besøk på store nordnorske attraksjoner over tid



Det generelle trekket er at reisestrømmene i landsdelen målt ved attraksjonsbesøk på noen viktige attraksjoner er relativt stabile. Tar man et tilbakeblikk, er det imidlertid noen trekk som er viktige å forstå:

I lange perioder, helt fram til slutten av 80-tallet var E6 den dominerende ferdselsåren gjennom den aktuelle regionen. Turisttrafikken til Lofoten, Vesterålen og Harstadregionen var beskjeden. Kystriksvegen eksisterte ikke som begrep, og Hvalsafaritilbudet på Andenes var knapt etablert. Narvik hadde en relativt sterk stilling som stoppested for Nordkappturismen. Etter hvert kom Lofoten sterkere og sterkere som reisemål, fergeforbindelsene det ble styrket og Kystriksvegen ble etablert som en alternativ reiserute til E6. Hvalsafariproduktet utvikles og fergetilbudet til Senja etableres. En periode snakker man om denne alternative reiseruten som *the Whale Route*. E10 utbedres og mellomriksvegen til Kiruna blir mye brukt. Harstadregionen styrker seg og den aktuelle regionen (Nordre-Nordland/Sør-Troms) framstår nå som et av de aller viktigste turistområdene i Nord-Norsk turisme – kanskje også på Nordkalotten. Spekkhuggersafari i Tysfjord og spektakulær skikjøring i Narvik har tilført ytterligere en dimensjon til dette, og sentrale aktører i regionen samarbeider nå også med svensk side Riksgränsen/Kiruna/ IceHotel under navnet "The Best of the Arctic".

Totalt sett er Lofoten i dag den største trafikkbyggeren i den aktuelle regionen med ca. 250 000 turistankomster årlig. Se også vedlegg 2.

2.4. Får LOFAST samme attraksjonsverdi som innfallsport?

Transportøkonomisk Institutt gjennomførte sommeren 2005 en Turistvegundersøkelse på syv strekninger som var etablert eller nominert som nasjonale turistveier. Oppdragsgiver var Statens vegvesen (TØI, 2006)¹. Tre av de undersøkte strekningene lå i Nordland og Troms: Helgeland, Lofoten og Senja. Et av hovedformålene med undersøkelsen var å se på de reisendes motiv, og valg av strekninger. Respondentene² ble bedt om å rangere 10 motiver på en skala fra uviktig til svært viktig.

Nedenfor står oversikten for hvilke andeler som oppgav de ulike motivene som svært viktig for valg av de tre strekningene i Nordland og Troms. Motivene er ikke gjensidig utelukkende, en respondent kan karakterisere flere motiv som "svært viktig". Som tabellen under viser, er det "utsikten fra vegen" og "interessant landskap" som rangeres som viktigst. Dette gjaldt for øvrig også for de fire andre strekningene.

Tabell 2.2. Andel som syntes at motivet var svært viktig for å kjøre strekningen, etter strekning (i prosent) Kilde: TØI

	Helgeland	Lofoten	Senja
Raskeste vei til målet	8	21	39
Flott utsikt fra vegen	68	50	44
Interessant landskap	70	56	47
Spesielle naturattraksjoner	45	39	28
Spesielle kulturattraksjoner	13	13	12
Fordi det er en nasjonal turistveg	13	8	13
Ville unngå mer trafikkerte veger	16	11	20
Fine steder for rast/piknik	24	25	18
Vandring/friluftsliv	15	13	13
Fiske	10	10	14

¹ Reiser i unike landskaper – opplevelser og vurderinger av nasjonale turistveier, TØI-rapport 827/2006

² Undersøkelsen er foretatt blant reisende som har valgt en reiserute fordi de ønsker opplevelser, ikke raskeste vei. Svarene er sannsynligvis ikke representative for turister som befinner seg på en transportetappe (i gjennomreisemodus).

Hva får turistene til å stoppe bilen underveis? Dette er også knyttet til landskapet. Det "å raste" eller å "gå en kort tur" scorer også generelt høyt.

Tabell 2.3. andel av trafikantene som stoppet for ulike formål, etter strekning (i prosent):

	Helgeland	Lofoten	Senja
Sett på utsikten	88	81	74
Tatt fotografier/video	86	80	65
Rast/piknik på rasteplass	65	56	40
Rast/piknik utenom rasteplass	44	38	33
Besøkt serveringssted	36	53	49
Gått kort tur (inntil 20 min)	45	49	39
Gått lengre tur (over 20 min)	33	26	21
Besøkt museum/opplevelsessenter	31	58	30
Syklet	12	6	11
Fisket	25	26	25

Det er også markant at det å "besøke en attraksjon/et opplevelsessenter" scorer mye høyere som grunn til stopp for turistene i Lofoten. Dette kan sannsynligvis forklares med at Lofoten har en høy tetthet av attraksjoner. Undersøkelsen illustrerer imidlertid at opplevelsessentra og museer fremstår som sekundære i forhold til naturen og landskapet.

2.4.1 Sammenligning av attraksjonskraft i strekningene

LOFAST gjør at turistene fra 2007/2008 kan velge tre innfallsporter³ til Lofoten fra E6 (når de har passert Fauske og valgt bort Bodø-Moskenes):

- Over Hamarøy og med Skutvikferga til Svolvær
- Ferga Bognes – Lødingen og ny E10 med LOFAST
- Ferga Bognes – Lødingen, over Sortland/Hadsel og videre med ferge Melbu – Fiskebøl (dagens E10)

På neste side er det satt opp en sammenlikning mellom disse tre alternativene. Formålet er først og fremst å vurdere om de tre strekningene har ulik opplevelsesverdi for rundreiseturistene.

³ Dennes sammenligningen tar ikke stilling til om Skutviksambandet skal opprettholdes når LOFAST åpner, formålet er å sammenligne strekningenes attraksjonskraft for turisttrafikken.

Turistvegundersøkelsen viste at dette primært er knyttet til landskap og natur. Andre elementer som rasteplasser, serveringstilbud etc. er avgjørende for hvor turistene konkret stopper, men ikke viktige for hvilken trase som blir valgt.

Det er også grunn til å tro at tilgjengelighet i form av kjøretid, hyppighet på fergeavganger etc, er av en viss betydning, uten at dette synes å være avgjørende. Slike forhold kan allikevel være avgjørende hvis attraksjonskraften oppfattes som lik. Det er derfor tatt inn informasjon om forhold som går på pris og tilgjengelighet for de tre rutealternativene.

Med Lofoten menes her det stedet der turistens *opplevelse* av å være "i Lofoten" starter. For eksempel mener mange at LOFAST vil bidra til at turistene mentalt opplever at de er i Lofoten allerede på Hinnøya. Dette på grunn av at tinderekken (Lofotens siluett) reiser seg allerede her. For turister som kjører over Sortland vil opplevelsen av Lofoten sannsynligvis komme først ved fergeleiet på Melbu, mens turistene som tar ferga fra Skutvik sannsynligvis vil få "Lofotfølelsen" allerede når de ser Lofotveggen fra fergeleiet og gjennom selve overfarten.

	Hamarøy	LOFAST	Hadsel / Sortland
Natur	Flott Vandringer i Hamsuns fotspor	Flott Trollfjorden, Raftsundet og Møysalen	Flott Sortlandsundet, utsikt Møysalen og Hinnøya
Attraksjoner	Hamsunsenteret (planlegges) ⁴ andre tilbud knyttet til Hamsun	Raftsundet – tilrettelegging ⁵ , Møysalen – nasjonalpark ⁶	Hurtigrutens Hus ⁷ , Den blå byen ⁸ ,
Start Lofot- opplevelsen	Ved synet av Lofotveggen	Hinnøya/ Gullesfjordbotn	Ved Melbu

⁴ Det er anslått at Hamsunsenteret vil få et besøkstall på 25 000 pr år

⁵ Raftsundet med Trollfjorden er allerede et av de mest kjente (og fotograferte) stedene Lofoten, og ytterligere tilrettelegging og tilbud vil komme som følge av LOFAST

⁶ En TØI undersøkelse i 2003 viser at 2/5 av utenlandske turister hadde besøkt minst en nasjonalpark

⁷ ca 14 000 besøkende i 2005, den 13. mest besøkte attraksjonen i Nordland

⁸ Stort potensial for å bli en betydelig attraksjon, men ikke ferdig "forvandlet" ennå.

Oppsummeringen tilsier at det ikke er noen signifikant forskjell i attraksjonskraften i de tre alternativene: Alle tre rutene tilbyr spektakulær natur med rike muligheter for "å se", "å ta korte turer" og "å raste", og få med seg attraksjoner.

Ulvsvågakrysset på E6 er det stedet der turistene som kommer sørfra må velge om de vil ta Skutvikferga eller fortsette videre nordover mot LOFAST eller via Vesterålen. Det er derfor et poeng å se hvordan tidsbruk, kostnader og grad av frihet slår ut for de ulike fergealternativene. Dette er gjort i oppstillingen nedenfor. Det er viktig å se dette kun som en illustrasjon. Startstedet er Ulvsvågakryset, alle tidsangivelser er cirka og fergeopplysningene er hentet fra selskapenes websider.

Fra Ulvsvåg til Skutvik (synet av Lofotveggen) er det ca 40 minutters kjøring. Fergeturen over til Svolvær tar 2 t og koster kr 242,- for en bil under 6 meter. Fergen går 11 ganger pr dag i sommersesongen



For å komme fra Ulvsvåg til Raftsundet via LOFAST kreves 20 minutter kjøring til Bognes, samt 60 minutter på ferga Bognes – Lødingen. Denne koster kr 150 (2005) og går 12 ganger i sommersesongen.

I forbindelse med alternativ tre (*over Sortland og Melbu-Fiskebøl*) tar det 20 minutter å kjøre til Bognes, 60 minutter på ferga mellom Bognes og Lødingen, cirka 1 time og 40 min. å kjøre til Melbu, deretter 25 minutter med ferga over til Fiskebøl.

Ferga Bognes – Lødingen går 12 ganger pr, mens ferga Melbu-Fiskebøl går hele 21 ganger pr dag. Prisen på ferga Bognes-Lødingen er kr 150, mens Melbu-Fiskebøl koster kr 84,-

Oppsummert kan man si at alle strekningene i seg selv har høy opplevelsverdi for turistene, at LOFAST blir billigst mht. ferge for turister sørfra, at Skutvikferga gir en annen opplevelse gjennom fergeturen over Vestfjorden og at turen om Vesterålen blir lengste og dyreste (*2 ferger, lenger kjøring*) vei. Det er derfor grunn til å tro at valget for de rundreiseturistene som kommer/drar E6 sørover og ikke tar Moskenesferga, vil velge LOFAST eller Skutvikferga dersom frekvens og kapasitet på sistnevnte ikke er en barriere (for lang kø).

Kap. 3 Tall og volumer på turisttrafikken i regionen

3.1. Grensepasseringer – utenlandske bilturister i Nord-Norge

Den siste undersøkelsen over utenlandske bilturister i Nord-Norge ble foretatt i 1998. (*"Utenlandsk bilturisme i det nordlige Norge 1998"*, TØI, 1999). Denne viser at over 1/3 av bilturistene i Nord-Norge reiser inn i Sør-Norge, mens vel 1/6 reiser ut i Sør-Norge. Dette betyr at det går en turiststrøm sørfra og nordover. Dette illustreres gjennom også gjennom at andelen innreise via ferger og Svinesund er betydelig høyere enn utreiser. Det er viktig å være klar over at undersøkelsen er 8 år og at den kun gjelder utenlandske bilturister. Totalbildet i dag kan derfor se annerledes ut.

E10 ved Riksgränsen og E6 ved Svinesund var da de betydeligste enkeltstående innfallsportene for den utenlandske bilturismen til det nordlige Norge.^[1] Til sammen hadde disse grenseovergangene 1/3 av ankomstene til Norge. (*Det som samlet sett er betegnet Østfold/Hedmark omfatter altså ikke Svinesund, kun de andre grenseovergangene i Østfold.*)

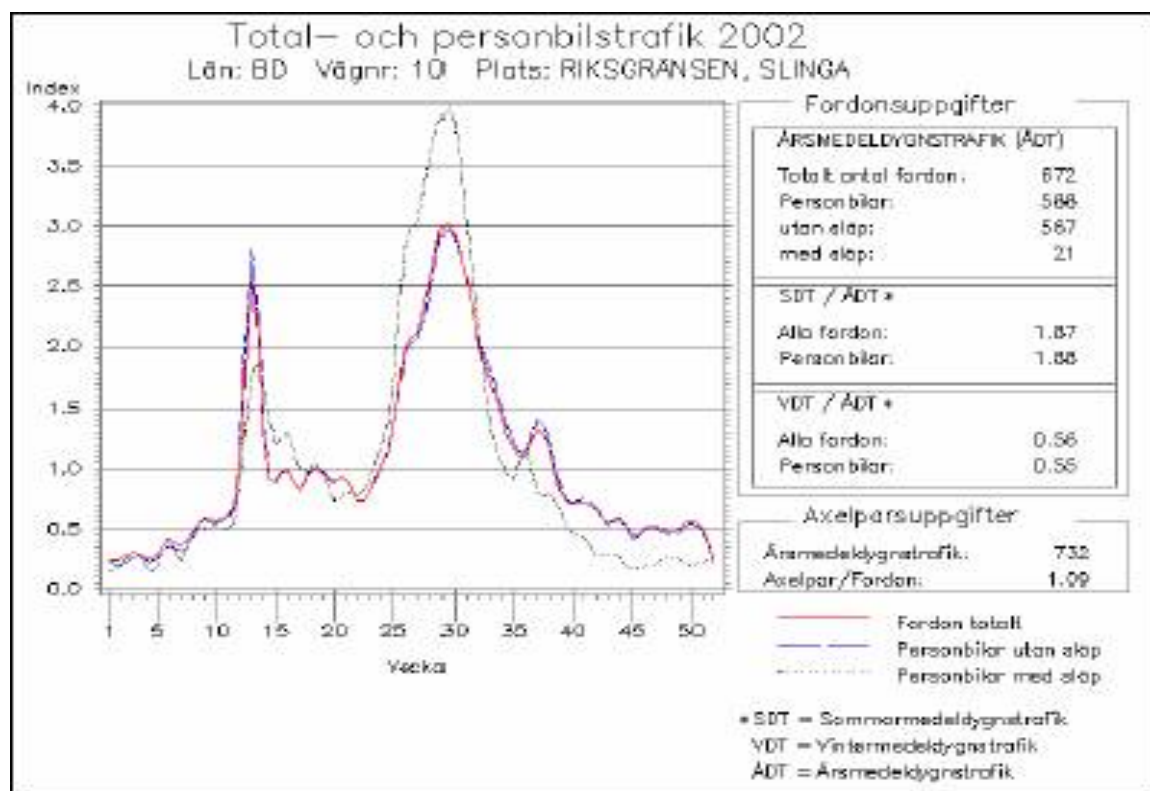
De vesentligste utreisestedene var Bjørnfjell/Riksgränsen, Svinesund og grenseovergangene i Finnmark. Til sammen sto disse for nær 2/3 av alle utreisene. (Av datatekniske grunner er passeringer er grenseovergangene i Finnmark slått sammen og representerte samlet sett et betydelig volum.)

Tabell 3.1. innreise- og utreisesteder for utenlandske bilturister i Nord-Norge sommeren 1997 og 1998 (prosent) (kilde:TØI)

	Innreise i prosent 1997	Innreise i prosent 1998	Utreise i prosent 1997	Utreise i prosent 1998
Finnmark	22	21	34	35
Helligskogen (Kilpisjärvi)	8	8	6	8
Bjørnfjell (Riksgränsen)	16	13	13	15
Umbukta m fl	3	3	9	9
Teveldalen (Storlien) m fl	10	9	17	15
Østfold/Hedmark (alle)	6	5	4	5
Svinesund (E6)	18	16	9	6
Ferger fra utlandet	11	15	8	7
Øvrige/uoppgitt	6	11	-	-
	100	100	100	100

For denne analysen er det særlig interessant at hele 13 % av innreisene og 15 % av utreisene i 1998 var knyttet til Riksgränsen i Nordland. I et utviklingsprosjekt for Riksgränsen Ski & Spa ble det beregnet at den turistbetingede trafikken på E10 over Riksgränsen er på rundt 46 000 biler med til sammen 130 000 turister i juni, juli og august. Se illustrasjon under. Den store spredningene i inn- og utreisestrukturen bekrefter både at bilturistene er på en rundreise og at reisene ofte omfatter flere land – dvs. de kjører gjennom (Nord)Norge en vei og gjennom Sverige/Finland den andre.

Figur 3.1. Trafikken over Riksgränsen i 2002, tall pr. uke (Kilde: Vegverket)



3.2. Turisttrafikken på Europavegene i den aktuelle regionen

Turisttrafikken i undersøkelsesområdet belyses best gjennom bearbeiding av fergestatistikker og Statens Vegvesens målinger av trafikk på hovedveiene på såkalte nivå 1 tellepunkter (*teller kontinuerlig hele året*). Vår metode for å beregne netto turisttrafikk ut av disse tellingene gjennom en såkalt normalmånedsberegning er redegjort for i kap. 1.2. I fremstillingen er tallene omregnet til antall turister basert på gjennomsnitt for antall personer i hver turistbil og turistbuss.

Hensikten i dette arbeidet har vært å kartlegge volumene av turister på de stedene det lar seg gjøre (*nivå 1 tellepunkt på vegene og på fergene*), og

sette dette i sammenheng med reiseruteforståelse, lokaliseringen av trafikkbyggende attraksjoner og attraktive reiseruter. Vi har ikke funnet det hensiktsmessig å kjøre tidsserier, tallmaterialet er gjennomgående fra 2005.

Den turistrelaterte trafikken på de relevante tellepunktene er med utgangspunkt i Statens Vegvesens tellinger for 2005 beregnet til:

• E6, Saltfjellet, Nordland	435 000 personer/turister
• E6, Sørfold, Nordland	514 000 personer/turister*
• E6, Rombak, Nordland	645 000 personer/turister*
• E10, Bjerkvik, Nordland	485 000 personer/turister
• E6, Gratangsfjellet, Troms	515 000 personer/turister
• E10, Langvassbukt sør, Troms	269 000 personer/turister
• E10, Langvassbukt vest, Troms	336 000 personer/turister
• E10, Nappstraumen, Nordland	260 000 personer/turister
• E10, Vollstad, Troms	475 000 personer/turister

* Tellepunktene for disse to stedene har ikke gitt pålitelige målinger for 2005, og baserer seg på tall fra 2003.

Figur 3.2. Beregnet antall turister som passerte utvalgte tellepunkter i 2005, tall fra Statens Vegvesen, beregninger ved Mimir AS.



3.3. Turisttrafikken på fergesambandene i regionen

Det er i dag et svært nært samspill mellom turisttrafikken og fergetrafikken i Vestfjordbassenget totalt sett. Beregninger med utgangspunkt i fergestatistikkene viser at turisttrafikken utgjør 83% av trafikkgrunnlaget for Moskenesferga og 75% for Skutvikferga. For strekningen Bognes – Lødingen utgjør turisttrafikken 38% og for Bognes Skarberget 49%. Dette viser også hvor nært samspillet mellom tilgjengelighet, kapasiteten på fergene og turisttrafikken er, og hvor viktig konsekvensene for fergetrafikken av endrede reisemønster som følge av LOFAST vil være.

Fergetallene for Lofoten-sambandene illustrerer også aspektet med rundreiser og gjennomstrømning. Tallene for Melbu-Fiskebøl er på 187 000 turister, som er omtrent summen av trafikken på Moskenesferga og Skutvikferga (93 000 + 88 000 = 181 000). I dag reguleres trafikken i en viss grad av at det er ferger "i alle ender". Hva som vil skje når LOFAST åpner og tilgjengeligheten blir nærmest "ubegrenset" i den enden er en av de mest sentrale problemstillingene å belyse.

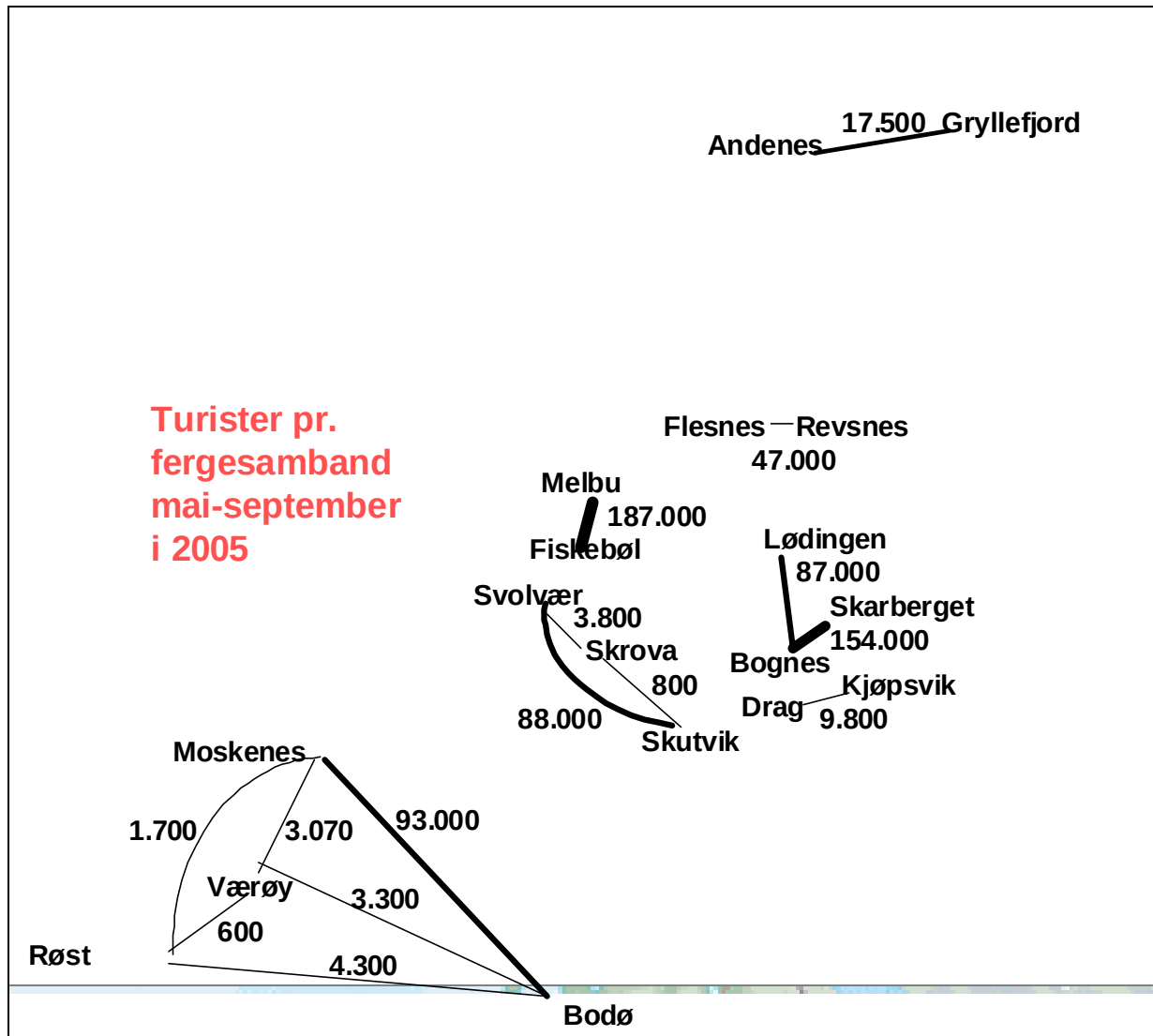
Den turistbaserte trafikken på de relevante fergestrekninger i området er beregnet på samme måte (normalmånedsmode). Tallene er basert på informasjon fra rederiene, og disse er bearbeidet av Mimir AS.

Beregnet antall turister på ulike fergestrekninger i 2005

• Bodø – Moskenes	93 000 personer
• Skutvik – Svolvær	88 000 personer
• Bognes – Lødingen	87 000 personer
• Bognes – Skarberget	154 000 personer
• Drag – Kjøpsvik	9 800 personer
• Melbu – Fiskebøl	187 000 personer
• Andenes – Gryllefjord	17 500 personer

Tallene inneholder både turister i biler, motorsykler og bobiler, samt busspassasjerer.

Figur 3.2. Beregnet antall turister som passerte utvalgte tellepunkter i 2005, tall fra Statens Vegvesen, beregninger ved Mimir AS



Grafiske fremstillinger av forholdet mellom turisttrafikk og ordinær trafikk på den enkelte fergen er presentert i kapittel 3.5.

3.4. Hovedstruktur på turisttrafikken i regionen

Beregningsmetoden i denne rapporten gir noen steder litt ulike størrelser på trafikkstrømmene, avhengig av om man baserer seg på fergetallene eller tellingene på veiene. Fordi metoden først og fremst får fram såkalt *uforklart mertrafikk* om sommeren, anser vi fergetrafikken som mer

pålitelig enn veietellingene. Dette bl.a. fordi det kan være lokale forhold ved veitellingspunktene som påvirker tallene. Eksempelvis lokalbefolkningens kjøring til og fra utfartsområder, bruk av egne hytter, flere turer til nærmeste by, med mer. Dette kan bidra til å blåse opp "turistandelen" i tallene, men det er ikke mulig innenfor rammen av dette prosjektet å gå inn i denne problematikken. Det er eksempelvis vanskelig å finne forklaringen på hvorfor summen av turister som reiser med et av de fire sambandene over Hamarøy/Tysfjord blir 340 000 mens tellepunktet på E6 ved Sørfold indikerer en turisttrafikk over Hamarøya på litt over 500 000 personer.

Setter man sammen de størrelsene som framkommer i tallene kan man likevel få frem de viktigste hovedtrekkene

Inn og ut av regionen fra sør:

Tallene fra Saltfjellet viser ca. 435 000 over Saltfjellet, og tellinger på Kystriksvegen indikerer at ca. 60 000 turister kjører her. Det gir totalt en strøm på ca. 500 000 personer.

Ser man på fergetallene for Moskenes-sambandet, kommer eller drar i underkant av 100 000 til Lofoten denne veien. I tillegg er det en viss transport av biler og busspassasjerer med Hurtigruta til og fra Lofoten, og en del overlandturer med buss til og fra Ørnes. Noen turister skal også til Bodøregionen/Salten.

Et anslag vil derfor være at av de 500 000, kommer/drar 100 000 til Lofoten og 50 000 blir i Bodø/Saltenregionen og ca. 350 000 drar/kommer på E6 over Hamarøya. Disse fordeler seg igjen med at ca. 88 000 kommer/drar med Skutviksambandet og 270 000 fortsetter på E6 eller Bognes-Lødingen.

Til og fra Lofoten:

Dette bildet indikerer at ca. 200 000 bil- og bussbaserte turister kommer eller drar til Lofoten via Skutvik og Moskenes, det samme tallet vi finner på E10 ved Melbu/Fiskebøl-sambandet. Dette stemmer med andre beregninger som er gjort for Lofoten.

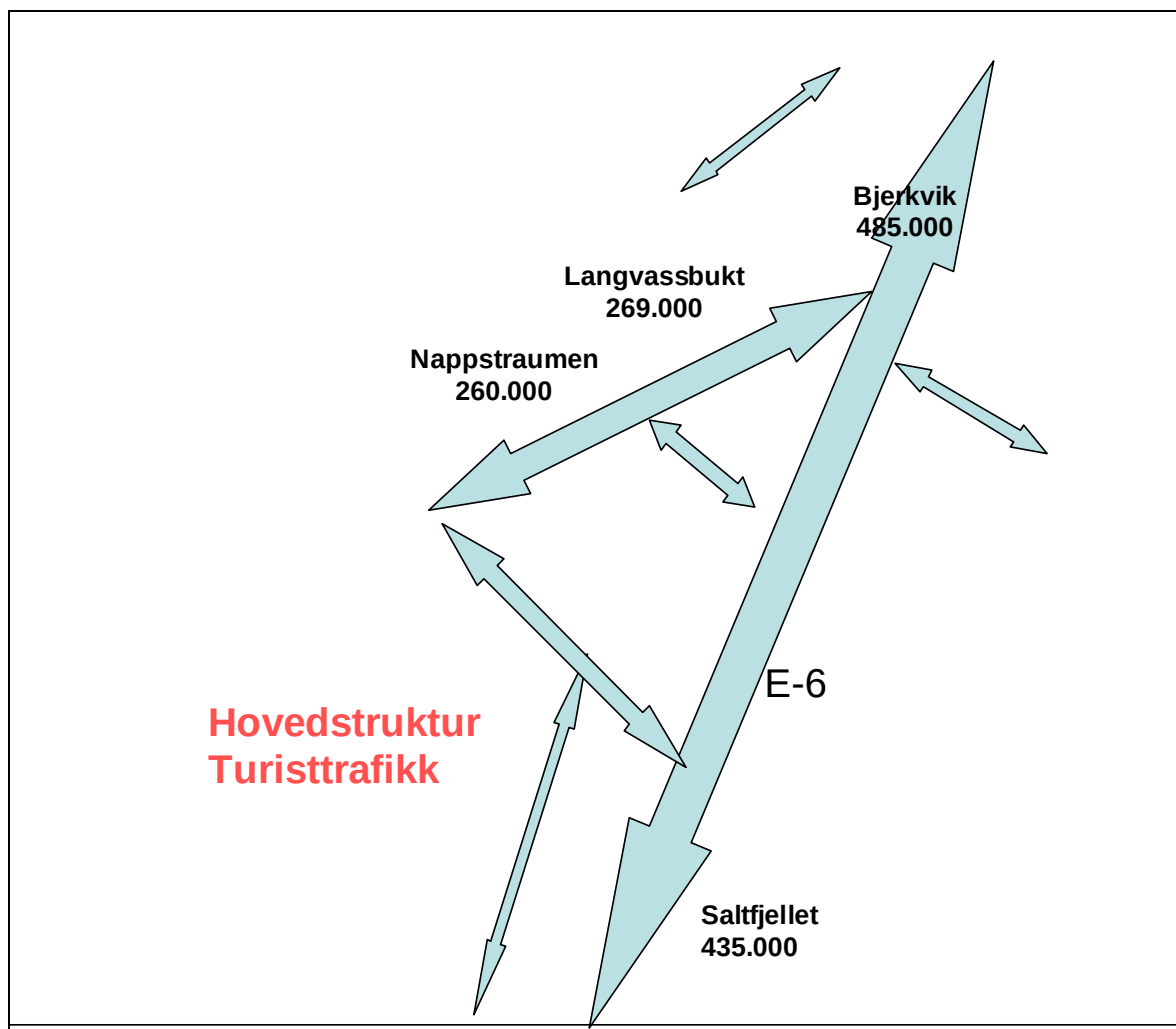
Inn og ut av regionen i Nord og Øst:

Det kommer og drar anslagsvis 130 000 over på E10 over Bjørnefjell/Riksgränsen og ca. 200 000 til og fra Lofoten på E10. Denne trafikken møter strømmen nord – sør på E6. Vi antok strømmen over Hamarøya som ikke brukte Skutviksambandet til ca. 270 000 personer. Denne møter en trafikkstrøm på ca. 200 000 fra E10. I tillegg kommer mindre strømmer knyttet til andre reisemål i regionen, herunder Vesterålen, Harstadområdet, Narvikområdet og Sør-Troms for øvrig. Som stemmer bra med at ca. 5-600 000 turister reiser gjennom det knutepunktet som dannes av krysset mellom E6 og E10.

Den ytre veien:

Antall turister på Kystriksvegen sør for Bodø er beregnet til ca. 60.000 og fergetallene for Andenes-Gryllefjord viser ca. 17500 passasjerer. Det betyr at det allerede er etablert en ytre strøm i regionen. Ser man dette opp mot tallene for E10 over Melbu-Fiskebøl, blir konklusjonen at den ytre reisen – fra Senja via Vesterålen, Lofoten og Hamarøy eller Bodø videre nedover til Helgeland er en etablert reisestrøm, men hvor tallene viser svært store variasjoner. Det er derfor vanskelig å vite hvor mange som kjører hele Verdens Vakreste Kyst.

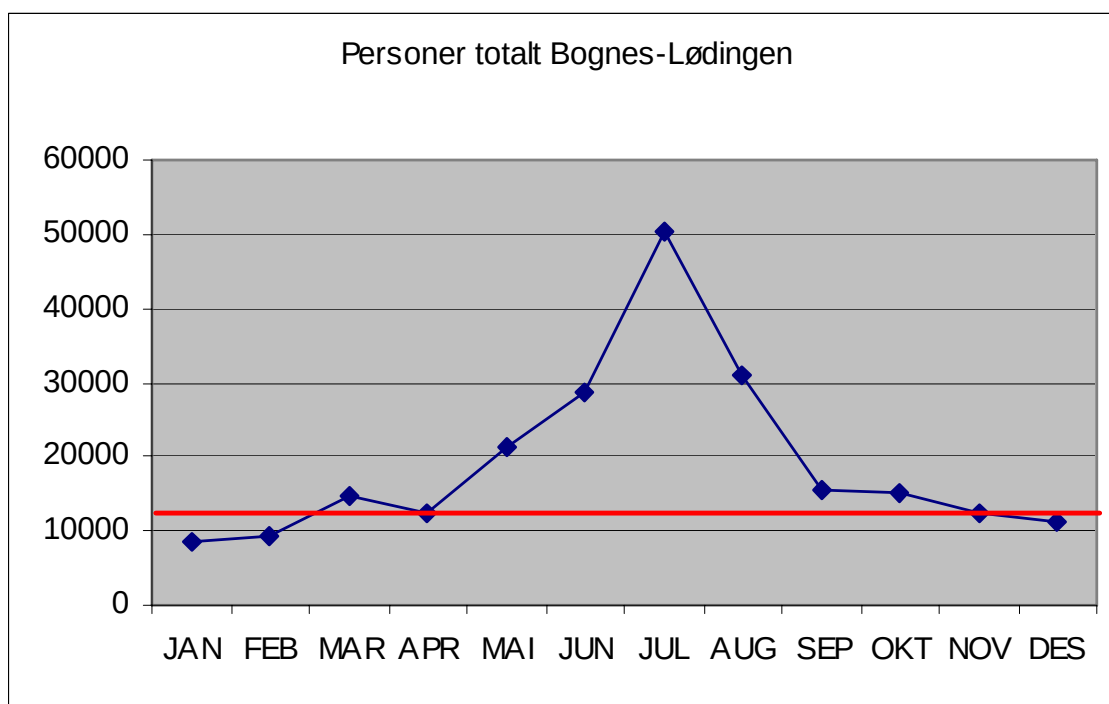
Figur 3.3. Skisse for hovedstruktur på turisttrafikken i regionen
(bredden på pilene indikerer volumene på strekningene)



3.5 Tall og kommentarer pr. fergestrekning.

3.5.1. Rv 85 Bognes – Lødingen

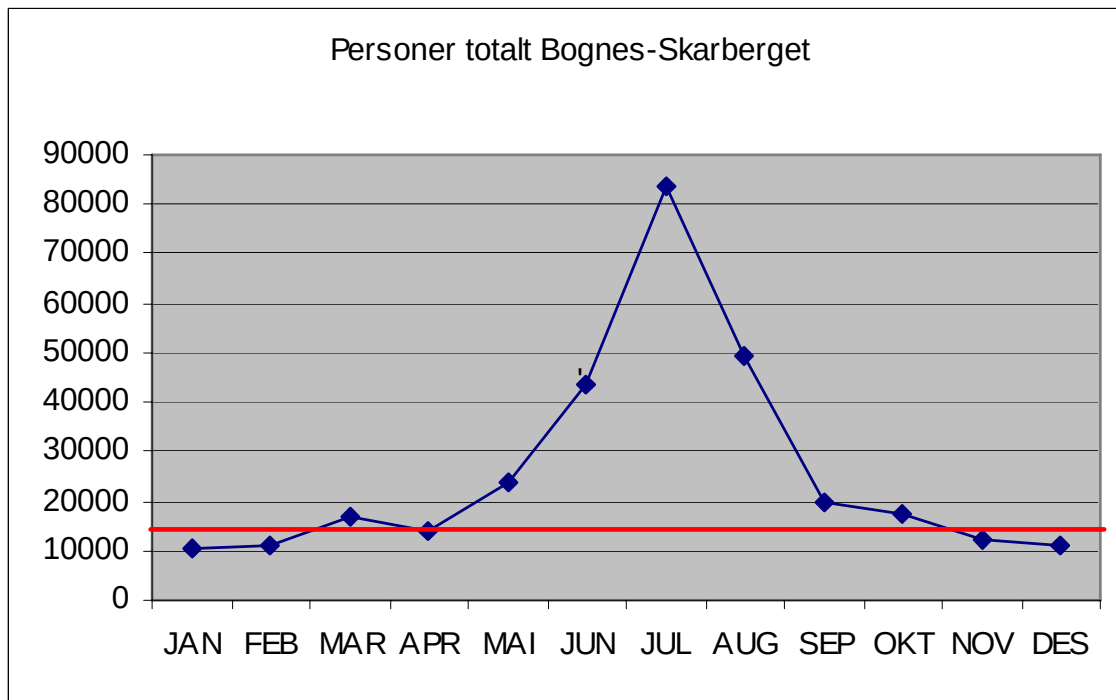
Ferga Bognes-Lødingen fraktet 2005 totalt 230 390 passasjerer, og av disse er rundt 88 000 beregnet til å være turister. Dette betyr at den turistrelaterte trafikken utgjør 38% av totalt trafikkgrunnlag på årsbasis. Normalmånedstrafikken på denne strekningen er beregnet til å være i underkant av 12 000 personer pr. mnd. Turisttrafikken på dette sambandet er på nivå med Skutvik-sambandet målt i antall turister. Det er som vist i kap.2 grunn til å tro at for trafikken til og fra Lofoten E6 over Hamarøya vil Skutvikferga og Bognes-Lødingen og E10 (LOFAST) bli de aktuelle alternativene. Det betyr også at frekvensene (kødannelser) på de to fergene får betydning for valget fordi vi har vurdert opplevelsesverdien til å være relativt likeverdig.



3.5.2 E6, Bognes – Skarberget

Av totaltrafikken på nærmere 314 000 personer på denne strekningen er ca. 154 000 beregnet som ren turisttrafikk. Dette betyr at den turistrelaterte trafikken i sommermånedene utgjør ca. halvparten av totalt trafikkgrunnlaget over året. Det er liten grunn til å tro at de reisestrømmene som beveger seg langs E6 på denne strekningen vil endre seg når LOFAST åpner.

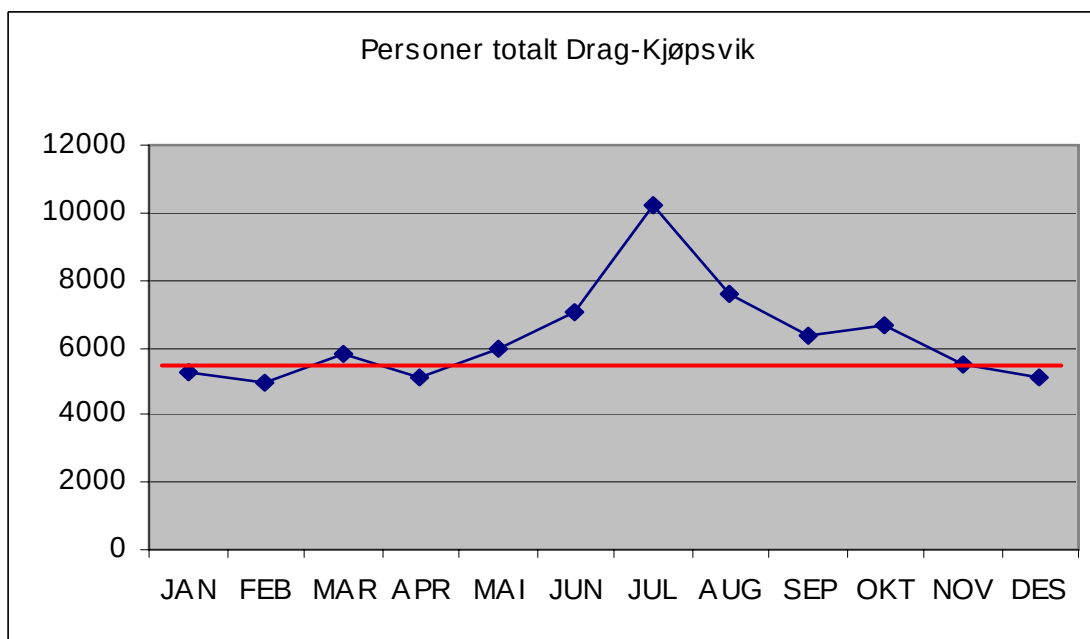
Dette må i så fall sees i sammenheng med utviklingen av fergefrekvenser, veistandarden på E10 og rv. 825 (dvs. at eksempelvis strekningen Bognes-Lødingen videre til Gratangsbotn framstår som et alternativ til E6 via Narvik. For rund- og gjennomreisetrafikken langs E6 gjennom regionen (i følge www.visveg.no) er dette alternativet ca. 1 time og 15 minutter lenger).



3.5.3 Drag – Kjøpsvik

På denne strekningen er nærmere 10 000 beregnet å til turistrelatert trafikk. Dette betyr at den turistrelaterte trafikken utgjør 13% av totalt trafikkgrunnlag, hvilket er betydelig mindre enn de andre fergene over Tysfjorden og Vestfjorden. Årsaken er at ferga har mange vogntog til fra industrien i Kjøpsvik samt at mange vogntog kjører via Kjøpsvik for å slippe Ulsvågskaret.

Ferga leder på Kjøpsviksiden ikke inn til et etablert turistområde. Og selv om Stetind ligger ved riksveg 827, er det vanskelig å se for seg at turisttrafikken på denne fergestrekningen strekningen vil vokse i vesentlig grad de nærmeste årene (dvs. ut over ca. 10000 turister pr. sesong).

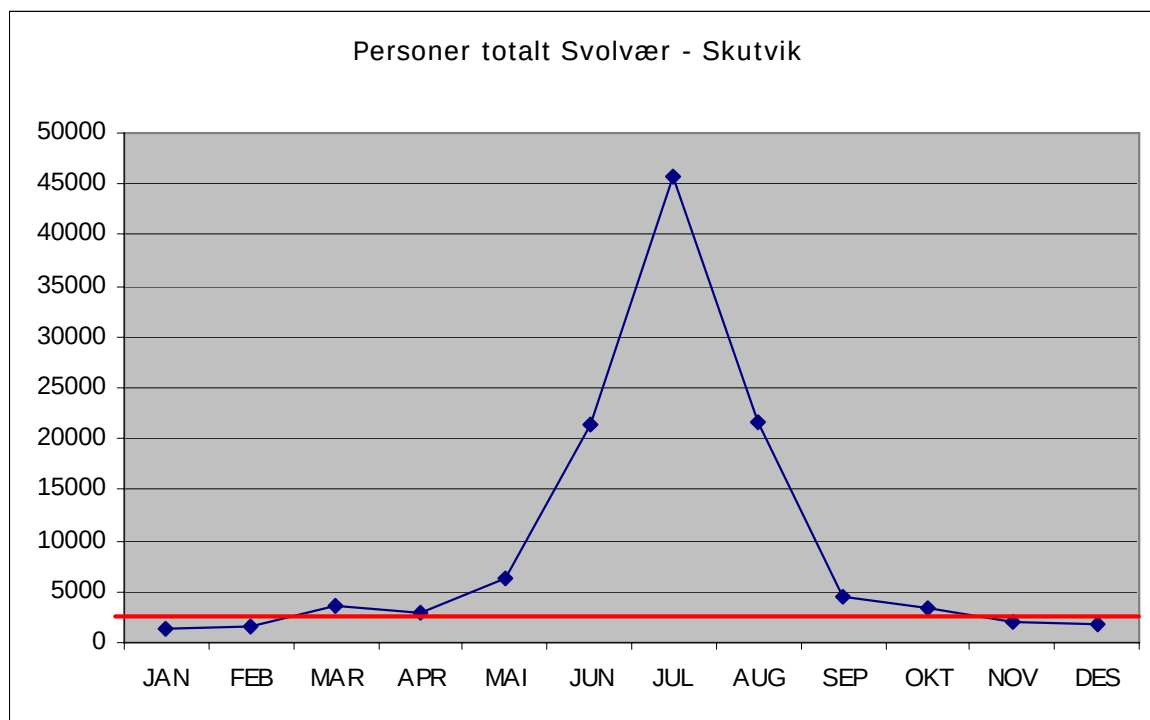


3.5.4. Rv. 81 Svolvær - Skutvik

På fergestrekningen Svolvær – Skutvik er 87 000 passasjerer beregnet som turisttrafikk. Dette betyr at den turistrelaterte trafikken utgjør 75% av totalt trafikkgrunnlag. Det betyr også at ca. 25% av bil- og bussturismen i Lofoten har ankomstene/avreisene sine via denne strekningen i dag. Som nevnt under punktet om Bognes-Lødingen vil LOFAST framstå som et alternativ til Skutvikferga også for de turistene som skal videre sørover fra Lofoten (*og ikke velger Moskenesferga*). Og som nevnt i kap. 2 vil dette alternativet i følge våre vurderinger ikke redusere opplevelsesverdien for turistene.

Ser man dette i et rundreiseperspektiv, og i forhold til rundreiseturistenes preferanser ift. å reise på nye veier hele tiden, blir bildet noe annerledes. I dag ser man at turistene "i gjennomsnitt" ankommer Lofoten ene veien via E10 og velger enten Moskenesferga eller Skutvikferga den andre veien. Det betyr også at for å kunne tilfredsstille turistenes ønske om å kunne reise videre en annen vei, blir den samlede fergekapasiteten på de to nevnte samband viktig å se i en sammenheng. De må fortsatt i sum kunne framstå som den *ene reiseveien til og fra Lofoten*, med en samlet kapasitet omrent som i dag – ca. 180 000 turister.

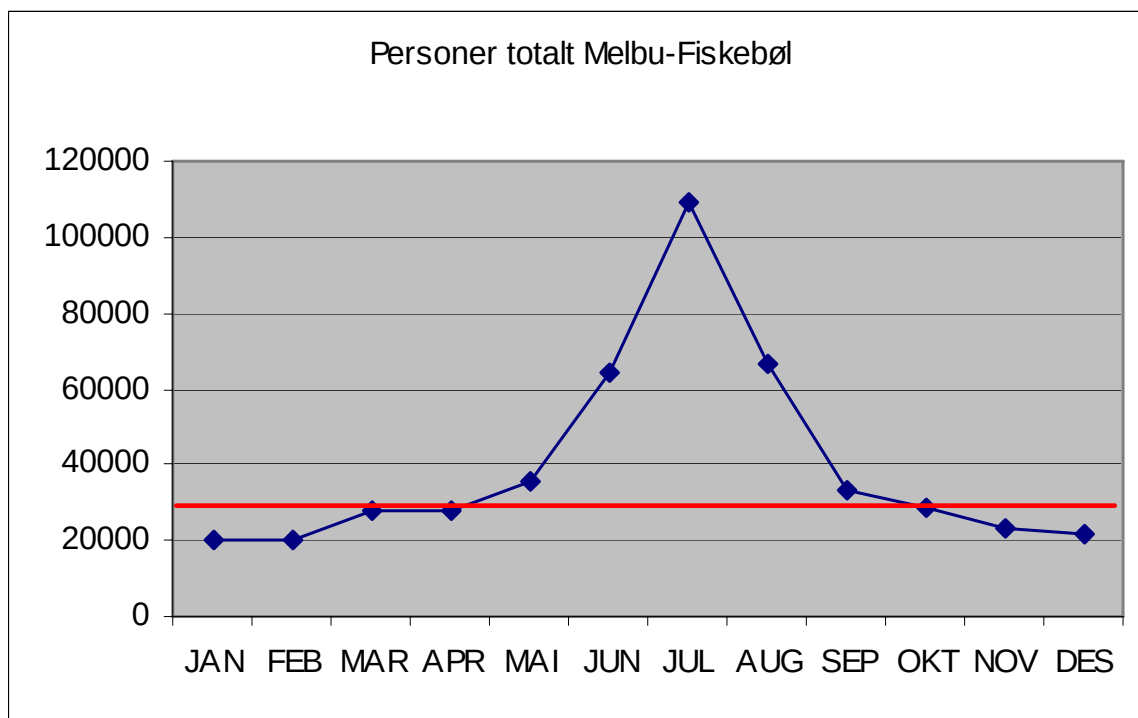
Med andre ord; dersom man ikke øker kapasiteten på Moskenes-sambandet som følge av LOFAST, blir Skutvik-Svolvær viktig for å unngå at Lofoten blir "en blindtarm" for rundreiseturistene. Begrunnelsen for denne vurderingen ligger i rundreiseturismen, og turistenes ønske om å forstette reisen på nye (helst spektakulære) strekninger når slike alternativ er til stede (se også kap. 5).



3.5.5 E10 Melbu - Fiskebøl

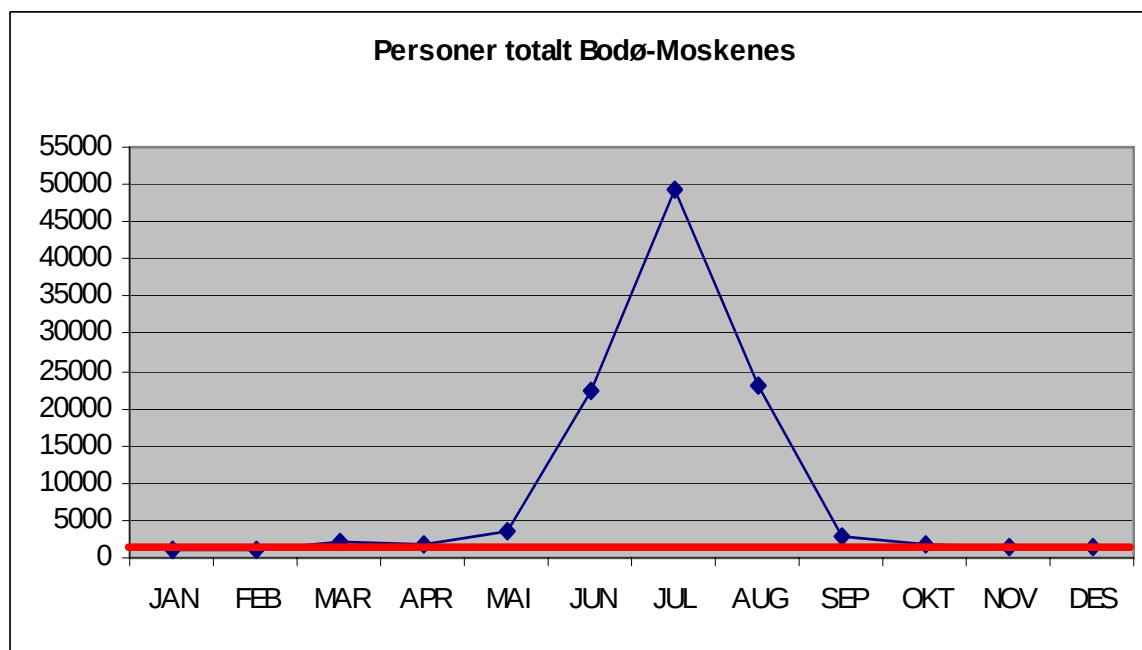
På ferga Melbu – Fiskebøl er ca. 187 000 personer beregnet som årlig turisttrafikk. Dette betyr at den turistrelaterte trafikken utgjør 39% av totalt trafikkgrunnlag. Det antas at ca. halvparten av alle ankomster til og avreiser fra Lofoten skjer via dette sambandet. Sagt på en annen måte – nesten alle bil- og bussturister som er i Lofoten har vært om bord på denne ferga, enten når de kom eller dro fra Lofoten.

Det er grunn til å anta en meget betydelig nedgang i turisttrafikken på dette sambandet som følge av LOFAST, se også kap. 2.4. Det er vanskelig å se at opplevelsesverdien i strekningen Gullesfjordbotn-Fiskebøl via Sortland og Melbu framstår med en slik kraft at turisttrafikken som skal til og fra Lofoten ikke vil kjøre LOFAST. Det vises også til at turistene vurderer natur- og landskapsverdier høyest i valg av reiserute, og ikke attraksjoner og severdigheter. Dette er en utfordring for reiselivet på strekningen Melbu-Sortland) også fordi en videre reise til nordre del av Vesterålen, evt. videre via Andenes til Senja ikke tar lenger tid via LOFAST.



3.5.6. Rs 80 Bodø – Moskenes (inkl Værøy og Røst)

Ferga Bodø - Moskenes (*inkl Værøy og Røst*) har årlig ca. 112 000 passasjerer. Av disse er mer enn 93 000 beregnet relatert til turisme. Dette betyr at den turistrelaterte trafikken utgjør cirka 83% av totalt trafikkgrunnlag. Ca en fjerdedel av turisttrafikken til og fra Lofoten benytter denne ferga årlig, og det er et stort tall, den lange fergestrekningen tatt i betraktning. Sett i tidligere omtalte rundreiseperspektiv, Lofoten som turistvegstreking og mulighetene for å integrere Værøy og Røst i turistopplevelse blir dette et nøkkelsamband når Lofast åpner. Ser man på dagens inn- og utreisestruktur og forutsetter at alle rundreiseturistene vil komme den ene veien via LOFAST, vil tilnærmet alle disse ha et ønske om å reise ut "i andre enden". Dette tilsier en kapasitet på dette sambandet opp mot det dobbelte av dagens kapasitet i sesongen. En styrking av satsningen på Turistveiene både på Helgeland, Lofoten, Vesterålen og Senja forsterker rollen som nøkkelsamband. Mer om dette i kap. 4.1.



3.5.7 Andenes – Gryllefjord

For ferga Andenes – Gryllefjord finnes ikke månedsdelt statistikk. Trafikkstrukturen kan derfor ikke illustreres på samme måte som for de andre strekningene. Årlig turistrelatert trafikk på denne strekningen er beregnet til 17 500 personer. Dette utgjør om lag 10% av den turisttrafikken vi finner i "andre enden" av Vesterålen i dag. Strategisk sett er dette et viktig samband. Som nevnt innledningsvis er 80-90% av turisttrafikken i landsdelen rundreisebasert, og denne strekningen styrker forutsetningene for å kunne utvikle turismen både i Vesterålen og på Senja. Sett i forhold til de store volumene av turisttrafikk i regionen er det grunn til å tro at dette sambandet i dag ikke tar ut sitt potensial trafikkmessig. Det vises også her til kap. 4.1.

3.5.8 Harstad – Skrolsvik

Dette sambandet har ikke vært i drift i år, og dette skyldes først og fremst mangel på tilgjengelige ferger i turistsesongen. Usikkerhet omkring dette fra år til år har også medført at turoperatører ikke tør å basere seg på denne forbindelsen. Forbindelsen knytter Senja og Troms til Harstadregionen på en interessant måte turistsammenheng. Det er vanskelig å bedømme potensialet i en turiststrøm over sambandet uten et tallgrunnlag. Dette sambandet må likevel sees i sammenheng med Gryllefjord-Andenes og trafikkgrunnlaget mellom Senja og Vesterålen/Lofoten/Harstad/Hinnøya totalt sett.

3.5.9. Revsnes – Flesnes

Dette sambandet har en betydelig trafikk på årsbasis, og hele 197800 personer benytter sambandet årlig. Også her vokser trafikken betydelig i sommersesongen, selv om strekningen ikke er en del av de viktigste ferdselsårene for turisttrafikken i regionen. Økningen i sommersesongen utgjør nærmere 24%, som tilsvarer nærmere 47 000 personbefordringer. Så langt vi har brakt i erfaring er dette en strekning som har mye regional trafikk mellom Lofoten/Vesterålen og Harstad også i sommersesongen, i tillegg til ekstern turisttrafikk. Etter åpningen av LOFAST forventes det at trafikken mellom Harstad og Lofoten vil flytte seg til E10 og Tjeldsundet. Strekningen vil opprettholde betydningen som samband mellom Vesterålen og Harstad inntil ev. veiutbedringer/innkortinger på E10 endrer reisemønstret mellom disse to regionene.

Kap 4. Nye konsepter og nye tilbud

4.1. Nasjonale Turistveier langs verdens vakreste kyst

Strekningen *Helgelandskysten Nord*, fra Stokkvågen til Storvika, er en av fire allerede etablerte nasjonale turistveier. I tillegg er fire andre strekninger i Nordland og Troms valgt ut som fremtidige nasjonale turistveier. Det er:

- Helgelandskysten Sør – Riksvei 17 mellom Alstadhaug og Vennesund
- Lofoten – E 10 mellom Fiskebøl og Å (åpner i 2007)
- Andøya – yttersiden mellom Bjørnskinns og Bleikdelet
- Senja – yttersiden mellom Gryllefjord og Laukvik

Denne satsningen gjør at turistene i fremtiden vil kunne følge en "Kystriksvei" fra Trøndelag og til Tromsø. For den regionen som analyseres her er det selvfølgelig særlig satsningen i Lofoten, Andøya og på Senja som er viktig.

Satsningen til Statens Vegvesen er helt i tråd med Nordland Reiseliv og reiselivsnæringens visjon om å lansere Nordland som "verdens vakreste kyst". Dette innebærer at Nordlandskysten som i seg selv fremheves som en hovedattraksjon som vil markedsføres mer intensivt.

Samvirket mellom Nordland Reiselivs satsning og Nasjonale Turistveier gir synergier og gjør at det er naturlig å anta at denne ytre veien vil få en større reiselivsmessig trafikk fremover. Dette stiller igjen krav til fergekapasitet og annen infrastruktur.

De fergene som er mest sentrale i dette konseptet er:

- Bodø-Moskenes
- Melbu – Fiskebøl
- Andenes – Gryllefjord

Fergene rundt Vestfjorden, dvs Skutvik-Svolvær og Bognes – Lødingen vil også være viktige for dem som ønsker en alternativreiserute (*for eksempel inkludere Hamsuns Rike*).

Denne nye reiseruten langs kysten er illustrert på neste side.

Figur 4.1. Illustrasjon på sammenbindingen av Nasjonale Turistveier langs verdens vakreste kyst



For øvrig pågår det også utvikling av nasjonal sykkelrute rundt Vestfjorden, dvs mellom Lofoten og Hamarøy og Bodø.

4.2. Etterspørsel etter kortferier og fly & drive-konsepter

I en undersøkelse gjennomført av Opinion for Visit Denmark svarte 63 % av de spurte nordmennene at de hadde vært på kortferie en eller flere ganger i løpet av 2005. Internasjonale undersøkelser viser det samme, andelen som reiser på en eller flere kortferier hvert år øker. Denne trenden vil, sammen med tilgangen på rimelige flybilletter, påvirke trafikkmønsteret fremover. I nord-norsk sammenheng vil dette bety at flere turister vil velge å fly til en flyplass for så å leie bil der (såkalt fly & drive). Kortferiene er ofte interessebasert, hvilket betyr at helt nye reisemål, arrangement eller tilbud kan komme til å bli interessante.

I Nord-Norge vil noen av de store incomingoperatørene i Tyskland og Nederland flytte sine operasjoner fra Bodø til Evenes som følge av LOFAST. De baserer seg på å fly turistene inn til landsdelen og dels tilby dem organiserte bussrundreiser og dels rundreiser med egen leiebil (se for eksempel www.trolltours.de) De ønsker å kunne sende gjestene sine rett til Lofoten, og ikke være avhengig av den begrensede fergekapasiteten til Lofoten ut fra Bodø.

Spekkhoggersafarien i Tysfjord er et eksempel på at slike kortferietilbud kan oppnå volum selv idet som normalt er lavsesong. Omfanget av den totale "spekkhoggerturismen" er ukjent, men Orca Safari som er ett av selskapene, har årlig rundt 5 000 spekkhoggerturister. I 2004 var kun 5 % av disse turistene norske. Oppholdet er knyttet til Spekkhoggerne som attraksjon og oppholdstiden er ganske kort. Dette stiller krav til effektiv reiseform og gjør at det fly og bil/buss som er foretrukne reisemåte.

Når det gjelder sommertrafikken vil det i fremtiden være et både og: en stor andel vil ta "den store Norgesreisen" eller den store "Nord-Norgereisen" med egen eller leid bil. Samtidig vil man se økt etterspørsel etter kortere ferier i "fly and drive"-konseptet særlig dersom prisene på fly og leiebiler reduseres. Dette betyr at man i sommersesongen også vil kunne se flere veifarende på kortreiser enn det man har i dag. Nordmenn og utlendinger på 3-7 dagers ferie i Nordre-Nordland/Sør-Troms. Om dette på sikt vil erstatte de turistene som tar den "lange" reisen er usikkert. Sannsynligvis dreier det seg om andre gjester og andre, dvs. kortere ferier.

Evenes vil med sin lokalisering nær flere befolkningskonsentrasjoner og større reisemål, kan bli en mer sentral flyplass i Nord-Norge i årene som kommer. Infrastruktur som sikrer tilgjengelighet til/fra Evenes vil derfor være viktig for næringsaktørene i reiselivet i hele regionen.

Fergestrekningene mellom Bognes og Lødingen, Skutvik og Svolvær, Melbu-Fiskebøl samt Andenes og Gryllefjord kan inngå i nye kortere fly&drive rundturer med Evenes som utgangspunkt.

4.3. Best of the Arctic - konseptet

En hovedsatsning for reiselivssamarbeid i regionen er interreg-prosjektet "The Best of the Arctic". Målet for prosjektet er å utvikle aksene fra Jukkasjärvi/Kiruna/Riksgränsen via Narvik og Hamsuns Rike til Lofoten til en opplevelsesregion med tilbud hele året.

Prosjektet fokuserer på en utvikling der man kan trekke veksler på at svenskene har en bra sesong om vinteren gjennom Ice Hotel og

skistedene Bjørlden og Riksgränsen, og norsk side (særlig Lofoten) har stor trafikk om sommeren. Målet er å få til en helårig turistmeny som bl.a. kan bestå av at en skiferie på Rikgränsen kombineres med torskefiske i Lofoten.

Kap 5. Oppsummering

Ad. Lofoten

Gjennom LOFAST blir Lofoten mer tilgjengelig som reisemål, og får en tilnærmet ubegrenset kapasitet inn i "ene enden". Dette er en fundamentalt helt ny situasjon for dette øyriket. Hvor mye "uforløst" reiselyst til Lofoten som fins er vanskelig i forutsi. Innenfor rammen av dagens reisestrømmer på Nordkalotten kan det medføre at flere ønsker å "stikke innom" Lofoten. Noen turoperatører indikerer også at det er interessant at Lofoten blir mer tilgjengelig og ser dette bl.a. i sammenheng med Evenes som innfallsport for charter.

En større reisestrøm inn i Lofoten som snur på Å, bl.a. på grunn av manglende fergekapasitet og må returnere samme vei, er ikke heldig for trafikkbildet. Det gir mange biler i "gjennomreisemodus" på en E10 som også skal være Nasjonal Turistveg, tilrettelagt for sykling og en strekning med mange stoppesteder for turisten. Lofotens egne ønsker for utviklingen som reisemål er heller ikke en økning i kortidsopphold i toppsesongen. Det gir mye trafikk og liten verdiskapning pr. gjest.

Konklusjonen blir likevel at mest sannsynlig vil LOFAST gi en økt turisttrafikk på E10 til og fra Lofoten, hvor mye er vanskelig å vite. I et etablert rundreisemønster vil dette umiddelbart gi en kapasitetsmessig propp i andre enden. *Det er derfor behov for en betydelig økning av fergekapasiteten i Vest-Lofoten.* Vår vurdering er at dersom dette ikke skjer, vil en betydelig del av denne rundreisetrafikken subsidiert velge Skutvikferga som alternativ fremfor å kjøre LOFAST begge veier. Noen vil også velge Melbu-Fiskebøl og Vesterålen. Begrunnelsen for dette ligger i selve rundreisemønsteret og disse turistenes ønske om å hele tiden kunne kjøre videre på nye (helst spektakulære) strekninger når slike alternativ er til stede.

Dette betyr at en reduksjon i kapasiteten på Skutvik må sees i nær sammenheng med en økning på Moskenes-sambandet (*og en økning på Bognes-Lødingen*). Med andre ord: Kommer rundreiseturistene inn over LOFAST og skal videre sørover vil mange av dem se på Skutvik-sambandet som et alternativ selv om de må kjøre "retur" i Lofoten mellom Å og Svolvær. Og motsatt, kommer de inn fra sør vil de velge Skutvik som et alternativ og reise videre nord eller østover via LOFAST. Begge løsningene gir mye mindre "frem og tilbake samme vei".

I tillegg er det sannsynlig interessen for at å ta bilen på Hurtigruta (*både Stamsund og Svolvær*) til eller fra Lofoten vil øke i sammenheng med LOFAST og kødannelser på fergesambandene. Her foreligger det sannsynligvis et enda større potensial for distansetrafikk enn hva

Hurtigruten tar ut i dag. En bedre tilrettelegging for dette bør evt. inngå i diskusjonen om økt fergekapasitet i årene som kommer.

Ad. Hamarøy / Hamsuns Rike

Fergestatistikken viser at på de 4 sambandene som berører regionen ferdes det ca. 340 000 turister årlig, inkl. E6. Ca. 88 000 av disse benytter seg av Skutvik-sambandet. Diskusjonene lokalt har tatt utgangspunkt i ev. konsekvenser for satsningen i Hamsuns Rike og Hamsunsenteret dersom dette sambandet reduseres kapasitetsmessig. I kapittel 2 belyses attraksjonskraft og opplevelser som er retnings-bestemmende for turistenes rutevalg. Dersom det legges til grunn at Hamsunsenteret blir en sekundærattraksjon, vil også E6 trafikken over Hamarøya kunne betraktes som et besøkpotensial for senteret, ikke bare den som vil gå på rv. 81 direkte forbi det planlagte senteret. Med andre ord: Selv i et scenario der Skutvik-sambandet på sikt vil reduseres i betydelig grad, vil minst 250 000 turister årlig passere Ulsvåg. Vår vurdering at et Hamsunsenter til 80 millioner må ha som ambisjon bli en sekundærattraksjon, og tiltrekke seg en andel av turisttrafikken som passerer ca. 20 minutter unna stedet senteret skal bygges.

Ad. E10

Det er relativt klart at endringene i turisttrafikken langs E10 først og fremst vil være en betydelig reduksjon i trafikken på E10 gjennom Vesterålen til fordel for LOFAST, og en viss økning i turisttrafikken på strekningen Gullsfjordbotn-Lødingen. Ved et redusert tilbud på Skutviksambandet (og særlig uten en kapasitetsøkning på Moskenesferga) vil denne økningen bli langt større.

Vesterålens utfordring:

Vesterålen har så langt ikke klart å ta ut sitt potensial⁹ som reisemål, og er turismen i Vesterålen er i dag svært avhengig av sin posisjon som innfallsport til Lofoten. For Vesterålen blir derfor en styrking av "det ytre reiserutealternativet" med fem turistvegstreknings på en snor og et stabilt og attraktivt samband mellom Andenes og Gryllefjord svært viktig.. Denne ytre veien har et potensial for økt turisttrafikk, og dette vil få økt oppmerksomhet etter hvert som strekningene blir offisielt åpnet som Nasjonale Turistveier og arbeidet med å markedsføre disse og regionen som Verdens Vakreste Kyst intensiveres.

Narvik / Bjerkvik:

Det er allerede ca. 500 000 turister i bevegelse gjennom området der E10 og E6 møtes, og her møtes både nord-sør trafikken og turister som kommer/reiser via Sverige og skal til eller kommer fra Lofoten. Det er ikke grunnlag for å si at turisttrafikken gjennom dette området vil endre seg i noen vesentlig grad som følge av LOFAST.

⁹ En ferdigstilling av prosessen med *den blå byen*, utviklingen i Nyksund, fisketurisme og andre satsninger vil bidra til å øke interessen for Vesterålen som reisemål over tid.

Harstad / Narvik Lufthavn, Evenes:

Økt tilgjengelighet til Lofoten kan styrke utviklingen av rutetilbudet på Evenes og styrke regionen som innfallsport til kortferier, fly&drive-baserte produkter og for charterfly fra bl.a. Tyskland. Et annet eksempel: Det er også sannsynlig at kurs- og konferansetrafikken til det nye tilbudet i Svolvær (*kulturhus m/hotell og sal for 650 personer*) i stor grad vil bruke Evenes som flyplass. Når Evenes kan betjene både Narvik, Harstad, Vesterålen og Lofoten som reisemål (reiser inn), og regionens eget behov for reiser ut, blir også veistandard, innkortinger og reisetidsbetraktninger i forhold til veinettet rundt flyplassen av betydning, ikke minst på E10 og i et helårsperspektiv (*kjøretid på vinterføre*). Som igjen må sses i sammenheng med forutsetningene for å utvikle rutetilbudet på flyplassen.

Harstadregionen:

For Harstad som turistby om sommeren vil det være utviklingen av fergesambandet Harstad-Skrosvik som har størst betydning, fordi det vil kunne sette Harstad i et bedre direkte inngrep med rundereisestrømmene i regionen og landsdelen. Utfordringen for Harstad forøvrig blir å få til et bedre inngrep med reisestrømmene på E10 og ta del i utviklingen på Evenes. Denne delen av regionen vil ikke automatisk oppleve store endringer som følge av LOFAST. Økt trafikk på E10 representerer likevel (som før) et potensial for reiselivet i Harstad, og må relateres til den attraksjonskraften man utvikler for Harstad som turistby.

Kilder:

Nordland Reiseliv; Reiselivstatistikk for Nordland 2005
Merkevarebygging av Verdens Vakreste Kyst

Statens Vegvesen: Trafikktellinger, fergestatistikk og andre underlag
Underlag ifm. Nasjonale Turistveger

Innovasjon Norge: Attraksjonsbesøk sommeren 2005

Transportøkonomisk Institutt:

Arbeidsdokument av 21. april 2006 (TR/1356/2006)
3183 Ringvirkningsanalyse for reiseliv i åtte regioner i Nordland
Cand oecon Petter Dybedal

827/2006	Jens Kristian Steen Jacobsen	Reiser i unike landskaper; opplevelser og vurderinger av nasjonale turistveger
575/2002	Jens Kristian Steen Jacobsen, Berit Grue, Jan Vidar Haukeland	På veg mot drømmeferien? Aktiviteter, interesser og opplevelser blant utenlandske bilturister i utvalgte områder i Norge
399/1998	Jens Kristian Steen Jacobsen, Jan Vidar Haukeland	Utenlandsk bilturisme i det nordlige Norge 1977
439/1999	Jens Kristian Steen Jacobsen	Utenlandsk bilturisme i det nordlige Norge 1998
629/2003	Jens Kristian Steen Jacobsen	En veg med utsikt : utenlandsk bilturisme i utvalgte norske regioner
791/2005	Jens Kristian Steen Jacobsen	Interesse for og besøk i nasjonalparker og andre naturområder blant utenlandske turister i Norge
354/1997	Jens Kristian Steen Jacobsen	Utenlandsk bilturisme i Nord-Norge

Mimir AS:

Masterplan utvikling av Narvik som reisemål, (2003)
Masterplan for utviklingen av Lofoten som reisemål (2004-2006)
Forstudie, reisemålsutvikling i Bodø (2004)
Reiselivsplan for Vesterålen, (2000)
Konsekvenser av LOFAST for reiselivet i Vesterålen (2005)
Strategier for utviklingen av Hamsuns Rike som reisemål (2006)
Masterplan for utviklingen av Riksgänsen Ski&Spa for Strömma (2004)
Analyse av betydningen av hurtigbåtsambandet Svolvær-Narvik (2003)
Samtaler med turistsjefer og andre nøkkelpersoner i regionen

Lofotrådet:

Samferdselspolitiske hovedpunkter for Lofoten 2006 (Versjon 28.04.06)

**Besøkstall attraksjoner i Nordland,
perioden 1. Mai - 31. August 2005**

A = anslag (omsetning, gjestebøker, guiding, opptelling, manuelle registreringer, telleverk og lignende)

B = billettsalg

"-" = Mangler fjorårets tall

	Navn	A/B	2004	2005	endr.	%-vise endr.
1	Polarsirkelen, Saltfjellet	A/B	165325	159210	-6115	-3,7 %
2	Laksforsen, Grane	A	79382	80000	618	0,8 %
3	Saltstraumen, Bodø	A/B	--	65390		
4	Lofotr, Vikingemuseet på Borg	B	60843	55545	-5298	-8,7 %
5	Torghatten, Brønnøy	A	52000	54000	2000	3,8 %
6	Galleri Harr/Lofotens Hus	B	51542	49199	-2343	-4,5 %
7	Lofotakvariet, Storvågan	B	51605	46960	-4645	-9,0 %
8	Arctic Lys og Design, Røklund	A	49450	39000	-10450	-21,1 %
9	Nordlandsbadet, Bodø (NY)	B		30000		
10	Svartisen, Meløy	A/B	20870	22685	1815	8,7 %
11	Norsk Luftfartsmuseum, Bodø	B	24156	21665	-2491	-10,3 %
12	Sund Fiskerimuseum	B	22252	20990	-1262	-5,7 %
13	Hurtigrutemuseet	B	15227	13973	-1254	-8,2 %
14	Hvalsafari as, Andenes	B	16035	13681	-2354	-14,7 %
15	Fjellheisen Narvik	B	15000	12200	-2800	-18,7 %
16	Kjerringøy Gamle handelssted	B	11964	11663	-301	-2,5 %
17	Norsk Fiskeværsmuseum, Lofoten	B	12000	11574	-426	-3,6 %
18	Krigsminnemuseet, Narvik	B	12430	10500	-1930	-15,5 %
19	Galleri Espolin, Kabelvåg	B	10170	9516	-654	-6,4 %
20	Lofotmuseet, Kabelvåg	B	10325	8704	-1621	-15,7 %
21	Hildurs Urterarium, Brønnøy	A/B	6100	5600	-500	-8,2 %
22	Lofoten Krigsminnemuseum	A	5500	5500	0	0,0 %
23	Saltdal Museum/Blodveimuseet	A/B	1745	3054	1309	75,0 %
24	Vefsn Museum/Dolstad Kirke, Mosjøen	A	2500	2142	-358	-14,3 %
25	Hvalsafari Stø	B	2400	2040	-360	-15,0 %
26	Sjøgata bevar.område/Jacobsbrygga, Mosjøen	A	3400	1978	-1422	-41,8 %
27	Nordlandsmuseet, Bodø	B	1905	1751	-154	-8,1 %
28	Batteri Dietl	B	1654	1722	68	4,1 %
29	Hamarøy Bygdetun	B	443	1699	1256	283,5 %
30	Vestvågøy Museum	A	2837	1674	-1163	-41,0 %
31	Sulitjelma Gruvemuseum	B	1396	1395	-1	-0,1 %
32	Andøy Museet	B	--	1367		
33	Bø Museum	B	850	1315	465	54,7 %
34	Hamsuns Barndomshjem	B	1457	1301	-156	-10,7 %
35	Ofofen Museum	B	952	1229	277	29,1 %
36	Gildeskål Bygdesamling	B	725	990	265	36,6 %
37	Vesterålmuseet	B	--	856		
38	Vega Bygdemuseum	A	505	790	285	56,4 %
39	Steigen Bygdetun	B	438	788	350	79,9 %
40	Velfjord Bygdemuseum	A/B	931	770	-161	-17,3 %
41	Løp Gamle Gård	B	578	741	163	28,2 %
42	Hisnakul	B	370	707	337	91,1 %
43	Sømna Bygdetun	A/B	545	700	155	28,4 %
44	LKAB, Narvik, utskipningshavn	B	1299	676	-623	-48,0 %
45	Husmannsplassen, Kjelvik	B	554	605	51	9,2 %
46	Beiarn Bygdetun	B	137	593	456	332,8 %
47	Fauske Museum	B	955	589	-366	-38,3 %
48	Meløy Bygdemuseum	B	232	546	314	135,3 %
49	Sortland Museum	B	--	491		
50	Bindal Bygdetun	A	460	404	-56	-12,2 %
51	Sulitjelma Besøksgruve	B	564	387	-177	-31,4 %
52	Svenskvoll Gård, Susendal	A	488	320	-168	-34,4 %
53	Samisk Kultursenter, Hattfjelldal	A	350	320	-30	-8,6 %
54	Stall Stigen, Herringen, Vefsn	A	250	280	30	12,0 %
55	Øksnes Museum	B	--	228		

Kilde: Nordland Reiseliv

Vedlegg 2 Beregnet antall overnattinger 2005 etter type overnatting og region i Nordland. Yrkesbetingede og ferie/fritidsbetingede reiser. Tall fra Transportøkonomisk Institutt, 2006.

	Nordland	Brønnøy- sund	Mosjøen	Mo/Nesna/ Sandnessj.	Bodø	Fauske	Narvik	Lofoten	Vesterålen
hotell i alt	889343	31530	58009	115445	295474	70153	101603	150357	66774
nordmenn	588156	25295	46307	75015	211568	51025	58113	86974	33858
ferie/fritid	217462	9434	16209	28422	78204	19431	22842	29841	13079
yrke	370694	15861	30097	46593	133364	31595	35271	57133	20779
utlendinger	301187	6235	11702	40429	83906	19128	43490	63383	32915
ferie/fritid	228502	3919	10494	32316	49812	14390	36416	53801	27355
yrke	72685	2315	1208	8113	34094	4738	7074	9581	5561
camp/hyttegr	552738	23392	34473	60345	80471	133755	59695	140756	19851
nordmenn	306920	12989	19142	33508	44683	74270	33147	78158	11023
utlendinger	245818	10403	15331	26837	35788	59485	26548	62598	8828
fri camping									
utlendinger	126457	5352	7887	13806	18410	30601	13657	32203	4542
Slekt/venner	2007531	111328	139274	406857	499355	154109	238733	201072	256803
nordmenn ferie	1842036	102151	127793	373317	458189	141405	219052	184496	235633
nordmenn yrke	114077	6326	7914	23119	28376	8757	13566	11426	14593
utlendinger ferie	40215	2230	2790	8150	10003	3087	4782	4028	5144
utlendinger yrke	11202	621	777	2270	2786	860	1332	1122	1433
annet/uoppgitt	527145	29233	36571	106834	131122	40467	62687	52798	67432
nordmenn ferie	214101	11873	14853	43391	53256	16436	25461	21444	27388
nordmenn yrke	197251	10939	13684	39976	49064	15142	23457	19756	25232
utlendinger ferie	95847	5315	6649	19425	23841	7358	11398	9600	12261
utlendinger yrke	19947	1106	1384	4043	4962	1531	2372	1998	2552
Private hytter	777040	37772	63555	177163	142259	107677	151186	32680	64748
nordmenn	656694	31922	53712	149724	120226	91000	127771	27619	54720
utlendinger	120346	5850	9843	27438	22033	16677	23415	5061	10028
totalt	4880254	238607	339769	880449	1167091	536762	627561	609865	480150



Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
054/21	Vesterålen regionråds arbeidsutvalg	28.05.2021

Prosjektforslag «Til Vesterålen»

Innstilling

Vesterålen regionråds arbeidsutvalg vedtar at prosjekt «Til Vesterålen» igangsettes.

Det vedtas bruk av inntil kr100.000,- som tas fra fond: 25650701.

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN

Vesterålen har, som store deler av Norge, i lengre tid opplevd demografiske utfordringer i form av tilflytting fra distrikter til byer. I årene fremover vil man i regionen også møte utfordringer ved at det blir færre i yrkesaktiv alder bak hver pensjonist. Det er derfor behov for å tiltrekke seg seg flere unge. Som region har Vesterålen også færre med høyere utdanning, enn i sammenlignbare regioner.

Som et ledd i å kunne møte disse utfordringene foreslås et kortsiktig prosjekt som ser på forskjellige tiltak for å tiltrekke seg nyutdannede for at disse skal etablere seg i regionen.

Fakta i saken

Meld.St.9 (2020 – 2021) «Nordområdemeldingen» peker på at demografisk utvikling, urbanisering og digitalisering har stor betydning for den samfunnsmessige og økonomiske utviklingen i nord. Det vises også til at landsdelens ressursmiljøer innenfor politikk, forskning og næringsliv er avgjørende for å realisere potensialet for bærekraftig vekst og utvikling.

Ifølge Indeks Nordland er den største utfordringen til regionen som helhet, mangel på mennesker for å kunne realisere mulighetene i regionen. Vesterålen har, sammen med Lofoten, den laveste sysselsettingsandel med høyere utdanning i fylket, under landsgjennomsnittet.

I strategien til Vesterålen interkommunale politiske råd er et av hovedmålene: «Bedre omdømme for økt attraktivitet», herunder å «Bidra til at Vesterålen tiltrekker seg arbeidstakere med relevant kompetanse.» Et slikt prosjekt vil være i tråd med denne strategien.

På bakgrunn av dette foreslås et prosjekt av begrenset varighet med mål om å fremlegge konkrete tiltak, samt evt tiltak til videre vurdering.

Prosjektorganisering:

Da regionrådet må være involvert i arbeidet i stor grad, foreslås det at prosjektet i første omgang gjøres av regionrådet.

Prosjektet foreslås kalt «Til Vesterålen».

Eventuelle utgifter i prosjektet foreslås dekkes av RKKs fond 25650701, med inntil kr 100 000,-.

Det foreslås at Kompetanseutvalget får mandat til å godkjenne budsjett innenfor denne rammen.

Prosjektleder: RKK

Arbeidsgruppe: Kompetanseutvalget RKK, sekretariatsleder Vesterålen regionråd, leder Kultursamarbeidet.

Næringslivet i regionen skal også inkludres i prosjektet.

Mål for prosjektet: Foreslå tiltak som gjør at unge ønsker å etablere seg i Vesterålen etter endt studie.

Arbeidsgruppen vil gjøre nødvendige analyser av kompetansebehov og målgruppe, og vil foreslå tiltak på bakgrunn av dette.

Problemstillingen er noe det arbeides med i flere kommuner, og det vil innhentes erfaring fra disse.

Prosjektperiode: 6 måneder.

Vesterålen regionråd arbeidsutvalg vil få fremlagt tiltak for vurdering.

Vurdering

Prosjektet foreslås igangsatt umiddelbart, med mål om å legge frem forslag til konkrete tiltak til arbeidsutvalget høsten 2021.



Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
055/21	Vesterålen regionråds arbeidsutvalg	28.05.2021

Økonomirapport Sekretariatet, 1 tertial 2021

Innstilling

Tas til orientering.

Vedlegg:

Rapport pr postsum 2021

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN

Økonomirapport for drift sekretariatet, inkludert regionrådet pr 1. tertial 2021 legges frem for arbeidsutvalget til orientering.

Fakta i saken

Vedlagt tertialrapport viser status per utgangen av april, sammenlignet med årsbudjett. Det vises også til prosentmessig forbruk for i år, samt prognoser ut året.

Prognosene er basert på regnskap for 2020, forbruk så langt i år og estimert aktivitetsnivå ut året.

Sekretariatet har en vakant stilling som forklarer deler av mindreforbruk på posten «Lønn inkl. sosiale utgifter.»

Det er på nåværende tidspunkt uavklart om det vil tilsettes flere i sekretariat i 2021, men det er rom for det i budsjettet.

Mindre aktivitet grunnet Covid-19 pandemien har medført mindre utgifter på flere av postene.

I prognosene er det lagt til grunn noe øking i møteaktivitet og reiser høsten 2021, men dette er forbundet med usikkerhet.

Et annet usikkerhetsmoment er omorganiseringen av Vesterålen regionråd. Ved gjennomføring av denne vil det være behov for endringer i materiell, inkludert nettsider. Det er i budsjett og prognoser tatt høyde for enkelte justeringer ved et slikt behov.

Det er ikke forbundet særlig usikkerhet ved inntektene for sekretariatet for 2021.

Vurdering

Økonomirapport pr. 1.tertial 2021 tas til orientering.

Postsum	Postsum (T)	Beløp	Budsjett	Til. disp	Forbruk i %	Prognose
1000	Lønn inkl. sosiale utgifter	628 332,00	2 975 910,00	2 347 578,00	21 %	2 342 450
1110	Drift av kontor	87 557,00	450 100,00	362 543,00	19 %	370 600
1170	Reiseutgifter	0,00	143 000,00	143 000,00	0 %	109 000
1185	Forsikringer	1 157,00	13 500,00	12 343,00	9 %	10 500
1190	Utgifter vedr bygning	64 941,00	245 000,00	180 059,00	27 %	245 000
1300	Kjøp av tjenester	34 365,00	284 000,00	249 635,00	12 %	254 000
1400	Overføringer	131 286,00	22 000,00	-109 286,00	597 %	22 000
1500	Renteutgifter	0,00	0,00	0,00		-
1540	Avsetninger	0,00	0,00	0,00		-
1570	Brukt til fin av utg i inv regnskapet	0,00	0,00	0,00		-
1600	Salgsinntekter	-29 721,00	0,00	29 721,00	0,00 -	30 000
1700	Refusjoner	-1 905 864,00	-3 751 102,00	-1 845 238,00	51 % -	3 751 102
1900	Renteinntekter	-32,00	0,00	32,00	0,00	-
1940	Bruk av tidligere avsetninger	0,00	-386 408,00	-386 408,00	0,00	
		-987 979,00	-4 000,00	983 979,00		



Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
056/21	Vesterålen regionråds arbeidsutvalg	28.05.2021

Økonomirapport Kultursamarbeidet inkl. MUSAM og Vesterålen Friluftsråd, 1. tertial 2021

Innstilling

Taes til orientering

Vedlegg:

Tertialrapport 1. 2021 36010

Tertialrapport 1. 2021 36020

Tertialrapport 1. 2021 36300

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN

Økonomirapport for drift av Kultursamarbeidet, inkludert MUSAM og Vesterålen Friluftsråd pr 1. tertial 2021 legges frem for arbeidsutvalget til orientering.

Fakta i saken

Vedlagt tertialrapport viser status per utgangen av april, sammenlignet med årsbudsjett. Det vises også til prosentmessig forbruk for i år, samt prognoser ut året.

Prognosene er basert på regnskap for 2019 og 2020, forbruk så langt i år og estimert aktivitetsnivå ut året.

Mindre aktivitet grunnet Covid-19 pandemien har medført mindre utgifter på flere av postene.

I prognosene er det lagt til grunn øking i tiltak og aktivitet i løpet av sommeren og høsten 2021, men dette er forbundet med noe usikkerhet.

Vesterålen regionråd er fortsatt under omstilling. Ved gjennomføring av virksomhetsoverdragelse vil det være behov for endringer i materiell, lisenser, inkludert nettsider. Det er i budsjett og prognoser tatt høyde for enkelte justeringer ved et slikt behov. Det er videre hensiktsmessig å jobbe videre med strategi og finansieringsmodeller for oppgavefelleskapene i de nye styrene.

Vurdering

Økonomirapport pr. 1.tertial 2021 tas til orientering.

Økonomirapport Kultursamarbeidet i Vesterålen 36010, 1 tertial 2021

Postum	Postum (T)	Beløp	Budsjett	Til disp.	Forbruk i %	Prognose
1000	Lønn inkl. sosiale utgifter	348 544	933 600	348 544	37 %	933 600
1110	Drift av kontor	46 412,00	84 100,00	37 688,00	55 %	84 100,00
1170	Reiseutgifter	0,00	31 000,00	31 000,00	0 %	15 000,00
1185	Forsikringer	550,00	1 600,00	1 050,00	34 %	1 600,00
1190	Utgifter vedr bygning	31 940,00	115 300,00	83 360,00	27 %	115 300,00
1300	Kjøp av tjenester	12 030,00	15 000,00	2 970,00	80 %	12 030,00
1400	Overføringer	-2 770,00	759 814,00	757 044,00	0 %	757 044,00
1500	Renteutgifter					
1540	Avsetninger					
1570	Brukt til fin av utg. i regnskapet					
1600	Salgsinntekter					
1700	Refusjoner	-697 182,00	-2 064 363,00	-1 367 181,00	34 %	-2 064 363,00
1940	Bruk av tidligere avsetninger		-143 651,00			
		-260 476	-267 600	-802 613		

Økonomirapport Kulturskolesamarbeidet (MUSAM) 36020, 1 tertial 2021

Postum	Postum (T)	Beløp	Budsjett	Til disp.	Forbruk %	Prognose
1000	Lønn inkl. sosiale utgifter	68 763,00	224 100,00	155 337,00	30 %	224 100,00
1110	Drift av kontor	7 990,00	39 200,00	31 210,00	20 %	39 200,00
1170	Reiseutgifter	0,00	11 000,00	11 000,00	0 %	11 000,00
1185	Forsikringer					
1190	Utgifter vedr bygning	16 680,00	49 000,00	32 320,00	34 %	49 000,00
1300	Kjøp av tjenester	0,00	3 000,00	3 000,00	0 %	3 000,00
1400	Overføringer	0,00	12 440,00	12 440,00	0 %	12 440,00
1500	Renteutgifter					
1540	Avsetninger					
1570	Brukt til fin av utg i regnskapet					
1600	Salgsinntekter					
1700	Refusjoner	-153 947,00	-307 891,00	-153 947,00		
1940	Bruk av tidligere avsetninger		-31 719,00			
		-60 514,00	-870,00			

Økonomirapport Vesterålen Friluftsråd 36300, 1 tertial 2021

Postum	Postum (T)	Beløp	Budsjett	Til disp.	Forbruk i %	Prognose
1000	Lønn inkl. sosiale utgifter	261 020,00	819 950,00	558 930,00	31 %	819 950,00
1110	Drift av kontor	36 120,00	173 300,00	137 180,00	21 %	173 300,00
1170	Reiseutgifter	0,00	68 000,00	68 000,00	0 %	68 000,00
1185	Forsikringer	275,00	1 100,00	825,00	25 %	1 100,00
1190	Utgifter vedr bygning	19 132,00	55 000,00	35 868,00	35 %	55 000,00
1300	Kjøp av tjenester	10 000,00	96 650,00	86 650,00	10 %	96 650,00
1400	Overføringer	-174 000,00	-273 934,00	-99 934,00	63 %	-273 934,00
1500	Renteutgifter					
1540	Avsetninger					
1570	Brukt til fin av utg. i regnskapet					
1600	Salgsinntekter					
1700	Refusjoner	-164 849,00	-926 066,00	-761 217,00	18 %	-926 066,00
1940	Bruk av tidligere avsetninger					
		-12 302,00	14 000,00	26 302,00		14 000,00

Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
057/21	Vesterålen regionråds arbeidsutvalg	28.05.2021

Tertialrapport RKK

Innstilling

Tas til orientering.

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN

Økonomirapport for drift RKK pr 1. tertial 2021 legges frem for arbeidsutvalget til orientering

Fakta i saken

Vedlagt tertialrapport viser status per utgangen av april, sammenlignet med årsbudjsett. Det vises også til prosentmessig forbruk for i år, samt prognoser ut året. Prognosene er basert på regnskap for 2020, forbruk så langt i år og estimert aktivitetsnivå ut året.

Gjennomføringen av tiltakene i regional kompetanseplan 2021 er i rute.

RKK har utsatt reiseaktivitet til høsten i påvente av lettelse i covid-restriksjonene.

Det er, som tidligere år, knyttet usikkerhet til Statsforvalterens bevilgninger i juni.

Et annet usikkerhetsmoment for 2021 er kostnader ved drift av ny organisasjon etter omorganiseringen.

Postsum	Postsum(I)	Beløp	Budsjett	Til disp	Forbruk i %	Prognose
1 000	Lønn inkl. sosial utg.	584 185	1 836 526	1 252 341	32 %	1 768 200
1 110	Drift av kontor	30 283	142 800	112 517	21 %	132 300
1 170	Reiseutgifter	1 468	28 000	26 532	5 %	22 500
1 185	Forsikringer	6 530	13 000	6 470	50 %	13 500
1 190	Utgifter vedr bygning	20 917	56 000	35 083	37 %	65 000
1 300	Kjøp av tjenester	41 250	0	-41 250	*	42 000
1 400	Overføringer	0	2 000	2 000	0 %	2 000
1 500	Renteutgifter	0	0	0	0 %	0
1 540	Avsetninger	0	0	0	0 %	0
1 600	Salgsinntekter	0	-536 617	-536 617	0 %	-503 791
1 700	Refusjoner	-658 061	-1 451 709	-793 648	45 %	-1 451 709
1 900	Renteinntekter	0	-90 000	-90 000	0 %	-90 000

Vurdering

Økonomirapport pr. 1.tertial 2021 tas til orientering