

MULIGHETSSTUDIE

FERGESAMBAND **ANDENES - GRYLLEFJORD**



For Vesterålen regionråd, Andøy kommune, Senja kommune, Visit Vesterålen, Visit Senja region



ANDØY KOMMUNE



TRANSPORT
UTVIKLING

INNHold

INNHold	2
1 BAKGRUNN OG FORMÅL	3
2 TRAFIKKTALL	4
3 MULIG RUTEPLAN, MATERIELL M.M.	8
3.1 HELÅRSRUTE	8
3.2 UTVIDET SKULDERSESONG	8
3.3 FERGEMATERIELL	9
3.4 FARVANN OG FERGELEIER	10
4 KONKURRANSESITUASJON OG SYNERGIER	13
4.1 ALTERNATIVER	13
4.2 SYNERGIER	15
5 MULIGE KUNDEGRUPPER/NÆRINGER	16
6 MULIGHETER OG UTFORDRINGER	19
7 KONKLUSJON	21

Figurliste

FIGUR 2-1: GJENNOMSNITTLIG PBE-TRAFIKK I 2017 OG 2018 (KILDE: FERJEDATABANKEN)	5
FIGUR 2-2: KJØRETØYFORDELING, FOR SAMBANDET ANDENES-GRYLLEFJORD FOR ÅRENE 2017 OG 2018 (KILDE FERJEDATABANKEN)	6
FIGUR 2-3: SAMMENLIGNING ANDENES-GRYLLEFJORD OG BOTNHAMN-BRENSHOLMEN, 2018 (KILDE: FERJEDATABANKEN)	7
FIGUR 3-1: REGIONEN RUNDT ANDENES-GRYLLEFJORD	9
FIGUR 3-2: ANDENES FERGELEIE (FOTO: NORGESKART)	11
FIGUR 3-3: GRYLLEFJORD FERGELEIE (FOTO: NORGESKART)	12
FIGUR 4-1: VEIALTERNATIVENE	14

Bildeliste

BILDE 1-1: MF «STETIND» (FOTO: TORGHATTEN NORD AS)	4
--	---

Tabelliste

TABELL 1: RUTEPLAN – FORSLAG HELÅRSRUTE	8
TABELL 2: KYSTRUTEN, RUTEPLAN	13
TABELL 3: VEGDISTANSER	14

1 Bakgrunn og formål

Som følge av lange avstander med lange omkjøringer med bil, har det i lang tid vært et ønske om å knytte sammen Vesterålen, Harstad/Sør-Troms og Kvaløya/Tromsø mot Senja.

I årene fra 1996 til 1999 ble det opprettet tre nye sommer-fergesamband som knyttet sammen Vesterålen – Senja (Andenes – Gryllefjord), «Øylandsruten» mellom Harstad/Stornes - Skrolsvik og Malangsforbindelsen mellom Kvaløya/Tromsø og Senja (Botnhamn og Brensholmen).

Samtlige samband ble startet opp av «ildsjeler», støttet opp av lokale investorer, kommuner, fylkeskommuner, banker m.fl. Det ble dannet (folke)aksjeselskaper og selskapene driftet innkjøpt eller leid fergemateriell. Fergekaier ble bygget.

I 2013 ble Øylandsruten avviklet, men det arbeides nå for å opprette et nytt samband. I 2021 ble Malangsforbindelsen utvidet fra sommer-samband til helårsamband (prøveprosjekt).

En regional helårlig fergeløsning mellom Senja og Andøya vil få relativ stor kommunikasjonsmessig betydning for den interne trafikken og nedkorting av reisetiden. Et godt fergetilbud, forutsigbare rutetabeller og regularitet over tid, vil også kunne bli et bidrag til å øke turisme og næringsetableringer generelt.

Strekningen mellom Andenes – Gryllefjord er forankret, og et tiltak, i Regional næringsplan for Midt-Troms 2018 – 2022. Til denne planen har 6 kommuner i regionen gitt sin tilslutning.

Regionene Vesterålen og Senja gjennom Vesterålen regionråd, Andøy kommune, Senja kommune, destinasjonsselskapene Visit Vesterålen og Visit Senja Region, har tatt initiativ til en vurdering av helårsdrift på fergesambandet Andenes – Gryllefjord.

Transportutvikling AS har i denne mulighetsstudien sett på mulig trafikkgrunnlag og driftsmodeller.

Sommersambandet Andenes – Gryllefjord

I 1995 ble det bygget fergekaier i Gryllefjord (Fv. 86) og Andenes (Fv. 82). Begge fergeleiene ble tatt i bruk i 1996.

Den første fergeruten som ble satt i drift i sambandet var MS «Ørtind. Fra sesongen 2009 er fergeruten utført av både MS «Lødingen» (nå «Skutvik») og MS «Stetind». Operatør er Torghatten Nord.



I de senere år har Troms fylkeskommune vært oppdragsgiver. Troms og Finnmark fylkeskommune finansierer nå driften av dette sambandet i felleskap med Nordland fylkeskommune.

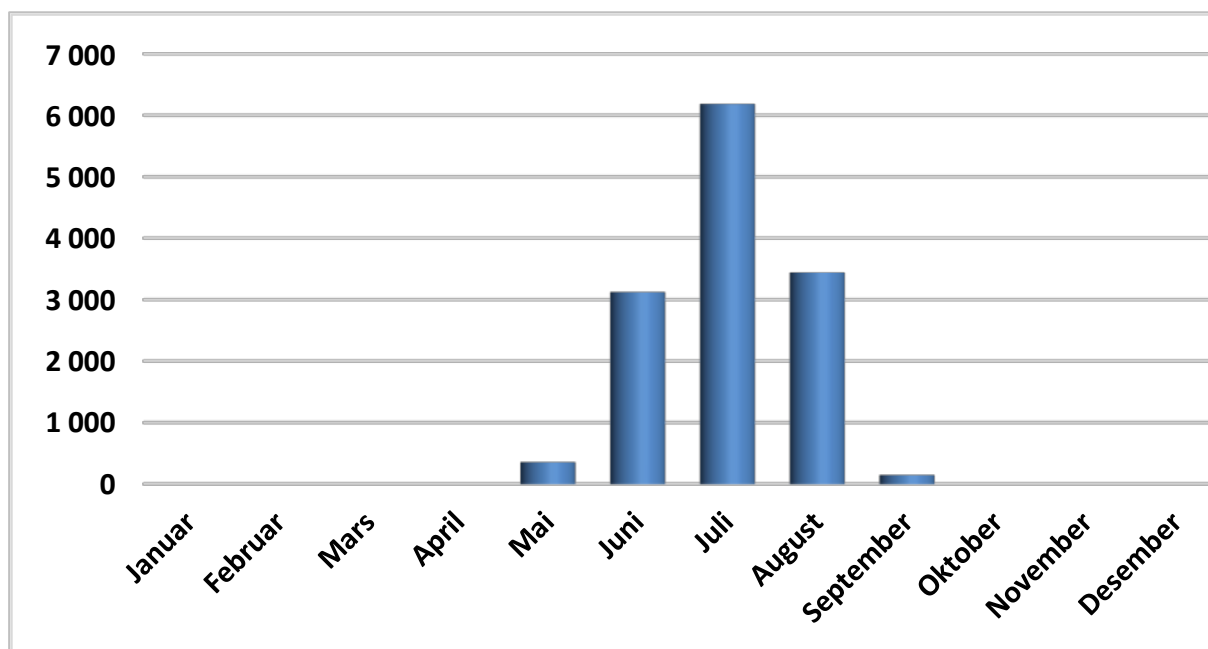
Bilde 1-1: MF «Stetind» (Foto: Torghatten Nord AS)

2 Trafikktall

Den offentlige trafikkstatistikken for sambandet Andenes -Gryllefjord er mangelfull. 2020 og 2021 er preget av Corona-situasjonen, og representerer neppe det man kan forvente av trafikk i årene fremover. I våre vurderinger har vi tatt utgangspunkt i statikken for 2017 og 2018.

Figuren nedenfor viser antall transporterte PBE¹ i sambandet Andenes-Gryllefjord som et gjennomsnitt for årene 2017 og 2018. Månedene mai og september representerer ikke hele driftsmåneder.

Vi ser at trafikken er størst i juli, når ferie- og fritidstrafikken er på det høyeste. I juli lå gjennomsnittlig (2017 og 2018) antall PBE på 6.184.



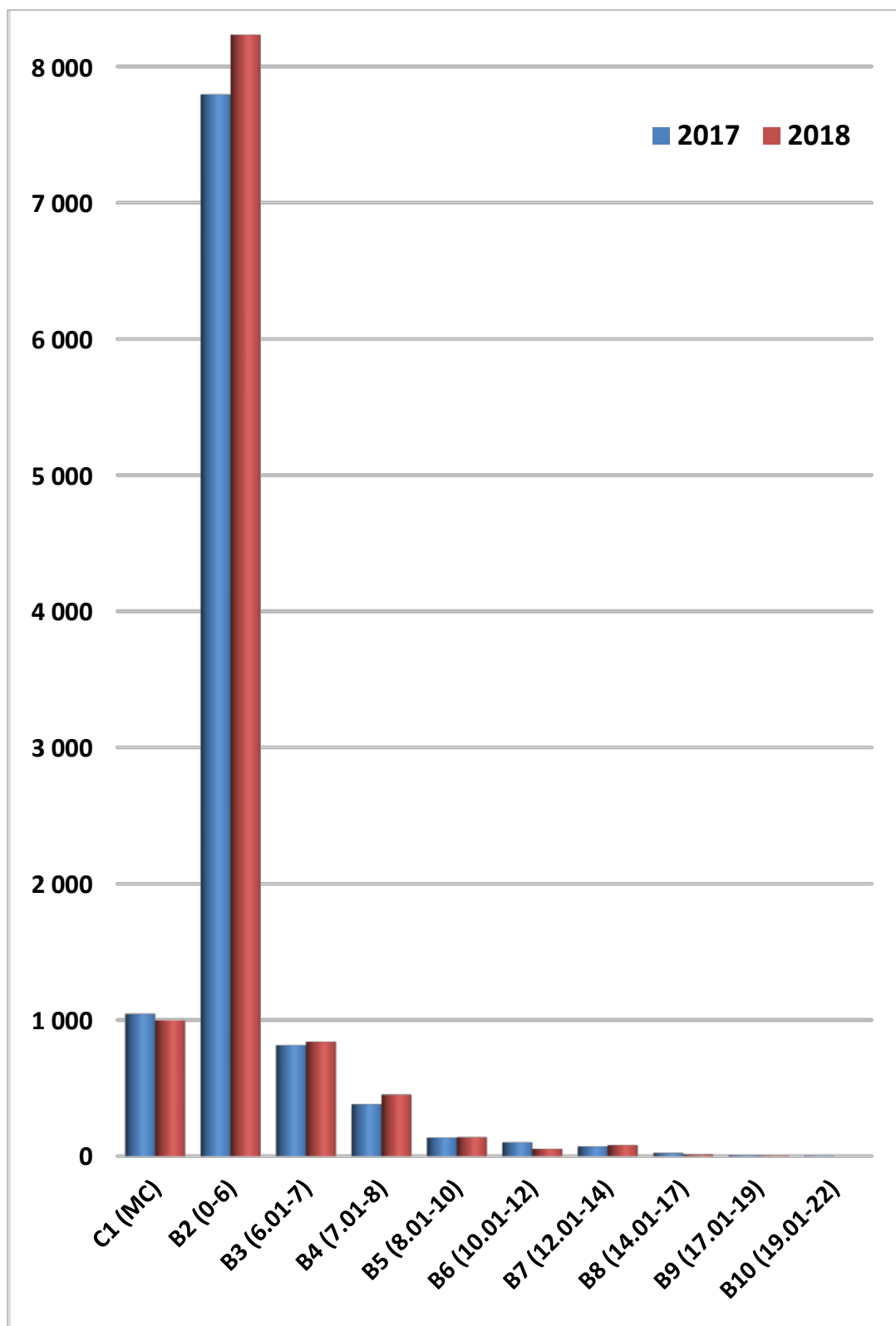
¹ PBE (PersonBilEnhet) er et uttrykk for transportarbeid i form av hvor mange personbiler en ferge transporter. Større kjøretøy regnes om til antall PBE etter kjøretøyets størrelse. Et vogntog regnes f.eks. om til ca. 10 PBE.

Figur 2-1: Gjennomsnittlig PBE-trafikk i 2017 og 2018 (Kilde: Ferjedatabanken)

Trafikken domineres av små kjøretøy. Det har vært liten trafikk med større næringskjøretøy i sommermånedene i 2017 og 2018. En naturlig årsak er at næringsrelatert trafikk og bruk, trenger forutsigelighet og større helårlig regularitet i sitt rutevalg.

Figur 2-2 viser kjøretøy-fordelingen (antall kjøretøy) for sambandet Andenes-Gryllefjord for årene 2017 og 2018.

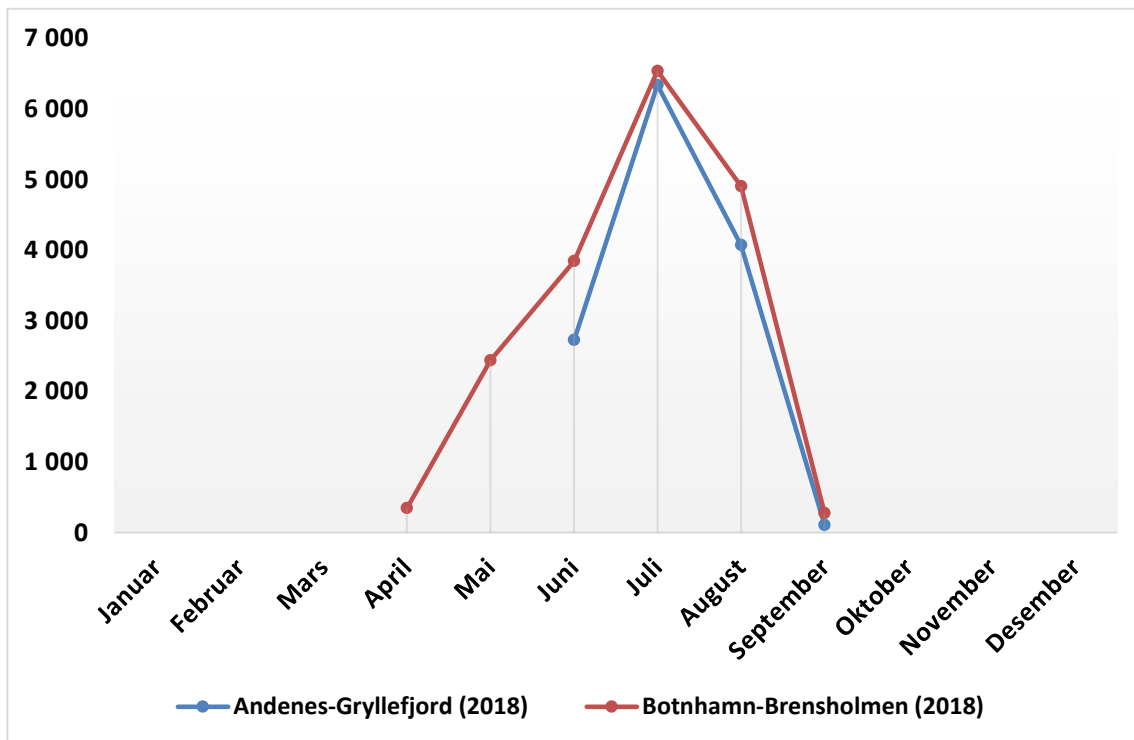
Det er liten forskjell i kjøretøy-fordelingen i 2017 og 2018, men begge årene domineres av personbiler som er kortere enn 6 meter. Ca. 85% av biltrafikken stammer fra denne gruppen. I tillegg er det en del motorsykler (gruppe C1 (MC) til venstre i figuren).



Figur 2-2: Kjøretøyfordeling, for sambandet Andenes-Gryllefjord for årene 2017 og 2018 (Kilde Ferjedatabanken)

Sammenlignet med noen av de mange mellomstore og små sambandene i landsdelen, er 6.184 PBE ikke ubetydelig. Fergesambandet Stangnes (Harstad)-Sørrollnes (Ibestad), som er et helårssamband transporterte f.eks. 6.120 PBE i juli 2018.

Sammenligner vi med sommersambandet Botnhamn-Brensholmen (som nå blir et helårssamband) finner vi at trafikken er relativt lik i de sommermånedene som er sammenlignbare (juni, juli og august).



Figur 2-3: Sammenligning Andenes-Gryllefjord og Botnhamn-Brensholmen, 2018 (Kilde: Ferjedatabanken)

3 Mulig ruteplan, materiell m.m.

Vi har tatt utgangspunkt i dagens rutetilbud mellom Andøy og Senja.

I 2021 startet ruten opp den 18. mai og siste tur utføres den 5. september. Hovedsesongen, med tre daglige rundturer er fra 11. juni til og med 15. august. I skuldresesongen utføres to rundturer daglig.

I vårt forslag (se tabell 1) skilles rutene mellom vinter- og sommersesong. Det er noe mindre produksjon i vintersesongen i forhold til sommersesongen. Forslaget tilsvarer dagens sommerrute, men utvidet med skuldresesonger i forkant og etterkant av hovedsesongen.

3.1 Helårsrute

Andenes - Gryllefjord			
01.01. - 31.12.			
	Daglig	Daglig Juni, juli og august	Daglig
Fra Andenes	08:45	13:00	17:00
Fra Gryllefjord	11:00	15:00	19:00

Tabell 1: Ruteplan – forslag helårsrute

Ruteforslaget har i sommersesongen 3 rundturer (tur og retur) og 2 rundturer resten av året.

Med foreslått ruteplan er det mulig å oppnå korrespondanse med fergen Botnhamn-Brensholmen.

Når, eller hvis, det oppstår behov for å utvide sommersesongen, kan man fortsatt benytte en 2-skiftsordning på fergen, men det vil føre til økte driftskostnader (drivstoff, mannskap mv.).

Distansen mellom Andenes og Gryllefjord er 20,1 n.m, eller 37.2 km. Produksjonen i sambandet med dagens rute er ca. 10.170 n.m. I forslaget til ny helårsrute er produksjonen beregnet til ca. 32.500 n.m. Økningen i produksjonen tilsvarer ca. 22.300 n.m.

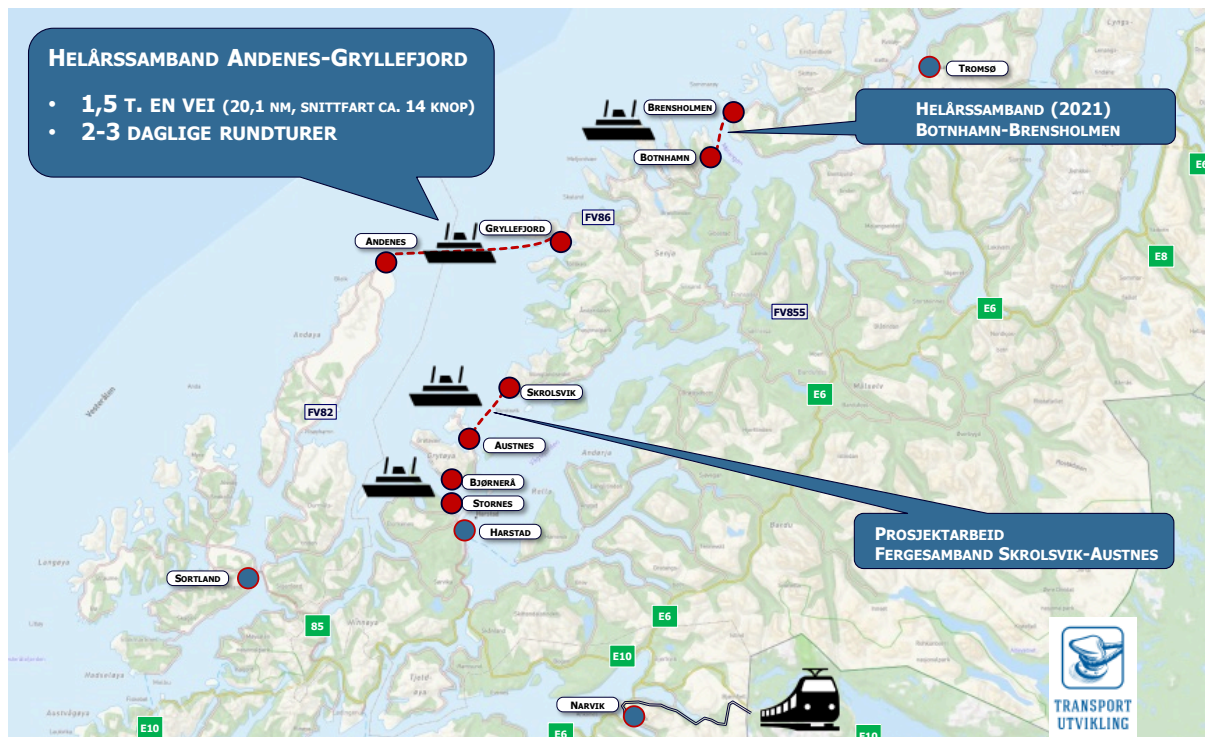
Ruteplanene tar utgangspunkt i en to-skiftordning for besetningen.

3.2 Utvidet skuldresesong

I mandatet er det en helårsrute som skal vurderes, men et alternativ kan være en gradvis utvidelse av skuldresesongen, inntil markedet er bygget opp slik at en helårsrute kan forsvares. Det er vanskelig å bygge opp et marked uten å ha forutsigbarhet og regularitet, internasjonale turoperatører planlegger ofte 1-2 år fram i tid og er avhengig av å vite rutetider og pris. Det samme behovet har øvrig næringsrelatert trafikk.

En utvidet skulderperiode vil kunne gi en rask trafikkmessig effekt. I dag «opphører» turisttrafikken umiddelbart når fergeren avslutter sesongen. Tilsvarende oppstår trafikken umiddelbart når fergeren starter opp for sesongen.

En utvidet skuldersesong kan ha stor betydning for reiselivsbedrifter både i Vesterålen/Andøy og for Senja.



Figur 3-1: Regionen rundt Andenes-Gryllefjord

3.3 Fergemateriell

Andfjorden er en værutsatte fjord. Andfjorden kan værmessig sammenlignes med Ytre Vestfjorden (Bodø – Moskenes – Værøy – Røst), og erfaringer fra driften av dette sambandet bør tas i betraktning når en planlegger helårsdrift over Andfjorden.

Fergeren som settes inn i sambandet bør være en lukket fjordferge². En lukket pendelferge³ kan være et alternativ, spesielt om sommeren. Det er få ferger som er godkjent for dette fartsområdet. Muligheten til å leie inn fergemateriell er derfor begrenset.

Oppdragsgiver (Troms og Finnmark fylkeskommune) for fergeren har definert fergens kapasitet gjennom en åpen anbudsprosess.

Dagens operatør har kontrakt fra 2018 og i to år + ett års opsjon. Det vil si at sambandet må lyses ut som et nytt tilbud for sesongen 2022. Dette vil være et fornuftig tidspunkt for å lyse ut sambandet som et helårsamband, da det ikke foreligger bindinger mot operatører.

² Fjordferge er en ferge som er bygget med baug og hekk. Ror og propell(er) er plassert akterut. I baugen kan det være installert en baugtruster (propell). Fjordfergen trenger å snu ved manøver ettersom de må seile med baugen mellom ferjekaiene.

³ Pendelferge er en ferge som er bygget likt i begge ender med ror og propell. Pendelfergeren trenger ikke å snu ettersom de kan gå i begge retninger mellom ferjekaiene.

I 2018 ble det, som nevnt ovenfor, stilt krav til fergens kapasitet og egenskaper. Disse vurderes som dekkende, også for en ferge som trafikkerer sambandet vinterstid.

Vi nevner noen viktige kriterier for en ferge som skal trafikkerer hele året:

- Godkjent for fartsområdet (Andfjorden)
- Lukket ferge
- Gode sjø- og manøveregenskaper
- Hastighet > 11 knop, men ønskelig med >14 knop (tilsvarende MS «Stetinds» rutefart)
- Passasjerkapasitet >150
- Bilkapasitet >35 personbilenheter / 2 - 3 vogntogenheter + personbilenheter
- Passasjersalong over dekk
- Kiosk
- Universell utforming

Fergeleienes utforming og innseilingsforhold både i Andenes og Gryllefjord krever en ferge med gode manøveregenskaper.

Siden Andfjorden er værutsatt, anbefaler vi at fergeren utrustes med stabilisatorer.

Det er viktig at fergeren kan ha både plass og bæreevne for mer enn to eller flere vogntog. For liten kapasitet vil på sikt føre til at næringslivet velger bort en fergestrekning når det finnes alternative vegnett.

For passasjerene, spesielt for turister, vil salong på båtdekk og romslig uteplass være viktig. Fergen må være universelt utformet og ha serveringstilbud.

3.4 Farvann og fergeleier

Andfjorden danner skillet mellom Nordland fylke, Andøya, og Troms fylke, Senja. Den fortsetter sydover inn i Hinnøya - Kvæfjorden og Gullfjorden.

Andfjorden er kjent for vakker og urørt natur, og variert topografi. Fjorden er marine verneområde og gir levested for en stor variasjon av marine arter. Knølhval og Spekkhoggere er ikke et uvanlig syn.

I den Norske Los (bind 6) er Andfjorden beskrevet således:

«W-siden av Andfjorden er ren og dyp fra Myrflesan til Andenes, men det er tørrfall og langgrunt mange steder langs landet. Myrflesan er merket med varde med lykt og en grønn stake.

Langs E-siden av fjorden ligger en rekke øyer, holmer og skjær. Farvannet der er temmelig urent, men er merket både for dag- og nattseilas.

Strømmen i Andfjorden er ikke særlig sterk og heller ikke regelmessig. Den går vanligvis nordover med vind fra sør og sørover med vind fra nord. Nordgående strøm er dominerende. Høy- og lavvann inntreffer omtrent samtidig i hele fjorden. På E-siden av Andøya er det smått med havner, men flere steder er det god ankerbunn. Det er imidlertid ingen beskyttelse mot vind fra N gjennom E til S».

Værforholdene kan tidvis være utfordrende, og bølgehøyden kan være relativ høy, spesielt når vindretningen er fra nordvest. Det er ikke plassert bølgebøye i Andfjorden. Farvannet er utsatt for noen havstrømninger.

Fergen anløper fergekaiene i Andenes og Gryllefjord.

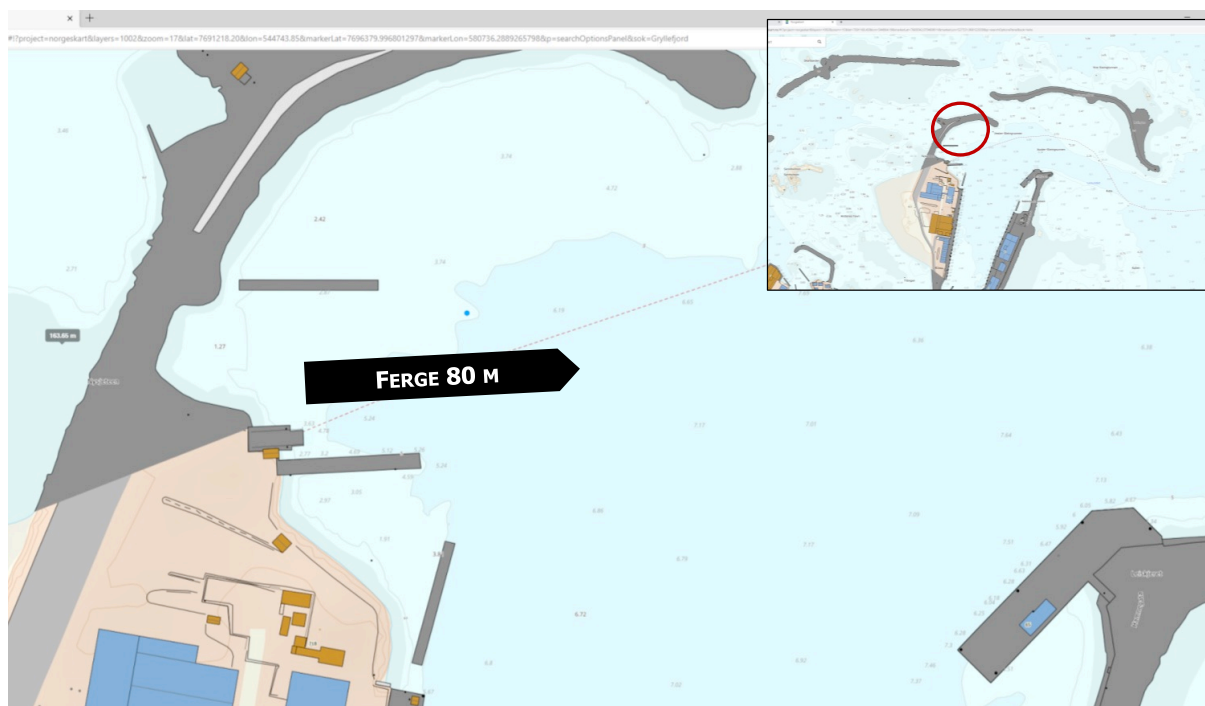
Fergekaiene, både i Andenes og Gryllefjord, er av eldre dato og ikke etter dagens standard⁴.

Når en vurderer en helårsrute forutsetter vi at fergeleiene tilfredsstiller krav for helårlig drift. Spesielt i høst og vinterhalvåret er det viktig at fergen har en lang støttekai å legge seg mot. Støttekaienes lengde kan påvirke både regularitet og valg av fergestørrelse.

Nedenfor har vi gitt en kort beskrivelse av fergeleiene.

Andenes fergeleie

Innseilingen til Andenes fergeleie er relativ komplisert. Leden er smal som følge av mange grunner, og manøverområdet er begrenset. Dette begrenser størrelsen på fergen som skal betjene sambandet. Fergekaien er ikke utstyrt med vindmåler.



Figur 3-2: Andenes fergeleie (Foto: Norgeskart)

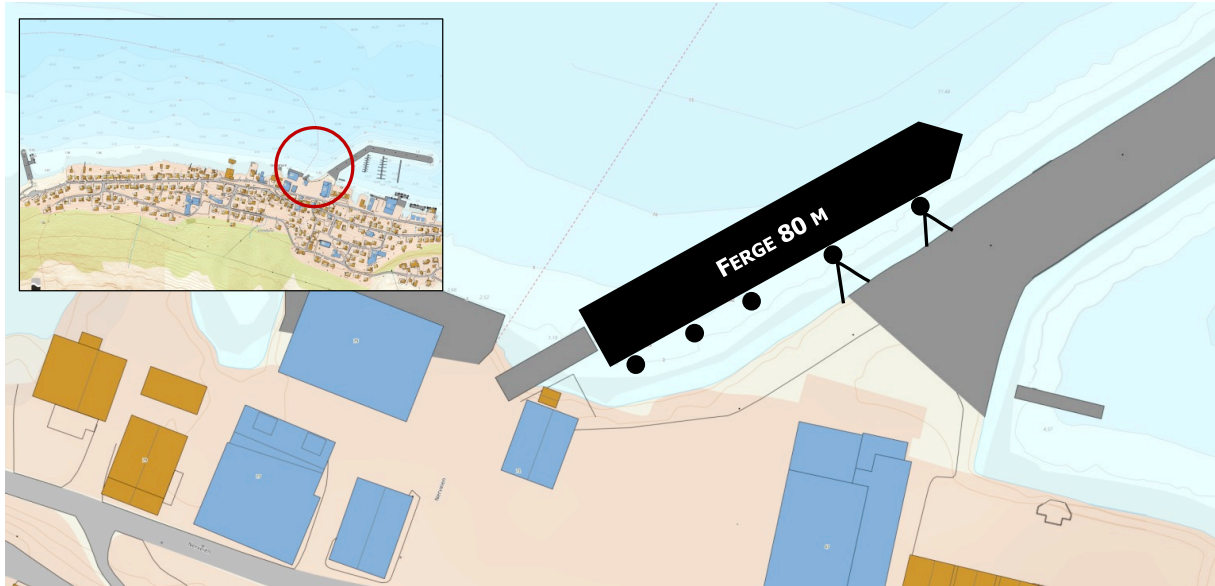
Fergekaien i Andenes ble bygget i 1995. Fergebroens kjørebane er ca. 4,5 meter bred og ca. 18 meter lang. Støttekaien er ca. 38 meter lang. Det er oppstillingsplass for biler.

⁴ Ref. Statens vegvesen håndbok V431 Fergekai. For små fergekaier er fergens lengde opp til 70 meter og for mellomstor fergekai opp til 100 meter (MS «Stetind» er 80 meter). Fergebroens bredde på mellomstor fergekai er 6 – 9 meter (Andenes og Gryllefjord fergebro er 4,5 meter). Støttekai skal være 75% av fergens lengde (for MS «Stetind» kreves 60 meter lang støttekai – støttekai i Andenes og Gryllefjord er mer enn 20 meter for kort)

Det er planlagt en til dels omfattende oppgradering av havnebassenget i Andenes, med mulighet for forbedring av både innseilings- og kaiforhold.

Gryllefjord fergeleie

Fergekaaien ble bygget i 1995. Kjørebroens bredde er 4,5 meter og lengde er 18 meter. Støttekaaien ble forlenget i 2014 og er noe over 30 meter lang. Fergekaaien er ikke utstyrt med vindmåler.



Figur 3-3: Gryllefjord fergeleie (Foto: Norgeskart)

4 Konkurransesituasjon og synergier

4.1 Alternativer

For næringslivet og lokalbefolkningen er valg av reisemåte påvirket av alternative ruter/veier mellom Senja og Andøya. For turistnæringen vil neppe andre vegalternativer ha samme betydning for valg av reiserute, da mye av opplevelsen er selve fergeturen og naturen i området.

Turister lar seg også påvirke av alternative ruter/veier. Det er mye fokus på grønn reise/bærekraft og nedkorting av kjørt distanse er viktig for mange. Fergen knytter sammen 2 nasjonale turistveger og vil være en forlengelse/sammenknytning av ytre kystriksveg og skape et positivt inntrykk. Nasjonal sykkelrute 1 / EuroVelo 1 – Atlantic Coast Route samfaller også med Nasjonal turistveg på Andøya og Senja. Strekningen Andenes – Finnsnes vil ifølge tabell nedenfor være 101 km via Gryllefjord, om du kjører Andenes – Finnsnes via Sortland og korteste rute Fv82 298 km, over dobbelt så langt med de følger det får for miljøet.

Det overordnede og langsiktige målet med Nasjonal turistveg er å bidra til å gjøre Norge til et enda mer attraktivt reisemål for å styrke næringsliv og bosetting i distriktene.

Sjøalternativene

Det er mulig å reise sjøvegen med Kystruten. Kystruten anløper daglig Risøyhamn, Finnsnes og Tromsø. Kystruten er først og fremst et tilbud for passasjerer. Det er begrenset plass for

Kystruten					
Daglig	Nordgående		Daglig	Sørgående	
Fra	Risøyhamn	04:50	Fra	Tromsø	01:30
Til	Harstad	07:10	Fra	Finnsnes	04:40
Til	Finnsnes	11:00	Fra	Harstad	08:30
Til	Tromsø	14:15	Til	Risøyhamn	10:45

Kilde: Hurtigruten

biler, og skipene kan ikke føre større biler. Det er plass til noe gods om bord i fartøyene.

Tabell 2: Kystruten, ruteplan

Luftalternativ

Det er to lufthavner i Vesterålen, Skagen Lufthavn Stokmarknes og Andøya Lufthavn. Widerøe flyselskap betjener rutenettet. Begge lufthavner har FOT-ruter. Norwegian og Widerøe har sesongruter med direkteflyvning fra Oslo til Andenes, sommer og jul.

På Senja er det ikke lufthavn, - og nærmeste lufthavner er Tromsø, Bardufoss og Evenes.

Fly er neppe en konkurrent til ferge mellom Andenes og Gryllefjord.

Imidlertid antar vi at lufthavnene, også Andenes, vil kunne ha positiv betydning for fergen, f.eks. tilknyttede charterturer i en reiselivspakke. Rutefly vil også kunne være en aktuell reisemåte for brukere av fergen i turistsammenheng. Lufthavnene i Tromsø og Evenes vil kunne være viktige.

Vegalternativ

Under har vi satt opp noen alternative vegdistanser:

Vegdistanser						
Fra	Til	Dist i km	Tid	Ferge	Vegnr	Via
Andenes	Tromsø	185	05:07	Andenes - Gryllefjord, Botnhamn - Brensholmen	Fv 862	
Andenes	Tromsø	257	05:04	Andenes - Gryllefjord	Fv 86, E6, E8	Finnsnes
Andenes	Tromsø	472	06:40		Fv 82, Rv 85, E10, E6, E8	Sotland bro/Bjerkvik
Andenes	Finnsnes	101	02:55	Andenes - Gryllefjord	Fv 86	
Sortlandsbrua	Finnsnes	198	04:21	Andenes - Gryllefjord	Fv 82, Fv 86	Andenes
Sortlandsbrua	Tromsø	375	05:15		Rv 85, E10, E6, E8	
Sortlandsbrua	Tromsø	284	06:35	Andenes - Gryllefjord, Botnhamn - Brensholmen	Fv 82, Fv 862	Andenes
Sortlandsbrua	Finnsnes	284	04:06		Rv 85, E6, E10	
Gullesfjordbotn	Tromsø	314	07:02	Andenes - Gryllefjord, Botnhamn - Brensholmen	Fv 82, Fv 862	Andenes
Gullesfjordbotn	Finnsnes	231	04:49	Andenes - Gryllefjord	Rv 85, Fv 82, Fv 86	Andenes
Gullesfjordbotn	Tromsø	343	04:49		E10, E6, E8	
Gullesfjordbotn	Finnsnes	236	03:34		E 10, E6,	
Gullesfjordbotn	Finnsnes	168	03:37	Stangnes - Sørrollnes		Rolla og Andørja

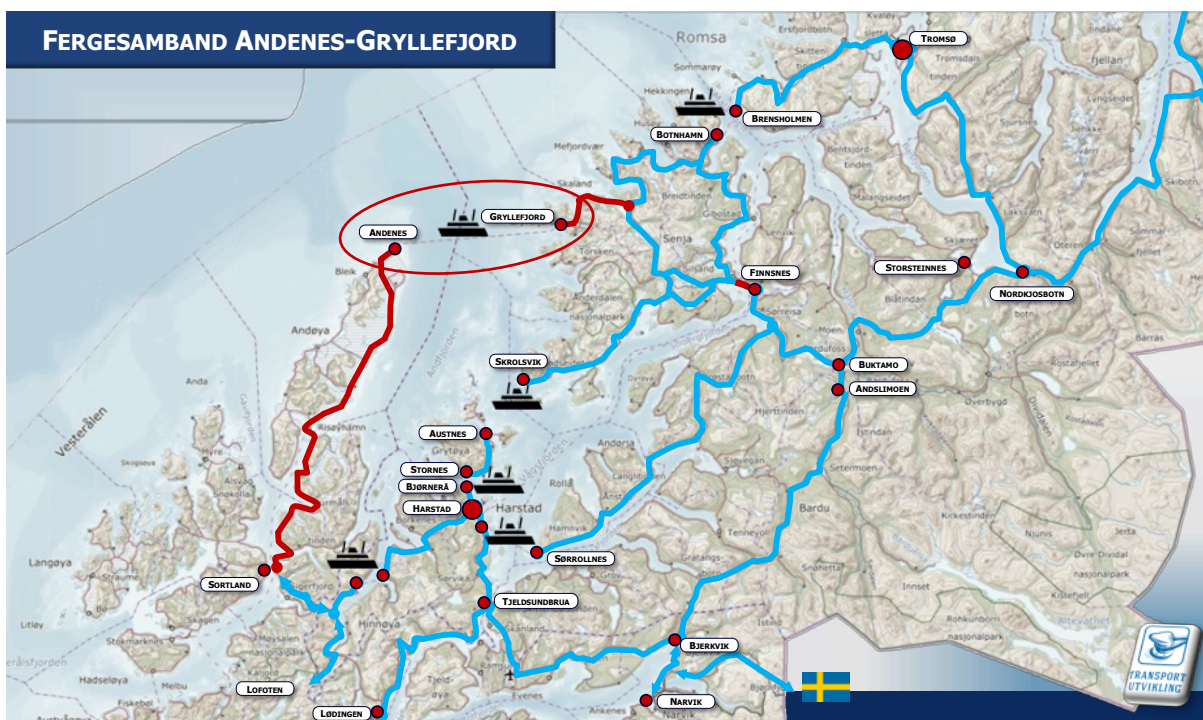
Kilde: NAF reiseplanlegger

Tabell 3: Vegdistanser

Som det går frem av Tabell 3: Vegdistanser, er det for områdene mellom Vesterålen/Andøya og Senja, samt Midt-Troms tids- og distansefordeler ved å benytte fergesambandet mellom Andenes og Gryllefjord.

Avstanden ved bruk av alternative veier mellom Sortland / Gullesfjordbotn og Finnsnes/Tromsø er tidsmessig tilnærmet lik eller kortere enn om en velger å reise over Andenes/Senja og bruker ferger mellom Andenes og Gryllefjord. Imidlertid antar vi at næringslivet vil vurdere en alternativ rute mellom Senja/Tromsøregionen og Vesterålen, via Andenes, ut fra distanse/tid og muligheten for å gjennomføre hviletid for yrkessjåfører.

Vegstandarden er av varierende kvalitet, spesielt gjelder det Fv. 82, Fv. 862 og Fv. 86. Dette kan påvirke valg av alternativ transportrute.



Figur 4-1: Veialternativene

4.2 Synergier

Det kan være flere forhold som bidrar til synergi og hvor fergesambandet mellom Andenes og Gryllefjord kan være en del av en samlet pakke. Vi nevner bl.a.:

Nasjonale turistveier

I Lofoten, på Senja og Andøya/Vesterålen er det opprettet nasjonale turistveier.

I Lofoten er turistveien mellom Å og Raftsundet (E10), i Vesterålen mellom Andenes og Bjørnskinn og på Senja mellom Gryllefjord og Botnhamn.

Det er fergestrekninger mellom Fiskebøl og Melbu (helårlig) og mellom Andenes – Gryllefjord (sommerrute).

Fergen mellom Andenes og Gryllefjord forbinder den nasjonale turistveien mellom Andøy, Senja og Tromsø.

Kystriksvegen

Kystriksveien er Fylkesvei 17 fra Steinkjer til Bodø. Veien dekker 21 kommuner i Trøndelag og Nordland. Veien er på 650 km og det er seks helårsåpne fergestrekninger på strekningen.

For turistnæringen er denne veien svært viktig, og skaper stor aktivitet både for overnattingsbedrifter, opplevelse og lokalt næringsliv i form av dagligvare, handel m.m.

Hvis en ser en mulighet til å markedsføre hele strekningen mellom Steinkjer og Tromsø som en Kystriksveg, vil det være viktig at fergesambandet mellom Andenes og Gryllefjord er åpent hele året. Da vil en kunne ha en sammenhengende kystriksveg gjennom tre fylker, fra Steinkjer til Tromsø, med 10 fergestrekninger og en lengde på hele 1.170 km.

Jernbanen i Narvik

Jernbanen over Narvik er populær blant turister. Banen benyttes hele året av både individuelle reisende, så vel som reiseselskap. Det er kjent at en stor andel av disse passasjerene skal til eller kommer fra Lofoten eller Tromsø. Destinasjonsselskapene samarbeider, og det er en betydelig økning i trafikken for gjennomreise mellom Lofoten og Vesterålen.

5 Mulige kundegrupper/næringer

Transportutvikling har foretatt en foreløpig vurdering av mulige kundegrupper og næringer som kan benytte et fergetilbud mellom Vesterålen og Senja og Tromsøregionen. Det er foretatt intervjuer med i ca. 20 bedrifter/organisasjoner fra forskjellige bransjer.

Næringslivet er i hovedsak positiv til etablering av en helårlig fergeforbindelse mellom Andenes og Gryllefjord, reiselivsnæringen spesielt. Flere er opptatt av vegstandarden på Senja og Andøya, og om regulariteten på fergen vil påvirkes av forholdene på Andfjorden.

Åpningstiden, frekvens og billettpriser på sambandet er nevnt som viktig og vil påvirke valg av reiserute/bruk av fergestrekningen.

I det følgende, med basis i intervjuene, kommenteres noe av transportbehovet for de ulike næringene:

Turistnæringen

Senja og Vesterålen er to viktige reisemål i Nord-Norge og Norge. Destinasjonene har i flere år målrettet jobbet for å utvikle helårlige reiselivstilbud, og anser den manglende helårsforbindelsen mellom Senja og Andøya som en av flaskehalsene i denne viktige satsingen for regionene.

Dagens fergeforbindelse er en del av en populær reiserute som knytter Nasjonale turistveger på Andøya og Senja sammen i sommerhalvåret. Dette skaper en samlet veistrekning på 160 km med flere attraksjoner. Reiselivet ønsker, og ser behovet for en utvidelse av denne fergeforbindelsen, da man registrerer en markant nedgang av gjestebesøk hos reiselivaktørene når fergen avslutter drift etter sommer-sesongen, - lenge før gjestene har sluttet å reise.

En helårsrute vil påvirke flyten av turister i skuldresesong, - og vintersesongen som har utviklet seg fra base- til rundreiseturisme. Det gir økt mulighet for å pakke opplevelser på tvers av regioner. Det kan gi grunnlag for økt chartervirksomhet til flyplasser som Tromsø, Bardufoss og Evenes, og det vil være naturlig å også se på Andenes flyplass som et alternativ for charteroperasjoner for turister som ønsker å oppleve de spektakulære strekningene i sine rundreiser.

Storsatsingen «The Whale» på Andenes vil også ha betydning for trafikken på den ytre kystriksveg og Nasjonal turistveg, og en må forvente økning i reisende langs denne strekningen.

Norges eneste operative romsenter, Andøya Space er også en betydelig leverandør av opplevelser for turistnæringen, men også skoler og barnehager i storregionen rundt er brukere.

Det meste av turisttrafikken i Nord-Norge er rundreiseorientert, og er det dominerende reisemønster for utenlandske bil- og bussreisende turister i Norge. Turistene velger reiseruter som gir spesielle opplevelser, ofte naturbaserte, og søker alternativer utenfor hovedveinettet som mer regnes som transportetapper.

En helårsferge vil kunne generere et betydelig antall fritids weekendreiser/dagsreiser hvis den går hele året.

Økt tilgjengelighet vil kunne bidra til positive effekter ved å styrke helårsdriften ved flere reiselivsnett og utvikling av nye tilbud som gir økt markedsgrunnlag for begge destinasjoner som reisemål, -og som igjen gir økt trafikk som resultat.

Innovasjon Norges nye reiselivsstrategi sier «Hele Norge, hele året», og en tilgjengeliggjøring av den ytre kystriksvegen hele året vil være et bidrag i en slik strategi.

Sjømatnæringen

Det er tre⁵ store fiskefôrfabrikker som har viktige markeder på Senja, i Sør-Troms, Lofoten og Vesterålen. Normalt benyttes fôrboat til slike transporter, men en del av produktene transporteres på veg.

Biomar på Myre, i likhet med de andre fiskefôrfabrikkene, transporterer det meste med båt, men benytter også tidvis biler for å supplere leveranser. Et fergetilbud mellom Vesterålen og Senja vil redusere kjøredistansen, der ruten i dag går via Bjerkvik. Det er derfor ikke urimelig å anta at noe av denne transporten kan gå via et nytt fergetilbud. Imidlertid må fergeprisen (transportørens totalkostnad for drivstoff, ferge og personell) være konkurransedyktig og regularitet/frekvens tilpasset markedsaktørens krav.

Transport av villfisk mellom Senja og Vesterålen og Lofoten pågår i stor grad i perioden januar til april. Flere fiskeforedlingsbedrifter spesialiserer seg på få produkter, og er avhengig av tilgang på fisk fra andre regioner.

J.M. Nilsen/Bleik Fisk mener at et fergetilbud vil bli benyttet. Sjømatklyngen på Senja er også av den oppfatning at et helårlig fergetilbud vil bli benyttet og styrke samarbeidet mellom to «fiskeri-regioner». Nergård konsernet er mer avventende, og tror at denne transportløsningen blir mer kostbar enn dagens løsning.

Vi antar at en etter oppstart av et fergetilbud vil vurdere bruken av dette.

Wilsgård i Torsken, som også har hvitfiskaktivitet, ser muligheter ved et slikt helårssamband, - både i forhold til serviceaktiviteter, fôr mv. Eksempelvis hadde Wilsgård en periode leveranser av fôr fra Biomar på Myre. Når fergen gikk, ble denne benyttet.

Ensilasje og avskjær transporteres i hovedsak med båt. Imidlertid er det en del biltransport til mottak for ensilasje i Myre og Djupvik (Kåfjord kommune). Ensilasjen transporteres fra lakseslakterier og fiskemottak både fra Lofoten, Vesterålen og Senja. Vi antar at også noe ensilasjevolum kan bli transport via et nytt fergetilbud.

Avfall

Avfallsnæringen er i vekst og det diskuteres samarbeidsavtaler mellom selskapene, som kan bidra til økte transporter mellom anleggene. I tillegg til kommunale avfallsselskap som har ansvar for husholdningsavfallet, er det mange selskap som håndterer industriavfall.

Selskapene som mottar industriavfall, opererer gjerne i flere regioner. Imidlertid er det markedet som avgjør hvor en henter avfall.

Vi har hatt kontakt med flere avfallsoperatører, bl.a. Senja Avfall. De mener at et fergetilbud er interessant og vil benyttes.

⁵ Biomar på Myre, Skretting på Stokmarknes og Cargill på Bergneset

Landbruk

Felleskjøpet, Fiskå Mølle, Tine og Nortura er de ledende næringsaktørene innenfor landbruk. Felleskjøpet, Fiskå Mølle og Nortura er lokalisert i Midt-Troms (Balsfjord og Målselv) og Tine har meieri i Harstad.

Det er relativ stor transport mellom regionene. Dyr transporteres til Målselv, dyrefôr og mel m.m. transporteres fra Bergneset til Sør-Troms, Lofoten og Vesterålen, og melk til Harstad. Ulike ferdigprodukter transpores ut fra foredlingssted til markedet.

Næringen avviser ikke at et fergetilbud kan være aktuelt å benytte, spesielt ifm. transport av dyrefôr. Felleskjøpet har to – tre vogntog pr. uke mellom Bergneset og Vesterålen. De vil vurdere å benytte et fergetilbud i stedet for å kjøre via Bjerkvik.

Transportører

I regionen er det flere transportører, og enkelte av disse har lager, som f.eks. Post Nord, Schenker/Nor Sea Norbase.

Det er noe transport mellom Senja og Vesterålen, men trolig vil en fergeforbindelse kun benyttes for enkelte tilfeldige transporter.

Matvaregrossister

Matvaregrossistene (Norgesgruppen/Asko, Rema og Coop) som distribuerer nord for Salten er lokalisert i Tromsø og Narvik. For disse kan det, etter vår vurdering, være mulig å samkjøre transportene til flere regioner via en ny fergeforbindelse, - f.eks. ved at transporter fra Tromsø til Senja, også kan betjene Vesterålen.

Et tilsvarende ruteopplegg kan være mulig, etter vår vurdering, for Rema, ved at en betjener Andøya og Senja, hvor returen til Narvik kan fylles med sjømat som skal videre med tog.

Andre næringer

Andøy Torv (mineral) mener at en fergeforbindelse er et interessant tilbud og regner med at det kan bli benyttet.

Persontransport

Med ordinær persontransport mener vi arbeidsreiser, skole, fritidsreiser og organisert turisttransport.

Dagens fergeruter, med kun sommerdrift, benyttes av reiselivsnæringen og er aktuell for individuelle reisende, og i noen grad organisert turisttransport.

En helårsrute kan åpne for andre former for persontransport. Dvs personbiler med en eller flere passasjerer ifm. arbeidsreiser, skole, fritidsreiser mv., - i tillegg til turisme.

6 Muligheter og utfordringer

Vær og veiforhold

Andenes ligger på enden av FV 82 og ca. 10 mil nord for Sortlandsbrua (Rv 85). Gryllefjord ligger på enden av Fv. 86/Fv. 855, ca. 10 mil fra Buktamo (E6).

Fylkesveiene er på enkelte strekninger smale og har i stor grad tidvis lav standard. Imidlertid har fylkeskommunene fokus på å utbedre fylkesvegnettet.

Andfjorden er værutsatt og kan sammenlignes med Vestfjorden. En oppgradering av fergestandard, tilsvarende fergene som utfører rute i Vestfjorden, kan styrke regulariteten.

Næring

Vi tror ikke, på kort sikt, at det kan forventes en omfattende næringstrafikk over sambandet. Dette krever forutsigbarhet og regularitet. En helårlig fergerute vil imidlertid åpne for muligheter en ikke har i dag.

Flere næringsaktører mener at ferge kan være et alternativ til å kjøre via Bjerkvik.

Regional integrasjon og annen persontransport

Fergesambandet kan være et bidrag til regional integrasjon, uten at dette nødvendigvis fører til en felles bo- og arbeidsmarkedsregion (Senja og Vesterålen). Avstand og tidsbruk vil kunne være utfordrende i forbindelse med f.eks. arbeidsreiser. Men, det er mulig at det på sikt kan utvikles næringsmessige synergier f.eks. innenfor fiskeri, avfall, turisme m.fl., og at sambandet kan føre til at nye persontransporter oppstår.

Turisme – en mulighet å videreutvikle

Sambandet er allerede et populært samband for turister. Sambandet er godt markedsført og attraktivt. Det binder sammen to turistveier, - hhv i Vesterålen og på Senja. I tillegg bør det være mulig å «forlenge» Kystriksvegen fra Bodø til Tromsø. Da vil vi få en turistveg fra Steinkjer i sør til Tromsø i nord med 10 fergestrekninger og en lengde på mer enn 1.000 km.

Vesterålen og Senja ligger mellom Tromsø i nord og Lofoten i sør. Tromsø har opparbeidet seg et stort marked i vinterhalvåret av turister som bl.a. kommer for å se nordlyset.

Lofoten har en veldig sterk merkevare, med sommer som hovedsesong. Senja og Vesterålen er stor på turisme i sommerhalvåret, men som Lofoten, mindre i vinterhalvåret. Derfor har det vært arbeidet målrettet med å trekke nordlysturisme til Lofoten, Vesterålen og Senja. Eksempler på dette er hvalsafari vinter utenfor Senja og Andøy, Nordlys-opplevelser ved Spaceship Aurora og Inga Sami Siida som svært attraktive aktører. Disse trekker flere tusen dagstur-turister til regionene, bl.a. bussgrupper fra Tromsø, som i dag kjører E6 og E10. Dagsturturister kommer ikke frem i SSBs statistikker og derfor vises ikke disse tallene i offentlige statistikker. Tall er hentet fra anleggenes egne statistikker.

Det har oppstått en forskyvning i reisemønster hvor turoperatører fra flere land som tidligere har fløyet charter til Tromsø i mange år, nå ser mot Evenes og Bodø. Individuell trafikk har i

stadig økende grad ønske om å oppleve mindre destinasjoner som oppfattes som trygge, bærekraftige, mindre masseturisme og mer autentiske (covid-19 har bidratt til denne tankegangen og det er spådd at trenden også vil vedvare post korona). Vesterålen og Senja har de siste årene opplevd sterk etterspørsel som svært attraktive destinasjoner.

I Andøy vil bygging av «The Whale» være en trafikk generator som vil generere både internasjonal og nasjonal trafikk hele året. Dette fremheves av Innovasjon Norge å ha potensiale til å bli en primær attraksjon. Også andre aktiviteter som f.eks. hvalsafari, samisk kultur og nordlysturisme vil trolig trekke til seg turister både til Senja og Vesterålen. Nasjonalt Hurtigrutemuseum på Stokmarknes er også trekkplaster, i liket med Nyksund, Hamn i Senja og Husøy (Senja).

Det satses på et allsidig overnattingstilbud i regionen, og det er bygges kvalitetshoteller i Vesterålen (Sortland, Andenes og Stokmarknes) som også gjør regionen mer attraktiv. Flere større nyåpnede sjøhusanlegg som Risøyhamn sjøhus og Ringstad Resort har svært høy standard og attraktivitet. Denne satsingen, samt mangfoldet av overnattingsbedrifter (rorbuer, små hoteller, airbnb m.fl.) og nye aktivitetstilbud / attraksjoner, vil ha stor betydning for mangfoldet og gi muligheter for flere typer reiseaktivitet og prisklasser.

Økonomi

De fleste fergesamband og fergeleier i Norge er finansiert av det offentlige (fylkeskommuner, stat eller kommuner). Drift av ferge er delfinansiert med billettinntekter.

Sambandet mellom Gryllefjord og Andenes er tilknyttet fylkeskommunale veistrekninger og vil trolig bli et fylkeskommunalt samband. Sambandet krysser fylkesgrensen mellom Nordland og Troms og Finnmark fylker. I dag finansieres fergedriften av begge fylkeskommunene, i tillegg til billettinntekter. Vi antar at det vil kunne være løsningen også for fremtidig drift.

En utvidelse av dagens tilbud (sommersesong) vil kunne føre til store investeringer i oppgradering av fergeleier og mulig kjøp av fergemateriell. Driftskostnadene ved en utvidelse av fergetilbudet fra dagens sommerdrift til helårsdrift, vil bli vesentlig større enn dagens kostnader. Vi antar at dette må finansieres delvis eller fullt ut gjennom tilskudd fra det offentlige.

Drift og fergemateriell

For å oppnå en god og regulær drift må trolig fergeleiene/fergekaiene oppgraderes mht. Statens normer.

Det er få ferger i Norge som er godkjent for fartsområdet (Andfjorden), og enda færre som er ledig for oppdrag.

En ny ferge, spesielt tilpasset sambandet, er beste løsning på lang sikt. Alternativ til et nybygg for å få tilgang på moderne og egnet ferge for sambandet, kan være at det i forbindelse med anbudsutsettelse (f.eks. Vestfjorden) at Oppdragsgiver stiller krav til nytt fergemateriell. Da vil ferger bli ledig. Et annet alternativ er at dagens operatør taper anbud. Da kan det bli tilgjengelig ledig fergemateriell.

7 Konklusjon

I dag er fergesambandet mellom Andenes og Gryllefjord en rute som kun utføres i sommerhalvåret. Sesongen er delt opp i en sommerrute med skuldersesong i forkant og etterkant. Rutens varighet er fra medio mai til primo september.

Sambandet i Andfjorden kan værmessig sammenlignes med Vestfjorden. Dette stiller store krav til fergemateriell, fergeleier og besetning som skal betjene sambandet.

Fergens størrelse er viktig, ikke bare for å betjene trafikken over sambandet, men også for å kunne utføre regulær rute under krevende værforhold.

Det er få ferger som er godkjent for fartsområdet (Andfjorden). Etter hvert som disse fergene fases ut eller skiftes ut med nye, blir de ofte solgt til utlandet. Ny ferge til sambandet, tilpasset farvann og operative forhold vil være beste løsning. Alternativ er å få hånd om en ferge som frigjøres gjennom anbudssystemet.

Fergeleiene er bygget i 1995 og ble tatt i bruk i 1996. Disse holder ikke dagens standard og krav. Det må forventes en større oppgradering av kaiene, spesielt med tanke på vinterdrift. Det er også mulig at innseilingen i Andenes må vurderes når utbedring av havnen skal utføres.

Basert på kontakt med næringslivet tror vi at de ulike næringsaktørene vil vurdere å benytte sambandet. Utviklingen av sambandet til et attraktivt tilbud, spesielt i vinterhalvåret, og som et alternativ til å kjøre via Bjerkvik, tror vi vil ta noe tid. For å kunne konkurrere mot vegalternativer må sambandet ha høy frekvens, lang åpningstid og være regulær. I tillegg må billettprisen være konkurransedyktig i forhold til totale kostnader for transportvalg.

Strekningen Andenes – Gryllefjord har 1,5 timer overfartstid. Yrkessjåførers pålagte hviletid kan tas på fergeturen. Denne muligheten vil nok vurderes av transportør når en velger alternative transportruter.

Det største potensialet ligger sannsynligvis i persontrafikk, i form av turist- og fritidsreiser. Det vil imidlertid kreve god markedsføring, samt tålmodighet for å bygge opp markedet. Internasjonale turoperatører har i en årrekke etterlyst regularitet, forutsigbarhet og helårlig forbindelse. (lager program, selger inn til sluttkunde og booker gjerne 1,5 – 2 år i forkant)

En helårsrute vil ha en stor kostnad. Inntekter fra billetter vil ikke kunne dekke kostnaden. Det er derfor, etter vår oppfatning, ikke mulig å drifte sambandet på kommersiell basis, og det er derfor nødvendig med offentlig finansiering/tilskudd. Sambandet Botnhamn-Brensholmen, som nå blir helårssamband, hadde ikke vesentlig mer trafikk enn Andenes-Gryllefjord (se kapittel 2).

Samfunnsøkonomisk kan det være flere positive effekter av et helårssamband, bl.a. at regionene Vesterålen og Senja/Midt-Troms bindes tettere sammen. Dette kan gi grunnlag for vekst og bidra til økt bruk av forbindelsen på sikt.

Dersom Visit Vesterålen AS og Visit Senja Regionen vurderer å arbeide videre med prosjektet, anbefaler vi at det gjennomføres grundigere vurderinger av enkelte forhold. Vi nevner noen:

- Maritime forhold bør vurderes grundig. En slik vurdering må omfatte ruteplaner under ulike værforhold, tiltak for å oppnå god regularitet, f.eks. bølgebøyer i Andfjorden, innselingsforhold til fergeleier m.m.
- Krav til fergemateriell, hvilket brukt materiell er ledig eller mulig å sette inn i sambandet, alternativ ny ferge, størrelse, bæreevne, passasjerkapasitet, hastighet i rute mv.
- Fergeleiene må trolig oppgraderes. Det bør utarbeides en tilstandsrapport for hva som må foretas av oppgraderinger for å heve standarden til et nivå tilsvarende krav fra Statens vegvesen. Basert på dette kan kostnader for en oppgradering estimeres.
- En gjennomgang av markedet, basert på et driftskonsept som en er enig om å arbeide videre med. Utvidelse av dagens «skuldervesonger» kan være et alternativ.
- Økonomisk beregning av fergedriften, basert på ønskelig driftskonsept.
- Simulere forskjellige inntektsmuligheter og kostnader.
- Samfunnsøkonomiske og regionale effekter av sambandet.
- En forretningsplan som er egnet for politisk behandling, samt organisering, markedsføring og andre ting som naturlig hører inn under dette.