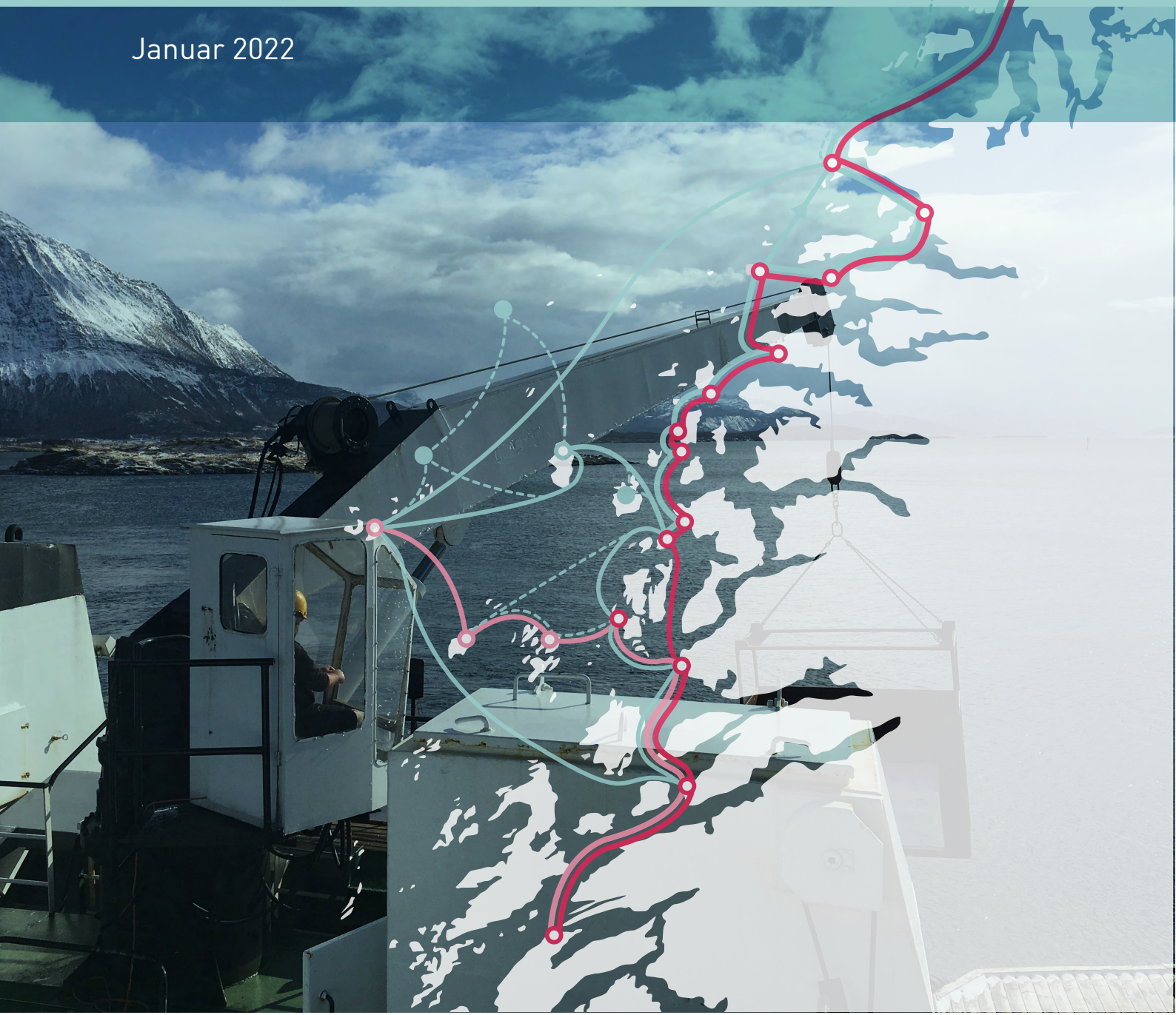




KYSTGODSRUTA

Behovsanalyse og forslag til styrket rutetilbud

Januar 2022



Innhold

1	Bakgrunn	3
1.1	Utviklingsperspektiv: Framtidas hurtigbåt	3
1.2	Mandat	3
1.3	Juridisk grunnlag	4
2	Dagens tilbud	4
2.1	Kystgodsruta (KGR).....	4
2.2	Hurtigbåtruter	6
2.3	Prismodell.....	7
3	Behov	8
3.1	Typer av gods	8
3.2	Oversikt over fiskemottak og fiskeindustri.....	9
3.3	Identifiserte behov for godstransport, pr kai	9
3.4	Gods inn og ut av regionen	17
4	Etterspørsel etter dagens tilbud	18
4.1	Godsvolum med Kystgodsruta	18
4.2	Godsvolum med hurtigbåtene	20
4.3	Dagens tilbud oppsummert.....	20
5	Løsningsforslag	22
5.1	Styrket ruteopplegg – med et fartøy	22
5.2	Styrket ruteopplegg – to fartøy.....	23
5.3	Vurdering av alternativene.....	25
5.4	Reserverute og sesongrute	26
5.5	Krav til materiell.....	27
6	Anbefaling.....	28
	Appendiks	30

Forsidefoto: Nordland fylkeskommune.

1 Bakgrunn

Kystgodsruta (heretter forkortet KGR) er en helårlig godsbåtrute på strekningen Bodø – Helgeland – Bodø i regi av Nordland fylkeskommune.

Nordland fylkeskommune har forespurt Strategisk Ruteplan AS om bistand til å kartlegge godsstrømmene med KGR og de godsførende hurtigbåtrutene Nordlandsekspresen (NEX) I og II, og Helgelandspendelen, og gi anbefaling om godshåndtering ut fra et helhetlig perspektiv på samferdsel som ivaretar hensynet til attraktiv passasjertransport, og bygger opp under målet om reduserte utslipp.

1.1 Utviklingsperspektiv: Framtidas hurtigbåt

Utfordringen med godstransport på hurtigbåt som krever eget godsrom og kran, er at fartøyene blir større, dyrere og tyngre. Dette fører til økt drivstofforbruk og utslipp sammenlignet med tilsvarende fartøy uten godskapasitet. Slik anløpene er organisert i dag krever godsførende hurtigbåter også ekspeditørløsninger.

På lange og værutsatte hurtigbåtruter i Nordland vil det behov for betydelig teknologiutvikling før man kan kjøre utslippsfritt. Samtidig finnes store og små tiltak som kan være effektive på veien mot nullutslipp. Nye fartøy innført på NEX I og II fra 2019 ga ca. 30 % reduksjon i utslipp av CO₂ bl.a. pga. skrogkonstruksjon og lavere vekt.

Nordland fylkeskommune deltar i prosjektet «Fremtidens hurtigbåt», i samarbeid med Vestland, Trøndelag og Troms og Finnmark fylkeskommuner. Målet med prosjektet er å utvikle design og spesifikasjoner for bygging av utslippsfrie hurtigbåter tilpasset ulike samband i fylkene, innenfor to hovedretninger av energibærere; hydrogen og elektrisitet. Det er inngått utviklingskontrakter med seks leverandører om videreutvikling av designkonsepter.

En viktig forutsetning for nullutslipp er reduksjon av vekten på fartøyene. Konsepter tatt fram i innovasjonsprosjektet så langt, bygger på at landgang og fasiliteter for passasjeratkomst flyttes fra fartøy til kai for å redusere vekten på fartøyet. Kraner for håndtering av gods, samt gods- og kjølerom er andre energi- og arealkrevende innretninger på hurtigbåtene. For å realisere målet om utslippsfrie hurtigbåter ligger det nærmest som en forutsetning at gods som krever håndtering med kran, tas av hurtigbåtene og håndteres på annen måte.

1.2 Mandat

Prosjektet er gitt følgende mandat:

1. Analysere behovene for godstransport i det geografiske markedet til hurtigbåtrutene NEX I og II og Helgelandspendelen.
2. Utrede og foreslå endringer i rutetilbudet til KGR, slik at en større andel av godset går med godsruta i stedet for med hurtigbåt.
3. Vurdere om det anbefalte ruteopplegget med KGR er godt nok til at befraktning av større/tyngre gods på hurtigbåtene som krever håndtering med kran kan avskaffes.

I tillegg til rutene NEX I og II og Helgelandspendelen, er det ønskelig å *avlaste* hurtigbåtenes godsvolum på rutene til Væran og Gildeskål.

Prosjekteier er Tone Øverli, seksjonsleder for mobilitet, Nordland fylkeskommune.

Prosjektgruppa har bestått av Bjørn Revang, faggrupeleder mobilitetskontrakt, og Jens Morten Nystad, faggrupeleder drift og mobilitet, Nordland fylkeskommune, samt Espen Martinsen og Beate Paulsrud fra SR. Arbeidet er gjennomført i perioden oktober 2021 – januar 2022.

1.3 Juridisk grunnlag

KGR anskaffes iht. Lov om offentlige anskaffelser av 16.juli 1999 nr 69 og forskrift om offentlige anskaffelser av 7. april 2006 nr. 402, del I og II.

I forbindelse med utredningen ønsket Nordland fylkeskommunen å kartlegge det juridiske handlingsrommet for å tilby en godsroute, og begrense godsfrakt på hurtigbåtene. Det følgende bygger på notat fra Advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig (SVW) AS 3.11.2021.

Transporttjenester klassifiseres som tjenester av almen økonomisk betydning hvor det offentlige subsidierer transportselskaper for å sikre et regelmessig transporttilbud i områder eller på tidspunkter der det ellers ikke er grunnlag for ordinær kommersiell drift. SVW legger til grunn at bakgrunnen for anskaffelsen er å sikre drift av godstransport som det ellers ikke ville vært regulært kommersielt grunnlag for. Driften av godsruuten kjøpes inn etter en vanlig anbudskonkurranse, der tilbyderne setter prisen i markedet. Anskaffelsen av en godsroute er følgelig lovlig.

SVW vurderer det rettslige handlingsrommet for å flytte godstransport ut fra eksisterende kontrakter om drift av hurtigbåter og utlyse en egen kontrakt som kun omfatter godstransport. Endringen vil være lovlig, så lenge leverandøren ikke får en økonomisk fordel av endringen jf. anskaffelsesforskriften § 28-2. Det bør altså gjøres en reduksjon i godtgjørelsen til operatører av hurtigbåtrutene dersom anbudsprisen tar høyde for håndtering av gods.

2 Dagens tilbud

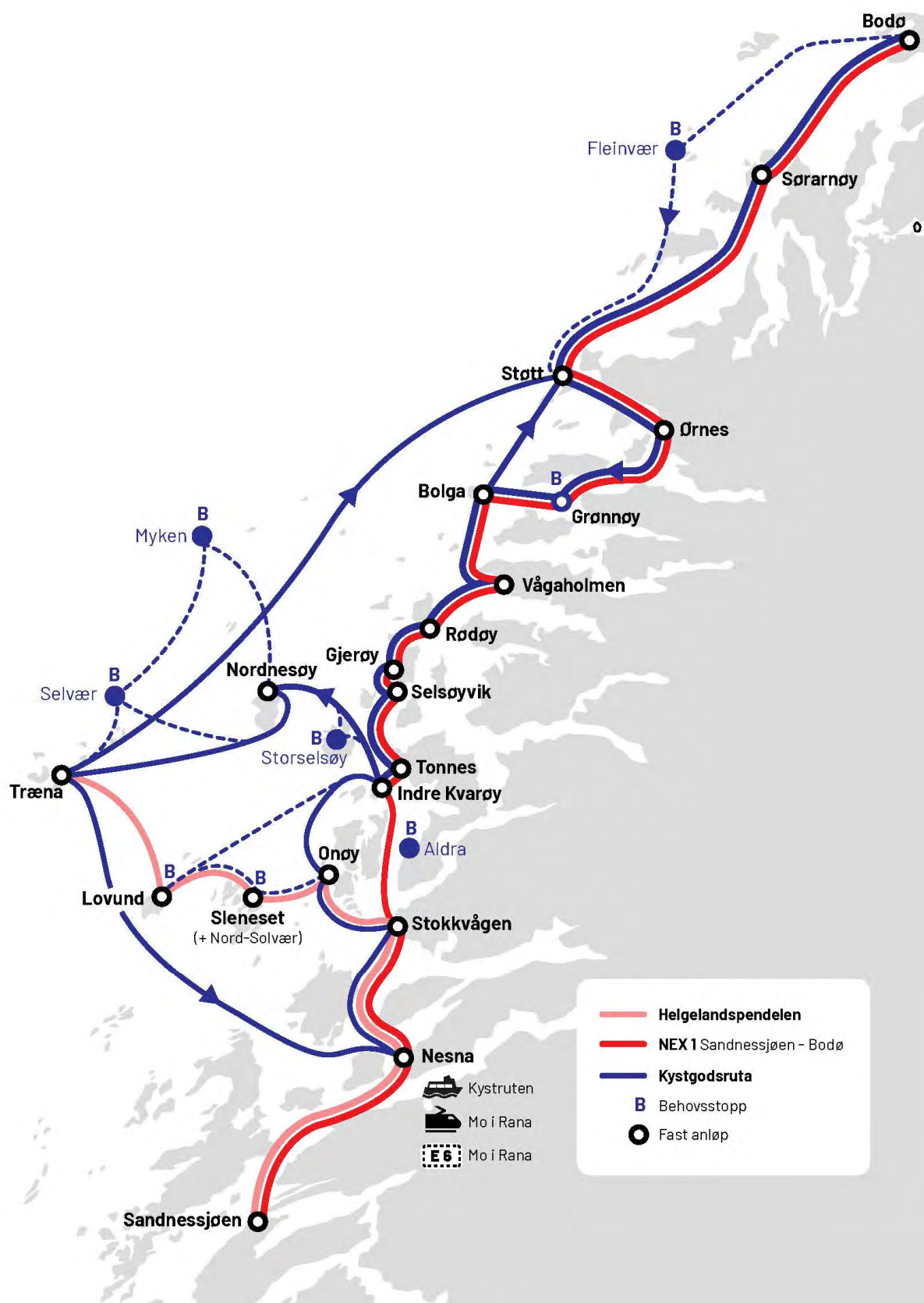
2.1 Kystgodsruta (KGR)

KGR trafikkerer ruten Bodø – Nesna med en rekke mellomstopp og behovsanløp. Dersom det ikke er varer til/fra et anløp trenger ikke båten å anløpe dette stedet. På denne bakgrunn er en rekke anløp definert som behovsanløp i ruteplanen. KGR gjør også bestillingsstopp på andre kaier enn anløpsstedene som er definert i rutetabellen. En forutsetning for anløp er at det er egnet kai eller ferjekai på stedet.

Dagens rute har oppstart og avslutning i Bodø. To ukentlige turer tirsdager og torsdager betjener Nesna, med retur onsdag og fredag. En variant av ruten trafikkerer strekningen Bodø – Træna med avganger mandager. Opprinnelig var mandagsturen begrenset til krabbesesongen (fra medio august t.o.m. oktober), men har blitt utvidet til helårsrute. Mandager gis også behovsanløp til Væran rundt Bodø. Terminalen i Bodø indre havn benyttes for lasting og lossing.

KGR driftes av Finn Olsen Rederi AS på kontrakt med Nordland fylkeskommune for perioden 01.01.2014 til 31.12.2023. Ruten betjenes med M/S Fjordlast II, som er et lasteskip med godskapasitet på 130 tonn, kran med kapasitet på 5000 kg, og servicefart på 10 knop.

Det benyttes en såkalt nettokontrakt, som innebærer at operatøren bærer ansvaret for både kostnader og inntekter i kontraktsperioden (i motsetning til en bruttokontrakt, der oppdragsgiver i dette tilfellet fylkeskommunen bærer inntektsrisikoen). Nettokontrakt benyttes bl.a. for å gi operatør insentiv til å jobbe for størst mulig godsvolum, økte inntekter og høy servicegrad overfor kundene. Noen av de fremste styrkene til dagens godsroute er fleksibiliteten til å tilpasse ruten til behovene, og kontraktstypen som gir operatøren insentiver til å yte høy service for å maksimere godsvolumet. Fylkeskommunens tilskudd til godsruuten utgjorde ca. 7,6 mill. kr i 2020.



Illustrasjon: Rutekart for Kystgodsruta og de regionale hurtigbåtene som viser at anløpsstedene i stor grad er sammenfallende. Forskjellene i tilbudene handler i første rekke om frekvens, hastighet og pris, men ikke flatedekning.

2.2 Hurtigbåtruter

I denne utredningen inngår vurderinger av godsvolumet med hurtigbåtrutene:

- NEX I Bodø – Sandnessjøen t/r
- NEX II Bodø – Svolvær t/r
- Helgelandspendelen Sandnessjøen - Træna t/r

Tilbudet med NEX I og II består i all hovedsak av en daglig tur med ankomst Bodø på formiddagen og avgangstid Bodø på ettermiddagen. Helgelandspendelen binder sammen Træna og mellomsteder med Sandnessjøen med inntil to daglige rundturer pluss en kveldsrundtur til Stokkvågen i korrespondanse med sørgående NEX I. Rutene betjenes med godsførende fartøy med kapasitet til inntil 16 paller i eget lasterom, med kjølerom. Det er ikke fryserom på hurtigbåtene. Kapasiteten vurderes som tilfredsstillende. I noen tilfeller settes gods igjen, og da blir tidskritisk gods prioritert.

På hurtigbåtrutene har fylkeskommunen inngått bruttokontrakter, som innebærer at operatør ikke bærer risiko for persontrafikk- eller godsinntekter. Godsinntektene tilfaller fylkeskommunen, fratrukket en andel som kompenserer for ekspeditør- og andre kostnader knyttet til godshåndtering. Operatøren har dermed ikke insentiver til å jobbe for økt godsvolum, og man kan se bort fra at hurtigbåtenes godsvolum kan forklares ved at operatøren konkurrerer aggressivt mot KGR om godset.

På Helgelandspendelen er det begrensninger i hvilke avganger som tar med gods som må heises om bord, begrenset til en daglig avgang i hver retning. NEX I tar ikke gods til/fra Sandnessjøen, som henger sammen med åpningstidene til godsekspedisjonen her. Det er ingen begrensninger i hvilke avganger som medtar gods som kan bæres/trilles om bord på noen av hurtigbåtrutene gitt at det er plass ombord. En problemstilling gjelder farlig gods f.eks. drivstoff til fritidsbåter, små propanbeholdere mv. Det er forbudt å frakte farlig gods med hurtigbåtene.

De største kundefordelene ved å befrakte gods på hurtigbåt i stedet for KGR er forutsigbare avgangstider, god frekvens, og kort reisetid for tidskritisk gods.

Ulempene med å frakte gods med hurtigbåt er bl.a.

- tyngre fartøy og økte utslipp,
- at det påvirker passasjertilbudet negativt pga. økte liggetider,
- det oppstår forsinkelser som følge av godshåndtering,
- det stiller økt krav til standard på kai og atkomsten til disse,
- krav om ekspeditør på kaier der det kreves, og hvor det oppbevares gods for kundene.

Utover dette er det ønskelig avlaste godsvolum på hurtigbåtrutene til Væran og Gildeskål. På disse rutene tilbys flere daglige avganger med godsførende hurtigbåt. På disse rutene kan godskapasitet være en utfordring, og det kan være problemstillinger knyttet til samlasting av ulike typer gods (eksempelvis dagligvarer og avfallstransport). På Gildeskålruten er muligheten for å sende gods som må heises begrenset til utvalgte avganger. Driften av rutene i Væran og Gildeskål er lyst ut for perioden 2024 – 2033 med godsførende fartøyer. Det er like fullt ønskelig at en styrket godsroute kan håndtere mest mulig av godsvolumet til Væran og Gildeskål.

2.3 Prismodell

Det benyttes ulike prismodeller for sending av gods med Kystgodsruta og hurtigbåtene. Følgende pristabeller er vedlagt utredningen:

- Ordinært takstregulativ for godsfrakt med Kystgodsruta (vedlegg 1)
- Ordinært takstregulativ for godsfrakt med hurtigbåt (vedlegg 2)

Målt ved listepriene er det ca. 30-35 % dyrere å sende gods med hurtigbåt fremfor KGR:

- Gods inntil 10 kg og 7 soner: +36 % dyrere med hurtigbåt enn KGR.
- Gods inntil 1000 kg og 7 soner: +30 % dyrere med hurtigbåt.
- For å sende gods lang distanse (> 16 soner): +35 % uavhengig av vekt.

Imidlertid gis det betydelige rabatter. Et eget særregulativ gjelder fisk og annen sjømat med hurtigbåt, som innebærer at transportørene ikke betaler for returfrakt, og at det ikke betales for vekten av kar og is/vann i transporten. Samme prisfordeler gis til de samfunnene som hverken har kystgodsroute, bilvei eller ferje.

Prisdifferensiering skal stimulere til at godset fraktes på «riktig» måte. Ikke-tidskritisk gods bør som hovedregel ikke gå med hurtigbåt når det tilbys en godsroute ved samme anløpssted. Men det finnes mange eksempler på at ikke-tidskritisk gods fraktes med hurtigbåtene, noe som kan indikere at prisdifferensen er for lav til at den har omfordelende effekt mellom hurtigbåt og KGR. Det er tvilsomt om prisnivået på gods med hurtigbåt reflekterer kvaliteten som leveres.

Pristabellen for KGR fastsettes og justeres på lik linje med andre takstregulativer årlig av Nordland fylkeskommune. Tabellen består av makspriser, der operatøren står fritt til å tilby lavere enn makspris og storkunderrabatter. Store kunder med faste volumer betaler altså en lavere pris enn listepriene. Analyser av godsvolum og inntekter i 2020 viser at prisene varierer mellom 1,35 - 4,20 kr/kg for ulike befraktninger og strekninger med KGR.

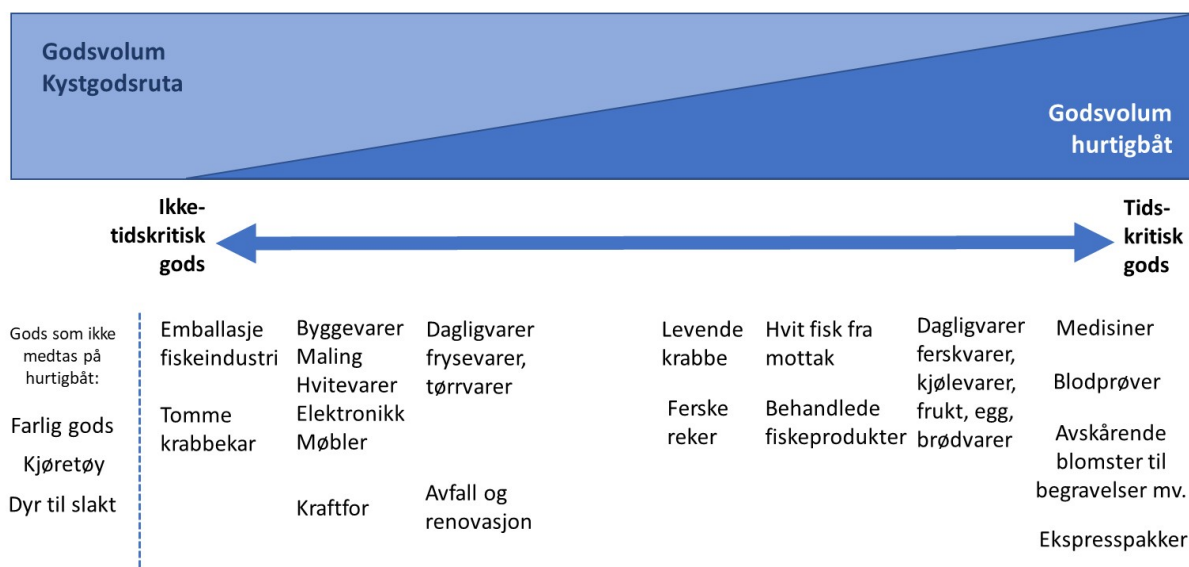


Foto: Nordland fylkeskommune.

3 Behov

3.1 Typer av gods

Det finnes mange kategorier av gods som det er behov for å transportere. Godset kan skjematisk plasseres på en tidslinje fra ikke-tidskritisk gods til tidskritisk gods. Det kan være variasjoner innen hver godstype med hensyn til graden av tidskritisk. Det er også godstyper som ikke medtas på hurtigbåt, og som KGR håndterer uavhengig av hvor tidskritisk det måtte være. Det er etablert en rollefordeling mellom hvilket godsvolum som går med KGR og med hurtigbåtene, der hurtigbåt overtar mer og mer av det tidskritiske volumet. Dette er likevel ikke et rent skille og det kan være variasjoner innen hver godstype:



Illustrasjon: Typer av gods plassert skjematisk på en tidslinje mellom ikke-kritisk og tidskritisk gods.

Iht. dagens kontrakt skal Kystgodsruta kunne gjennomføre transport i hovedsak av følgende vareslag:

- Dagligvarer
- Kjøle-/frysevarer
- Fersk fisk, levende krabbe
- Lange lengder (12 meter)
- Plater (2x6 meter)
- Volumgods
- Gass
- Levende dyr
- Biler/traktorer

Det er naturlig at denne oversikten oppdateres i forkant av neste anbud, slik at den er dekkende for et eventuelt utvidet oppdrag for KGR.

Det er identifisert behov for transport av gass til Myken og retur av tomme gassbeholdere til fastlandet. Myken Destilleri bruker allerede 80 kg/dag av propangass, noe som forventes å øke fremover. I dag transporteres propan i bur med 11 stk. 33-kgs gassflasker, eller litt større tanker med 190 kg. Dette er upraktisk små enheter gitt behovet. Kundens primære ønske er å benytte tanker som er bygget inn i standard containere, minimum 10-fots containere ("kvartkontainer"), som hver veier ca. 3000 kg når de er fulle av propangass, eller aller helst 20-fotscontainere, som antas å veie opp mot 7000 kg, som kan "sirkulere" mellom bruk på Myken og fylling på fastlandet.

Annet farlig gods som etterspørres transport av er bensin til fritidsbåter. Oftest er det tilgang på diesel på de fleste øyene, men sjelden bensin til fritidsbåter.

3.2 Oversikt over fiskemottak og fiskeindustri

Det er gjort en kartlegging av lokaliseringen av fiskemottak og -industri i trafikkområdet. Aktiviteten pr mottak varierer noe, men generelt representerer mottakene betydelige godsvolumer og er spesielt relevante i denne utredningen.

I gjennomgangen skilles på behovene til fiskemottakene og fiskeindustri:

- *Fiskemottak* mottar, behandler og videreselger vill fisk og skalldyr fra yrkesfiskere. Havnene med fiskemottak har derfor behov for relativt god frekvens i tilbudet for å sende fersk fisk videre til kunder på fastlandet, eller til industri for videreforedling.
 - Det vurderes som gunstig at rutene anløper på ettermiddag/kveld, etter at yrkesfiskerne har levert fangsten på morgen/dagtid. Det foregår fiske i størst grad i ukedagene. Mange mottak stenger ned i juli. Skrova, Helnessund, Helligvær, Fleinvær, Sørarnøy, Bolga, Røddøy, Nordnesøy, Selvær og Træna er øyer med registrerte fiskemottak (kilde: Norges Råfisklag, <https://www.rafisklaget.no/mottakskartet> pr 12/2021).
- *Fiskeindustri* driver foredling av fisk for salg. Fiskemottakene sikrer råstofftilgang til fiskeindustrien. Her trekkes fiskeindustrien på Træna fram, som er hjørnesteinsbedriften i øykommunen, og en sentral del av den helhetlige strukturen av fiskemottak på Helgeland. Fiskeindustrien på Træna har både behov for frekvente leveranser av råvarer fra mottakene langs kysten, og rute for å transportere ferdig foredelede fiskeprodukter ut.
 - For ruteplanlegging innebærer dette at Træna bør anløpes etter kaiene med fiskemottak, med før fastlandet, med en viss regularitet – helst daglige anløp – for å sikre råvaretilgangen. I fiskemottaket jobbes det primært på dagtid. Det vurderes som effektivt å losse råvarer og laste ferdig foredelede produkter for transport til fastlandet med et og samme anløp kvelds-/nattestid.

Gjennomgangen viste også at strukturendringer forekommer, f.eks. at mottak legges ned eller reetableres, og at aktiviteten varierer. Dette forteller at ruteopplegget bør være fleksibelt og kunne tilpasses framtidige strukturendringer innen fiskemottak og -industri, som er og vil være en viktig målgruppe for godsruten.

3.3 Identifiserte behov for godstransport, pr kai

Nedenfor følger en detaljert oversikt over dagens godsvolum, som grunnlag for å uttrykkene behovene pr anløpssted. Hvilken type gods (jf. tidslinjen mellom tidskritisk og ikke-tidskritisk), hvor godset skal fra/til og volum, er sentralt for å kunne anbefale riktig betjeningsform. Oversikten viser at behovene er sammensatte, og peker i ulike retninger både geografisk og med tanke på aktuelle løsningsforslag.

Oversikten framkommer etter samtaler med rederiene som betjener rutene. Møte med Finn Olsen Rederi AS (operatør av Kystgodsruta) ved Britt-Eli Olsen og Leif Helge Olsen ble gjennomført 1.12.2021. Samtaler med Boreal Sjø AS (operatør av godsførende hurtigbåtruter NEX I og II og Helgelandspendelen) ved driftsleder Ingebjørn Elling Myrvang Pedersen, kaptein Morten Kvig og godsansvarlig Åge Olaussen ble gjennomført i desember 2021.

En svakhet ved metoden er at man tar utgangspunkt i dagens godsvolumer, og en etterspørsel som svarer på dagens tilbud. Vi fanger ikke opp behov som ikke betjenes i dag, eller eventuelle framtidige endringer i markedsbehovene pga. strukturelle endringer eller annet.

Antall bosatte som oppgis nedenfor er hentet fra ArcGIS med kartgrunnlag fra SSB pr 2020. «Dagligvare» uttrykker matbutikk/handel med lange åpningstider, mens «Butikk» uttrykker handel med - skjønnsmessig vurdert – begrensede åpningstider.

Anløpssted	Fakta	Behov	Dagens tilbud. Potensial for KGR.
Aldra	21 bosatte Landbruk	Melkeproduksjon som tilsier behov for å frakte ut og inn melketanken flere ganger pr uke. Transport av dyr til slakt, ca. 2-3 ganger/år, høsten.	Behovene dekkes med båtruten i Lurøy (MS Nesøy) KGR betjener Aldra ved behov, spesielt ifm. dyretransport.
Bodø	Knutepunkt	Uttransport: <ul style="list-style-type: none"> • Byggevarer, dagligvarer, hvitevarer mv. til samtlige anløpssteder. • Fisk til Lofoten. • Renovasjon Væran. • Kjøretøy Landegode. Inntransport: <ul style="list-style-type: none"> • Fisk for omlasting til tog/bil. • Renovasjon 	Sørgående NEX tar ca 3. løft pr tur fra Bodø. En del gods til Stokkvågen for omlasting til Helgelandspendelen. Nordgående NEX laster fisk til Lofoten, ellers lite stykkgoods som går med bil til Steigen. For KGR er Bodø en viktig havn for volum ut.
Bogøy	125 bosatte + omland. Lakseslakteri Dagligvare	Ofte noen kasser laks, til Svolvær og Bodø. Lavt med stabilt volum. Lavt volum inn.	Lastes på sør-/ nordgående NEX II. Erfarer at stykkgoods og dagligvarer går med bil.
Bolga	103 bosatte Dagligvare Fiskemottak	Byggevarer, dagligvarer, hvitevarer og annet gods inn. Emballasje til fisk og tomme kar til krabbetransport. Fiskemottak med betydelig aktivitet. Fisk sendes til Træna, samt Nesna for videretransport, krabbe til Tonnes.	KGR har betydelig andel av volum ut og inn, men også sørgående NEX I tar godsvolum der noe mer bør kunne overføres til KGR.

Anløpssted	Fakta	Behov	Dagens tilbud. Potensial for KGR.
Fleinvær (Mevær og Sørvær)	10 bosatte Fiskemottak	Generelt lavt godsvolum. Noe krabbe (Mevær) til Tonnes i sesong. Byggevarer mv. (Sørvær) ved behov.	Båtruten i Gildeskål. Godsvolum betjenes med KGR «krabbetur».
Gjerøy	82 bosatte Butikk.	En del godsvolum inn både fra nord og sør, dagligvarer, byggevarer mv. Viktig godsanløp i størrelse, etter Rødøy. Ikke fiskemottak, dermed muligens ikke behov for daglig anløp for gods som ikke trenger løftes.	Lokalruten i Rødøy. Sørgående NEXII har som regel 1-5 løft med kran pr tur. KGR bør kunne ta større godsvolum her.
Grønøy	På fastlandet med bilvei.	Mest volum inn, som hvitevarer, stykkgoods. Noe krabbe ut som skal til Tonnes i sesong.	Sørgående NEX I tar meste av volumet nå. KGR kan avlaste mer av dette.
Helligvær	95 bosatte Fiskemottak Dagligvare	Dagligvarer, byggevarer mv. Renovasjonsordning med transport av avfall til fastlandet, kan være behov for inntil 8 containere samtidig. Fiskemottak med betydelig aktivitet som sender fisk daglig til Bodø for videretransport.	Godsførende båtrute i Væran håndterer det meste av godset. KGR transporterer avfall inn og tomme containere ut. Laster også med fisk når det er stort volum. Problemstilling knyttet til samtasting. Potensielt kan KGR ta større volum.
Helnessund	240 bosatte Fiskemottak Dagligvarer Byggevare?	Losser forbruksmateriell, byggevarer, men ikke noe fast volum. Fiskemottak som sender fisk til Bodø for videretransport.	Nord/sørgående NEX II. Fiskemottaket kan i prinsippet sende hver morgen. Men det meste av fisken er konsentrert på tidlige ettermiddags- avganger tirsdager og fredager. Erfarer at stykkgoods går med bil til Steigen.
Indre Kvarøy	67 bosatte Dagligvare Snekker- verksted	Får matvarer inn fra Tonnes, og frysevarer fra Nesna. Det lastes (flatpakke)de trapper, vinduer mv. fra snekkerfabrikken. Noe krabbe som sendes til Nesna.	Bilferje utvalgte dager inngår i Trænaruten. Sør/nordgående NEX I tar en stor del av volumet. Potensial for at mer gods kan gå med KGR gitt riktig utforming av tilbudet.

Anløpssted	Fakta	Behov	Dagens tilbud. Potensial for KGR.
Landegode	45 bosatte Landbruk	Transport av avfall. Mulighet for å sende kjøretøy til/retur ved EU-kontroll, mattilsyn, politi, betongbil mv. Det er ferjekai på Landegode (Fenes)	Godsførende båtrute i Væran. KGR 1. og 3. mandagen i måneden.
Lovund	493 bosatte Fiskeindustri Dagligvare	Det registreres kun unntaksvis gods hit som løftes med kran. Volum av gods som kan bæres om bord.	Bilferje fra Stokkvågen. Helgelandspendelen. Fisk lastes på bil på Lovund.
Myken	12 bosatte Butikk Destilleri	Dagligvarer og byggevarer inn til Myken. Myken Destilleri AS etterspør propangass til whiskyproduksjon, se omtale i kap. 3.1. Uttransport av produkter fra destilleriet.	Dagligvarer samt transport av produkter fra destilleriet går med daglig lokalrute i Rødøy (MS Gjerøy) Propan fraktes med KGR når været tillater og det ikke er i konflikt med andre godstyper.
Nesna	Knutepunkt med omlastning	Fisk fra mottak langs hele kysten losses, for transport videre med Kystruta sørover. Ferdig bearbeidede fiskeprodukter fra Træna føres i land. Noe krabbe. Dagligvarer og byggevarer lastes i Nesna til samtlige anløp i Lurøy og Rødøy. Det sendes mye egg. Ferske brødvarer var det mye av før, men lite nå. Ingen spesielle ukedager som utmerker seg, jevnt trykk hele uken.	Sørgående NEX har last til Nesna hver tur, 2-10 løft. Nordgående NEX har last fra Nesna på alle turer. Når det gjelder fryselast har man inntrykk av at transportørene sender med NEX pga. den korte reisetiden/ begrenset opptining av varer. Men frysevarer burde ikke være definert som tidskritisk dersom fasilitetene er lagt til rette på KGR. Betydelig volum på KGR fra Nesna, men potensialet er større.

Anløpssted	Fakta	Behov	Dagens tilbud. Potensial for KGR.
Nordnesøy	122 bosatte Fiskemottak Dagligvare	Fiskemottak med betydelig aktivitet. Fisk sendes videre til Træna. Krabbe til Tonnes.	Blant de største anløpsstedene for KGR målt i uttransporterte kg. Betjenes også med båtruten i Rødøy (MS Gjerøy) og bilferje i Rødøybassenget.
Nordskot	83 bosatte Dagligvare	Det er sjeldent gods hit.	NEX II
Nordværnes		Anløpsstedet er nedlagt.	KGR kan anløpe ved behov og gitt at det finnes kai å anløpe.
Onøy	270 bosatte Dagligvare Byggevare	Legekantor der blodprøver sendes til Sandnessjøen for analyse. Byggevaren ønsker å sende varer til øyene i Lurøy og Rødøy, men har ikke være tilbudt pga. ekspeditør. Fiskemottak nedlagt.	Helgelandspendelen er ikke godsførende fra Onøy annet enn for gods som kan bæres om bord. KGR anløper ved behov. Betjenes også med bilferje fra Stokkvågen.
Rødøy	144 bosatte Dagligvare Fiskemottak Fiskeindustri	Dagligvarer og byggevarer inn, fra Bodø, Vågaholmen og Nesna. Friske blomster tas imot i forbindelse med begravelser mv. Medisiner. Betydelig uttransport av fisk til Nesna for omlasting til Kystruten og krabbe til Tonnes.	Fiskeindustri sender med egen båt. KGR står for et betydelig volum. Sørgående NEX I får volumet de dagene ikke KGR ikke går. Betjenes også med båtruten i Rødøy (MS Gjerøy) og bilferje i Rødøybassenget.
Sandnessjøen	Knutepunkt	Brødvare og annet gods til øyene i Lurøy. KGR betjente Sandnessjøen midlertidig under covid-19 da Kystruten ikke hadde daglige anløp, men svært lav etterspørsel. Sandnessjøen ble tidligere forsøkt betjent kommersielt av rederiet, lavt volum, begrenset til 1-2 paller pr tur.	Helgelandspendelen er godsførende på utvalgte avganger. NEX I tar ikke gods til/fra Sandnessjøen pga. åpningstidene til ekspedisjonen. Operatør mottar sjelden forespørsler. Vurderer at det ikke er grunnlag for å trekke KGR til Sandnessjøen.

Anløpssted	Fakta	Behov	Dagens tilbud. Potensial for KGR.
Selsøyvik	28 bosatte Matfiskanlegg (røkeri) Butikk	Dagligvarer ankommer sørfra. Enkelte ganger frysevarer. På noen turer er det lossing av laks som skal til røyking. Generelt lite gods sammenlignet med andre øyer i Rødøy.	KGR anløper ved behov. Sør- og nordgående NEX I anløper daglig. Betjenes også med båtruten i Rødøy (MS Gjerøy) og bilferje i Rødøybassenget.
Selvær	58 bosatte Fiskemottak Butikk	Det lastes fisk til foredling på Træna.	KGR anløper ved behov. Betjenes også med båtruten Træna lokal (MS Sanna) i korrespondanse med Helgelandspendelen og bilferjen Træna- Stokkvågen.
Skrova	196 bosatte Fiskemottak -slakteri og -industri Dagligvare	Inntransport av dagligvarer og annet gods, primært fra Svolvær. Transport av avfall til Svolvær.	Daglige anløp med NEX II på sør- og nordgående. Betjenes også med bilferjen Svolvær-Skrova (- Skutvik sommer) Mye av varetransporten går allerede med lastebil. Transport av fisk går med bil via ferjen. Det vurderes å ikke være behov for KGR i tillegg.
Skutvik	Betjener støtte omland på Hamarøy Dagligvare	Det medtas ikke gods pr nå, pga. forhold knyttet til kai og ekspeditør.	Daglige anløp med NEX II på sør- og nordgående. Gods som kan bæres om bord medtas. Stykkgoods går med lastebil fra Bodø.
Sleneset (+ Nord- Solvær)	288 bosatte (+6 bosatte)	Dagligvarer, byggevarer, elektronikk inn. Fiskemottaket på Sleneset har vært lukket, reetableres.	KGR anløper Sleneset og Nord-Solvær ved behov, noe som er sjeldent. Bilferjen i Lurøy står for det største godsvolumet. Helgelandspendelen tar for tiden dagligvarer, skyldes ferjetidene.

Anløpssted	Fakta	Behov	Dagens tilbud. Potensial for KGR.
Stokkvågen	Knutepunkt med omlasting	<p>Lite godsvolum som skal til Stokkvågen. Gods fraktes primært hit for omlasting båt-båt eller båt-bil.</p> <p>Betydelig omlasting mellom sørgående NEX I og Helgelandsspendel f.eks. elektromateriell til Sleneset og Lovund.</p> <p>Lossing av fisk fra Træna på kvelden for videretransport med lastebil.</p>	<p>Helgelandsspendelen betjener lokalt gods til/fra Stokkvågen, samt lokalruten i Lurøy (MS Nesøy).</p> <p>Omlaster fra tid til annen gods som skal til Nesna, fordi Helgelandsspendelen har ikke godsstopp på Nesna.</p> <p>Omlasting båt-båt eller båt-bil må ikke skje i Stokkvågen.</p>
Storselsøy	20 bosatte	<p>Relativt lavt transportbehov, da det ikke er fiskemottak eller dagligvare.</p>	<p>KGR anløper ved behov.</p> <p>Betjenes også med båtruten i Rødøy (MS Gjerøy) og bilferje i Rødøybassenget.</p>
Støtt	26 bosatte Butikk	<p>Gods fra Bodø, byggevarer, stykkgoods.</p> <p>Dagligvarer fra Ørnes.</p> <p>Avfall transporteres til Bodø for behandling.</p> <p>Kjøretøy tur/retur Ørnes, varierende omfang.</p>	<p>Lokalruten i Meløy (MS Skarstind) betjener det største godsvolumet.</p> <p>KGR håndterer avfall og biler, noe annet gods.</p> <p>Sørgående NEX med stykkgoods fra Bodø.</p> <p>Nordgående NEX I tar ikke gods til/fra Støtt.</p>
Svolvær	Knutepunkt	<p>Lossing av avfall fra Skrova.</p> <p>Det meste av godset som lastes i Svolvær skal til Skrova. Dagligvarer, stykkgoods.</p> <p>Har i det senere lastet fisk til Bodø for videretransport, de dagene Kystruten ikke går (pga. covid-19). Ikke noe fast.</p>	<p>NEX II har relativt ugunstige tider i Svolvær med tanke på godshåndtering.</p> <p>Skrova betjenes også med bilferje, og det meste av godset inkludert fisk går allerede med lastebil.</p>

Anløpssted	Fakta	Behov	Dagens tilbud. Potensial for KGR.
Sørarnøy	261 bosatte Fiskemottak Fiskeindustri Dagligvare	Dagligvarer, byggevarer og stykkgoods. Begrenset aktivitet på fiskemottaket. Krabbe i sesong. KGR anløper ekspeditørkaia.	Betjenes av godsførende lokalrute i Gildeskål, bilferje fra Sund og Horsdal, og sør-/nordgående NEX I. KGR tar liten andel av samlet godsvolum pr nå.
Tonnes	Knutepunkt med omlasting	I egenskap av å ligge på fastlandet med ferjefri veiforbindelse er dette et viktig omlastingspunkt mellom båt og lastebil. Fisk, krabbekar og reker losses. De fleste mottakene sender varer hit. Dagligvarer, byggevarer mv. til øyene, spesielt til Indre Kvarøy, samt Myken. Tomkar for krabbe sendes til øyene fra Tonnes. Propangass til Myken.	Sørgående NEX I frakter dagligvarer. Nordgående NEX er involvert i tomkar krabbe. KGR står for et betydelig volum. Fast anløpssted for KGR, og svært sjelden at man seiler forbi uten gods til/fra. Det er en fordel for transporten videre at ankomsten til Tonnes ikke er for sent på kvelden/natten.
Træna	386 bosatte Fiskemottak Fiskeindustri	Fiskeindustri, med behov for en viss frekvens i leveranse av råvarer fra mottakene langs kysten, og uttransport av ferdig bearbejdede varer. Det antas at et best mulig tidspunkt for leveranse av råvare og uttransport av ferdige produkter er utenfor industriens åpningstid (natt). Dagligvarer, byggevarer, elektronikk og stykkgoods.	KGR leverer råvarer til industrien, men transporterer svært lite av de ferdige produktene. Betjenes også med bilferje fra Stokkvågen og Helgelandspendelen. Behandlede fiskeprodukter går med lastebil, eventuelt med Helgelandspendelen til Stokkvågen (kveld) eller Sandnessjøen (05:20). KGR vil kunne avlaste dette gitt riktig rutetabell.
Vikholmen		Tidligere anløpssted på KGR. Fiskeindustri er nå nedlagt. Vurderes ikke å være behov.	Betjenes med bilferje fra Nesna. KGR gjør stopp hvis spesielle behov.

Anløpssted	Fakta	Behov	Dagens tilbud. Potensial for KGR.
Vågaholmen	117 bosatte Handelshus med regional funksjon Byggevarer	Noe lossing av gods nordfra. I all hovedsak fra Bodø. Lasting av byggevarer, maling og dagligvarer lastes til øyene i Rødøy samt til Bolga. Varierende behov pr dag, men betydelig volum i sum. Lasting av kraftfor.	KGR tar en andel av godset, spesielt på den sørgående turen. Sørgående NEX I tar byggevarer, maling og dagligvarer. Gods Bodø-Vågaholmen går primært med lastebil. Ikke ønskelig å flytte over på kjøp.
Ørnes	Handelssted og knutepunkt	Kjøretøyer til/fra Støtt. Det lastes gods etter behov til øyene i Meløy og Rødøy. Nevner spesielt medisiner, blomster f.eks. båretbuketter ved begravelser. Spesielt mye stykkgoods fra Ørnes. Reker sendes til Tonnes	Lokalruten i Meløy (MS Skarstind) betjener det største godsvolumet. KGR håndterer kjøretøy til/fra Støtt, og noe gods. NEX tar spesielt mye stykkgoods. Gods Bodø-Ørnes går med bil. Ikke ønskelig å flytte over på kjøp.

3.4 Gods inn og ut av regionen

Kystruten betjener strekningen Bergen – Kirkenes med sørgående og nordgående ruter, som daglig trafikkerer havnene Sandnessjøen, Nesna, Ørnes, Bodø, Stamsund og Svolvær. Kystruten er en viktig forbindelse for å bringe gods inn til og ut av regionen. En mye benyttet rute for fiskeprodukter er omlasting i Nesna for videre transport med Kystruten til Trondheim osv. Daglige anløp i Nesna er kl. 06:10 (nordgående) og 10:35 (sørgående). I ruteplanlegging gir dette interessante muligheter ved at et anløp i tidsperioden mellom disse avgangstidene, vil kunne betjene gods sørover og nordover med et minimum av terminaltid. Kystruten opereres av selskapene Hurtigruten AS og Havila Kystruten AS.

Også godsterminalene for jernbanen i Mo og Bodø har relevans for KGR. Mo er en underveisterrminal, dvs. at gods lastes under stopp, uten at toget kjøres til et lastespor. Det innebærer rask omlasting til bil. Normalt ankommer godset Mo sent på natten/tidlig morgen, og er ferdig omlastet til bil for utkjøring mot Nesna/Helgeland senest kl. 06. For ruteplanlegging innebærer dette at hvis KGR avgår fra Nesna tidligst kl. 08, vil godset som ankommer Mo under natten kunne bli med ut. I Bodø ankommer godstogene normalt på morgenen/formiddagen, og godset har dermed et bredere tidsvindu for å rekke Kystgodsrutas avgang fra Bodø.

Mye gods finner veien inn til/ut av regionen med lastebil. Forbindelsen Nesna – Mo (E6) har en kjøretid på vel en time. Godset som skal være med Kystgodsruta kan også ankomme

Nesna med bil fra Sandnessjøen via ferjen på Levang. Ferjen har ankomst til Nesna kl. 06:20, 07:10, 08:00 og 09:05 (pr desember 2021). Nesna er dermed godt tilgjengelig både til/fra E6 og sør, og utgjør et naturlig sørlig vendepunkt for KGR.

4 Etterspørsel etter dagens tilbud

4.1 Godsvolum med Kystgodsruta

I 2020 ble det transportert mellom 5.100 og 5.200 tonn gods med Kystgodsruta.

Volumet i 2020 er nokså uendret fra 2019, som indikerer at man kan se bort fra eventuelle effekter av covid-19 på totalnivå. Godstypene vurderes i liten grad å være sensitiv for midlertidig etterspørselsendringer pga. pandemien.

Ser man godsvolumet over tid, har det vært en svak nedgang i transportvolumet med KGR. I 2014 ble det transportert rundt 6 mill. kg. gods med KGR (kilde: Utredning nye rutestrukturer for ferger og hurtigbåter, NFK 2017). Men aktivitetsnivået i lokalsamfunnene er høyt, som kan indikere at alternativene har blitt bedre, eller at godset finner andre veier. Det uttrykker også at det kan finnes et potensiale for økt godsmengde med KGR, gitt riktig rutetilbud.

Tabellen på neste side viser utsendt godsvolum pr anløpssted for Kystgodsruta i 2020, i kg og inntekter. Oversikten baserer seg på rapporter til fylkeskommunen fra Finn Olsen Rederi AS. De største anløpsstedene i uttransportert volum er (i synkende rekkefølge): Bodø, Bolga, Nordnesøy, Nesna, Tonnes og Vågaholmen. De tre største havnene står for 2/3 av det totalt transporterte volumet. Tallene indikerer at det er en betydelig retningssskjevhet i etterspørsel med betydelig mer last på sørgående tur enn nordgående tur. En bedre samlet kapasitetsutnyttelse vil være å foretrekke, og indikerer at KGR har kapasitet til å ta en utvidet rolle bl.a. i Lurøy og Rødøy.

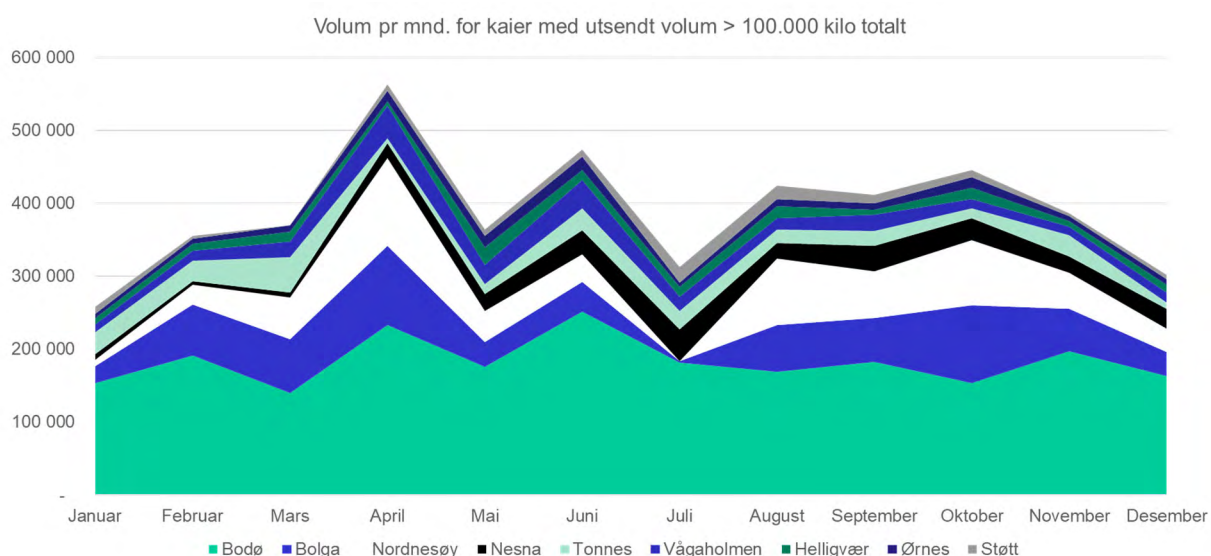
Transport av biler/traktorer inngår ikke rapporteringen av volum. Det er varierende omfang, og biltransport er i stor grad konsentrert til noen benyttede strekninger (Landegode, Støtt). Det er heller ikke passasjerfasiliteter på KGR, og tilbudet er ikke å anse som en bilferje.

Rapportene inneholder dessverre ikke opplysninger om hvilke havner godset transporteres til, ei heller detaljer om type gods. Denne innsikten er innhentet på annen måte, jf. kap. 3.3.

Sesongvariasjoner er belyst gjennom å ta ut godsvolum pr måned i figuren på neste side. Denne viser en etterspørsel etter godstransport hele året, som måtte forventes gitt at det transporteres dagligvarer, byggevarer mv. Etterspørselen preges av sesongene innen sjømatindustrien, med topper bl.a. i april og august-oktober (krabbesesong). I juli stenger noen mottak og en del av filetforedlingen ned, jf. bortfall av uttransportert volum fra Bolga og Nordnesøy i juli.

Fra anløpssted	Uttransportert volum	
	Kg	NOK
Bodø	2 192 075	4 254 189
Helligvær	146 547	215 716
Landegode	17 653	32 053
Fleinvær	25 614	47 842
Søramøy	44 770	84 605
Støtt	110 882	173 650
Ørnes	124 252	202 377
Grønøy	51 736	68 356
Bolga	673 510	976 135
Nordværnes	-	-
Vågaholmen	249 885	350 837
Rødøy	93 186	164 379
Gjerøy	12 218	17 590
Selsøyvik	6 197	10 839
Tonnes	272 624	358 208
Indre Kvarøy	27 364	67 234
Aldra	3 000	5 220
Storselsøy	612	1 595
Nordnesøy	619 332	804 809
Myken	18 053	32 033
Selvær	84 074	115 982
Træna	40 400	67 074
Lovund	-	-
Sleneset	-	-
Onøy	46 849	71 699
Stokkvågen	2 999	7 259
Vikholmen	-	-
Nesna	276 101	368 779
Sandnessjøen	727	3 064
Annet	22 236	32 581
Sum	5 162 896	8 534 105

Tabell: Utsendt godsvolum pr havn med Kystgodsruta i 2020, i vekt og godsinntekt (kilde: datagrunnlag Finn Olsen rederi AS, Nordland fylkeskommune).



Figur: Sesongvariasjoner i etterspørsel med KGR. Kaier med uttransportert volum >100 tonn i 2020 (kilde: datagrunnlag Finn Olsen rederi AS, Nordland fylkeskommune).

4.2 Godsvolum med hurtigbåtene

Det foreligger ikke detaljerte rapporter om godsstrømmene med hurtigbåtene, herunder type gods fra kai/til kai. Informasjonen ligger i fraktbrevene som følger godset. Operatøren opplyser at ekspeditørene arkiverer fraktbrevene, og benytter dette bl.a. som fakturagrunnlag for ekspeditørtjenesten. Operatøren har ikke sett behov for å systematisere denne informasjonen, og fylkeskommunen krever ei heller rapporter på dette. I denne utredningen er godsvolumet og type uttrykt via inntektstall og samtaler med seilende personell.

Operatørene av hurtigbåtrutene tar betalt for frakt av gods på vegne av fylkeskommunen. NFK opplyser at inntekter fra godstransport med hurtigbåtene utgjorde 6,5 mill. kr inkl. mva. i 2020. Dette er nettobeløp fratrukket provisjon for å kompensere for ekspeditørkostnader. Oppstillingen viser inntekter pr samband. Merk at for noen samband foreligger kun nettotall:

	Godsfrakt	Provisjon	Netto	Andel
Norlines (Gildeskål og Væran)			1 267 727	
Gildeskål	46 471	30 310	16 161	22 %
Væran	58 631	227 479	- 168 848	
Lurøy	173 782	115 299	58 483	1 %
Rødøy	1 267 443	622 983	644 460	12 %
MS Vegtind	69 051		69 051	1 %
Øksnes	148 246		148 246	3 %
Meløy	135 864	29 427	106 437	2 %
Tysfjord	230 170	34 819	195 351	4 %
Visten			210 908	4 %
NEX			1 061 335	16 %
Herøy			270 000	5 %
Træna, Helgelandspendelen			1 300 000	25 %
Totalt u/mva			5 179 312	
Totalt inkl mva			6 474 139	

Provisjon (kompensasjon for ekspeditørkostnad) utgjør 40-60 % av bruttoinntekten. Størrelsen på godsprovisjon varierer fra samband til samband med frekvens, type gods og vekt. På NEX utgjør ekspeditørkostnaden 30 % av inntekten i hver ende av transporten mellom kaier, pluss eventuell omlasting underveis. Dvs. at bare en mindre andel av godsinntektene tilfaller fylkeskommunen. På andre samband utgjør provisjonen en lavere andel, ca 20 % i hver ende av transporten.

I en utredning fra 2017 framkommer at NEX I hadde et godsvolum på rundt 1,1 mill. kg., NEX II hadde en godsmengde på i underkant av 0,6 mill. kg og Helgelandspendelen 1,3 mill. kg. (kilde: Utredning nye rutestrukturer for ferger og hurtigbåter, NFK 2017).

4.3 Dagens tilbud oppsummert

Trafikktilbudet bør utformes slik at identifiserte kundebehov svares ut på best mulig måte.

Ved å oppsummere analysen i form av styrker og svakheter ved dagens tilbud, trekker man fram områder som fungerer godt og som bør skjermes/videreutvikles i framtidig tilbud. Svakheterne uttrykker områder med rom for forbedring eller forhold som bør unngås. Disse forholdene tas med videre til løsningsforslag (kap. 5) og anbefaling (kap. 6).

Noen av de fremste styrkene til dagens tilbud er:

- God flatedekning i tilbudet, med mange anløpssteder.

- Godsruten har fleksibilitet til å avvike fra ruten for å betjene spesielle transportbehov.
- Raske forbindelser tilbys med hurtigbåt for tidskritisk gods.
- Transport tilbys for «alle» typer gods med KGR, som enten ikke er lovlig (farlig gods) eller ønskelig (avfall, krabbekar) å transportere med hurtigbåt.
- Kontraktsform som gir operatøren insentiver til å yte høy service, jobbe for økt volum og rom for å rabattere kvantum for storkunder.

Svakheter ved dagens tilbud er bl.a.:

- At hurtigbåtene har økt liggetid og er utsatt for forsinkelser pga. godshåndtering, som dette går utover reisetiden og attraktiviteten i tilbudet til passasjerene. (Dette til tross for at gods utgjør en liten andel av inntektene på hurtigbåt.)
- Det utløses behov for ekspeditør på kai ved håndtering av gods ved hurtigbåtanløp.
- Det er generell lav kapasitetsutnyttelse på KGR, og en etterspørselsskjevhet med høyere volum på sørgående enn nordgående tur.
- Noe svakt tilbud med KGR til at godset sendes med dette, og uklar rollefordeling mellom KGR og hurtigbåt med hensyn til hvilket tilbud som betjene hvilken last.
- Prisdifferansen i takstregulativet har ikke omfordelende effekt på godsvolum mellom hurtigbåt og KGR.



Fra Fjordlast II (foto: Nordland fylkeskommune.)

5 Løsningsforslag

5.1 Styrket ruteopplegg – med et fartøy

Ruteopplegget er en illustrasjon på hva som kan oppnås ved å øke utnyttelsen av et fartøy, for å attrahere mer av godsvolumet i NEX I og Helgelandspendelens marked:

		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Bodø	X						
	Landegode	X						
	Mevær (Fleinvær)	Xb						
	Sørvær (Fleinvær)	Xb						
	Bliksvær	X						
	Givvær	X						
	Vokkøy	X						
	Helligvær	X						
	Landegode	X						
Til	Bodø	X						

Forklaring:

- tt:mm Fast anløp. Anløpstid varierer, men aldri tidligere enn oppsatt.
- X Anløpes ved behov
- | Stopper ikke
- a I krabbesesong, 15. august - 30. oktober
- b Utenfor krabbesesong
- c Neste dag
- d Ørnes anløpes før og/eller etter Støtt dersom transport av kjøretøy .
- e Anløpes på sørgående rute, etter Bolga

		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Bodø	15:00		17:00		17:00		
	Mevær (Fleinvær)	Xa						
	Sørvær (Fleinvær)	Xa						
	Sørarnøy	X		X		X		
	Støtt	Xd		X		X		
	Ørnes	21:15d		21:15		21:15		
	Grønøy	X		X		X		
	Bolga	22:30	18:30	22:30	18:30	22:30		
	Vågaholmen	23:45	19:45	23:45	19:45	23:45		
	Rødøy	00:30c	20:30	00:30c	20:30	00:30c		
	Gjerøy		X		X			
	Selsøyvik		X		X			
	Tønnes	01:45c	22:00	01:45c	22:00	01:45c		
	Indre Kvarøy							
	Storselsøy							
	Nordnesøy	03:00c	23:15	03:00c	23:15	03:00c		
	Selvær	X	X	X	X	X		
	Træna	05:00c	02:15c	05:00c	02:15c	05:00c		
Til	Nesna	09:00c	06:15c	09:00c	06:15c	09:00c		
<i>Korr.</i>	<i>Kystruta sørgående</i>	<i>10:35</i>	<i>10:35</i>	<i>10:35</i>	<i>10:35</i>	<i>10:35</i>		

		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
<i>Korr.</i>	<i>Kystruta nordgående</i>		<i>06:00</i>	<i>06:00</i>	<i>06:00</i>	<i>06:00</i>	<i>06:00</i>	
Fra	Nesna		10:00	06:45	10:00	06:45	10:00	
	Stokkvågen							
	Onøy		11:45		11:45			
	Nord-Solvær		X					
	Sleneset		X					
	Lovund		X					
	Træna							
	Selvær							
	Aldra		X					
	Indre Kvarøy		13:30	X	X	X		
	Tønnes		14:00	X	X	X		
	Storselsøy		14:45		X			
	Nordnesøy				X			
	Myken				X			
	Selsøyvik		15:30					
	Gjerøy		15:55					
	Rødøy		Xe	X	Xe	X		
	Vågaholmen		Xe		Xe			
	Bolga		17:30		17:30			
	Grønøy							
	Ørnes							
	Støtt			X		X		
	Sørarnøy			X		X		
Til	Bodø			15:00		15:00	17:30	

Forutsetninger, kommentarer:

Hastighet: 10 kn
Innlagt 5 - 15 min. navigasjon pr havn basert på grove vurderinger
Seilingstidene bør kvalitetssikres.

Alle anløp utføres kun hvis behov.
I endelig versjon av rutetabellen bør noen av klokkeslettene tt:mm erstattes med X

Det er flere fordeler ved dette ruteopplegget:

Man prioriterer å anløpe Nesna tirsdager-fredager i tidsvinduet mellom at nord- og sørgående Kystrute betjener Nesna. Dette åpner muligheter for å sende gods fra alle anløpssteder med KGR til Nesna for videre transport sørover med Kystruta, med et minimum terminaltid i Nesna. Dette svarer på et stort, identifisert behov for fiskeindustrien. Og det gir muligheter for å motta gods til øyene, f.eks. sendt fra Trondheim dagen i forveien med et minimum av terminaltid i Nesna.

Daglige avganger fra Nesna til øyene i Lurøy og Røddøy innebærer at dagligvarer og mer av det tidskritiske godset kan gå med KGR. Dette bidrar til å utjevne etterspørselsskjevheten mellom sør- og nordgående rute, ved at KGR tar økt volum nordover fra Nesna. Det forventes å gjøre Nesna og Bodø til med jevnbyrdige endepunkter på godsruta.

Alle øyer med fiskemottak fra Bolga og sørover får anløp hvert døgn på ettermiddag eller kveld, etter at yrkesfiskerne har levert fangst og fisken har blitt behandlet i mottaket.

Fiskeindustrien på Træna anløpes hvert døgn, i anløpsrekkefølge etter fiskemottakene slik at Træna sikres jevn, hyppig tilgang av råvare, og at bearbeidede fiskeprodukter kan lastes fra Træna hver natt for avgang til Nesna for videretransport.

Ruten vurderes også å ha fleksibilitet til å ta avstikkere tilpasset kundebehov.

Ulempene ved forslaget er særlig:

At antall ukentlige avganger fra Bodø til Helgeland ikke øker. Kapasitetsmessig er dette ikke problematisk, fordi det finnes ledig kapasitet i dagens tilbud.

Tilbudet til Væran blir som i dag, dvs. at man bruker ledig kapasitet på mandager til å frakte gods som er uønsket på hurtigbåtruten i Væran, samt frakt av kjøretøy til/fra Landegode ved behov 1. og 3. mandagen i måneden.

Ruteopplegget gir ikke tilbud i markedsområdet til NEX II (strekningen Bodø – Svolvær).

5.2 Styrket ruteopplegg – to fartøy

Nedenfor er det skissert et ruteopplegg basert på to godsfartøy.

Hensikten med forslaget er å vise et mer ekspansivt opplegg som kan understøtte at gods som krever løft med kran heretter ikke medtas på NEX I, NEX II og Helgelandspendelen, samt avlaste de godsførende hurtigbåtrutene til Gildeskål og Væran i så stor grad som mulig.

De to fartøyene roteres slik at man opp når en fast struktur med anløp hvert døgn på viktige anløpssteder til attraktive tider, og sikrer et kraftig forbedret godstilbud til Gildeskål og Væran.



		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Bodø	07:00f	07:00	08:30	07:00	08:30		
	Landegode	f						
	Sørarnøy		08:45		08:45			
	Fleinvær		X		X			
Til	Bodø		11:30		11:30			
Fra	Bodø		11:45		11:45			
	Bliksvær	X		X		X		
	Givvær	X		X		X		
	Helnessund		15:00		15:00			
	Helligvær	11:30	18:00	11:30	18:00	11:30		
	Vokkøy	X		X		X		
	Landegode	X		X		X		
Til	Bodø	13:45	19:30	13:45	19:30	13:45		

Forklaring:

- tt:mm Fast anløp. Anløpstid varierer, men aldri tidligere enn oppsatt.
- X Anløpes ved behov
- | Stopper ikke
- a I krabbesong, 15. august - 30. oktober
- b Utenfor krabbesong
- c Neste dag
- d Via Ørnes hvis kjøretøy til Støtt
- e Anløpes på sørgående rute, etter Bolga
- f Via Landegode 1. og 3. mandag pr måned, hvis kjøretøy. Ellers kjøres avgangen fra Bodø kl 08:30

- = Turer betjent med fartøy 1
- = Turer betjent med fartøy 2

		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Bodø	14:30		14:30		14:30		
	Mevær (Fleinvær)			Xa				
	Sørvær (Fleinvær)			Xa				
	Sørarnøy	X		Xb		X		
	Støtt	X		X		X		
	Ørnes	19:15		19:15		19:15		
	Grønøy	X		X		X		
	Bolga	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50		
	Vågaholmen	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00		
	Røddøy	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00		
	Gjerøy	X	X	X	X	X		
	Selsøyvik							
	Tonnes	00:20c	00:20c	00:20c	00:20c	00:20c		
	Indre Kvarøy							
	Storselsøy							
	Nordnesøy	01:45c	01:45c	01:45c	01:45c	01:45c		
	Selvær	X	X	X	X	X		
	Træna	04:30c	04:30c	04:30c	04:30c	04:30c		
Til	Nesna	08:00c	08:00c	08:00c	08:00c	08:00c		
<i>Korr.</i>	<i>Kystruta sørgående</i>	10:35c	10:35c	10:35c	10:35c	10:35c		

		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
<i>Korr.</i>	<i>Kystruta nordgående</i>	06:10	06:10	06:10	06:10	06:10		
Fra	Nesna	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00		
	Stokkvågen							
	Onøy	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45		
	Nord-Solvær	X		X		X		
	Sleneset	X		X		X		
	Lovund	X		X		X		
	Aldra							
	Indre Kvarøy	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00		
	Tonnes	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30		
	Selsøyvik	14:15	14:15	14:15	14:15	14:15		
	Gjerøy	14:45	14:45	14:45	14:45	14:45		
	Storselsøy		X		X			
	Nordnesøy		X		X			
	Myken		18:15		18:15			
	Røddøy	15:30	Xe	15:30	Xe	15:30		
	Vågaholmen	X	Xe	X	Xe	X		
	Bolga	16:30	20:30	16:30	20:30	16:30		
	Grønøy							
	Ørnes					d		
	Støtt	X		X		X		
	Sørarnøy	19:45		19:45		19:45		
Til	Bodø	21:30		21:30		21:30		

Forutsetninger, kommentarer:

Hastighet: 10 kn
 Innlagt 5 - 15 min. navigasjon pr havn basert på grove vurderinger
 Seilingstidene bør kvalitetssikres.

Alle anløp utføres kun hvis behov.
 I endelig versjon av rutetabellen bør noen av klokkeslettene tt:mm erstattes med X

Ved utvikling av rutetilbudet er det antatt en 2 ukers turnus og 4 manns bemanning, som vurderes effektivt gitt ruteproduksjonsnivået. Men dette er vurderinger som tilhører operatør i tilbuds- og driftsfase.

Sammenlignet med ruteopplegget med et fartøy, er følgende forbedringer illustrasjon på hva som kan oppnås med to godsfartøy:

Anløp alle hverdager i Gildeskål (Sørarnøy), enten som anløp på Helgelandsturen (3 dager i uken) eller betjent som egen tur (2 dager i uken).

Væran betjenes alle hverdager, enten med en rundtur der alle kaiene anløpes forutsatt at det er behov (3 dager i uken), eller en tur som prioriterer Helligvær, det største godsanløpet på Væran (2 dager i uken). Det er rom for å betjene kjøretøy til/fra Landegode flere dager enn 1. og 3. mandag i måneden, men her må tilbuds nivået stå i forhold til behovet.

Det etableres nytt tilbud med kystgodsrute i trafikkområdet til NEX II. Anløp i Helnessund prioriteres pga. fiskemottaket, og at kaien er veifast til andre NEX-anløp i Steigen. Det foreslås operert en trekant rute Bodø – Helnessund – Helligvær – Bodø 2 dager pr uke, med attraktive tider tilpasset fiskemottakene begge steder, og med ankomst Bodø på tidlig kveld, som er tilpasset videretransport.

Tre avganger pr uke fra Bodø tilsvarer dagens produksjonsvolum.

Fiskemottakene og fiskeindustrien fra Bolga og sørover vil i dette alternativet få daglige anløp hverdager, f.o.m. natt til tirsdag t.o.m. natt til lørdag. Natt til lørdag og natt til søndag vurderes det ikke å være behov fordi det er begrenset aktivitet innen fiskeri i helg. Av fem ukentlige turer fra Nesna vender to på Bolga for å gjenoppta sørgående rute, men de øvrige tre avgangene går helt til Bodø.

Med to fartøy i drift kan det etableres tidlig avgang fra Nesna også mandager, i tillegg til tirsdag – fredag som vist for et fartøy. Mandager vurderes som en dag med høy etterspørsel pga. oppsamlet behov etter helg.

Med faste ankomst/avgangstid Nesna alle hverdager etableres et forutsigbart og attraktivt tilbud som henger godt sammen med det øvrige regionale og nasjonale transportnett, både Kystruten, toget i Mo og lastebil til/fra terminal og kunder i Sandnessjøen.

I rutetabellen vises to ukentlige anløp på Myken, tirsdager og torsdager. Dette er et ukentlig anløp mer enn i dag. Et alternativ til dette kan være å prioritere behovsbaserte stopp til øyene i Lurøy en av dagene, slik at øyene i Lurøy får betjening fire av fem ukedager.

5.3 Vurdering av alternativene

En del av mandatet for prosjektet var å utvikle løsninger som er så attraktive at en større andel av godset finner veien til godsruta i stedet hurtigbåt.

Det understrekes av stykkgoods og tidskritisk gods som kan bæres eller trilles om bord, er unntatt fra vurderingene. Det er uansett ønskelig å videreføre et tilbud med lettere gods på alle hurtigbåtruter, ikke minst på NEX og Helgelandspendelen.

Ruteopplegget med to fartøy innebærer en vesentlig styrking av produksjonsnivået, ca. 150 % økning i utseilt distanse. Med et ruteopplegg for godsruta på dette nivået vurderes at:

- Helgelandspendelen kan gjøres ikke-godsførende ved at volumet av dagligvarer og annet gods som krever løft med kran håndteres godt med daglige avganger på KGR.
- NEX I kan gjøres ikke-godsførende ved at kaiene fra Bolga og sørover får daglige anløp med godsruta. Et stort volum på NEX I lastes i Bodø for omlasting til Helgelandspendelen i Stokkvågen. Ved at godsruta betjener de samme kaiene, erstattes behovet for omlasting i Stokkvågen. Godsrutas tre ukentlige avganger fra

Bodø er færre enn tilbudet med NEX, men vurderes likevel å stå godt i forhold til behovet.

- NEX II sitt volum til/fra Helnessund erstattes med to avganger med KGR. Selv om fiskemottaket kan sende fisk på alle NEX II avganger, erfares det at man samler opp og sender volum med ettermiddagsavgangene to dager i uka pga. videretransport fra Bodø. Godsvolumet Svolvær – Skrova kan betjenes med bil på ferje. Transportene Bodø – Steigen/Hamarøy vurderes allerede å gå med bil, understøttet av at Skutvik er nedlagt som godsanløp. Da gjenstår et nokså begrenset volum over Vestfjorden, identifisert ved laks fra Bogøy og unntaksvis noe annet gods. Konsulenten vurderer ut fra identifiserte behov at det er forsvarlig å kutte godstransport på NEX II ved etablering av egen godsrute til Helnessund i Steigen.
- På Væran og Gildeskål var premisset at det skal være betjening med godsførende hurtigbåter. Det skisserte ruteopplegget for KGR innebærer en vesentlig tilbudsforbedring, og som kan håndtere det meste av godset til Væran og Gildeskål. Man ser at avgangen til/fra Helligvær på formiddagen tre av ukedagene er gunstig for dagligvaren, men kan være uheldig (tidlig) med tanke på fiskemottakets behov.
- To gods fartøy gir beredskap i tilfelle driftsavvik. Ved utfall av et fartøy vil det andre fartøyet kunne håndtere det meste av transportbehovet, men med lavere frekvens.

Ruteopplegget med et fartøy innebærer en styrking av produksjonsnivået med ca 50 % økning i utseilt distanse.

- Ruteopplegget prioriterer markedsområdet til Helgelandspendelen og NEX I. Det kan være godt nok til å erstatte gods på disse rutene, men det vil bli opplevd som en svekkelse av tilbudet, spesielt antall ukentlige avganger fra Bodø, og at det ikke er anledning til å sende gods fra Nesna mandager.
- Ruteopplegget avlaster i liten grad beholdet for gods på Væran- og Gildeskålrutene.
- Ruteopplegget erstatter ikke beholdet for gods på NEX II. Og ettersom fartøyene på NEX I og II benyttes om hverandre, vil det dermed være behov for å opprettholde gods på begge fartøyene. Et eventuelt avbøtende tiltak kan være tilrettelagt transport med lastebil til Steigen og Hamarøy.
- Et gods fartøy vil være mer utsatt for driftsforstyrrelser og krever en reserveløsning. Eget reservefartøy prioriteres. Gods på hurtigbåt er i prinsippet også en reserveløsning når kystgodsruta ikke går.

5.4 Reserverute og sesongrute

Det bør settes krav om reservefartøy, slik at godstransporten utføres selv om hovedfartøyet er ute pga. planlagt eller ikke-planlagt avvik. I dag erfares det at NEX I går full når KGR er ute av drift. Dette er en god bekreftelse på den jobben Kystgodsruta gjør for å avlaste hurtigbåtene. Driftsopphold på hovedfartøy kan erfaringsmessig vare inntil 6 uker, i den senere tid gjaldt dette girskifte. Dagens operatør av KGR har leid inn et reservefartøy ved planlagt verkstedsopphold. Dette fartøyet har en begrensning på 8 pallers lastekapasitet og er uten kjølelager. Et godt prinsipp bør være at reservefartøyet bør ha tilsvarende kapasiteter, fasiliteter og egenskaper som hovedfartøyet det skal erstatte.

Det er sesongvariasjon i etterspørselen etter godstransport. Fiskemottakene og fiskeindustrien innstiller det meste av aktiviteten i juli. Bortfall av godsvolum knyttet til fisk, kompenseres delvis av frakt av dagligvarer og byggevarer som følge av ferie- og fritidstrafikk.

Det er også lavere godsvolum i desember og januar. Planlagt vedlikehold på fartøy bør kunne legges til denne perioden.

I ruteopplegget med to fartøy, vil fartøyene fungere som reserve for hverandre, og sikre gjennomføring av en minimumsproduksjon dersom et av fartøyene må kansellere. Gitt at det

gjennomføres et ruteopplegg med to fartøy, anbefales det utviklet en reserverute som trer inn i midtsommer, og ved planlagt verkstedopphold i desember/januar og ved ikke-planlagte avvik. Det kan legges til grunn at reserveruten opererer 8-10 uker pr år, i de mest trafikksvake periodene. Et forslag til reserverute er vedlagt i appendiks.

I ruteopplegget med et fartøy bør det settes krav om reservefartøy. Beredskapstiden må avklares, herunder om operatør skal ha anledning til å ta andre oppdrag med reservefartøyet.

Gitt at det er lav alternativ bruk av kapasiteten, vil forskjellene i kapitalkostnader være små ved hhv. et- og to-fartøys ruteopplegg, fordi operatør uansett må skaffe til veie to fartøy.

5.5 Krav til materiell

Fartøyene må være egnet til transportoppdraget. En detaljert materiellbeskrivelse må utvikles, og dette avsnittet er ikke ment å være dekkende for de krav som skal stilles. Her begrenser vi oss til å omtale forhold (behov) som har kommet opp i forbindelse med utredningen:

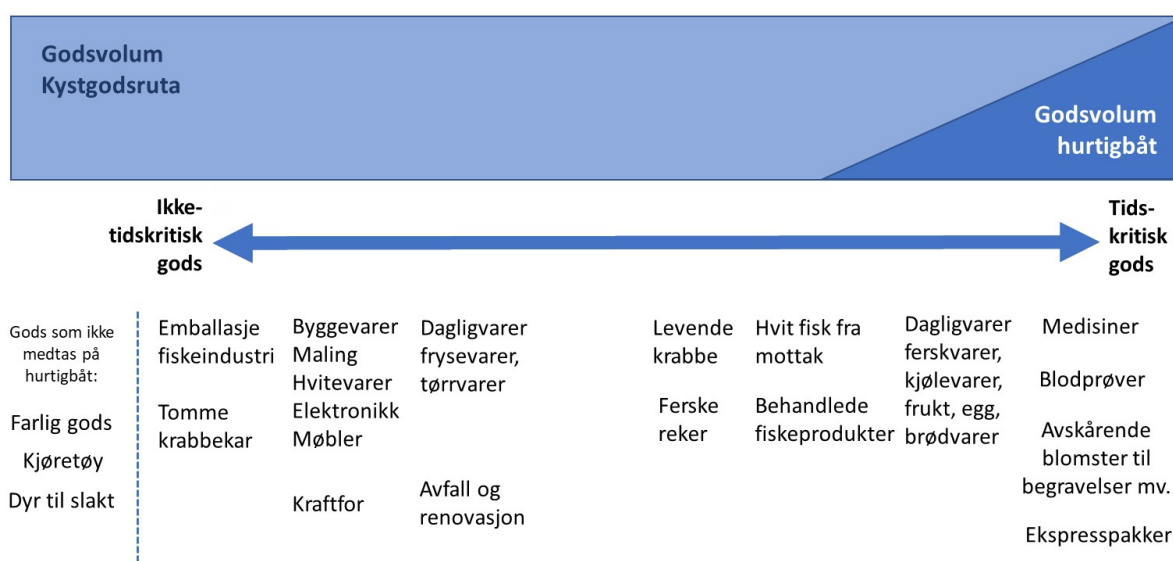
Tema	Momenter
Samlasting av ulike typer gods	Spesielt krevende er samtransport av dagligvare/fisk og avfall/biler. Det bør være segregerte lasterom for ulike typer last, noe som ikke er gjennomførbart på hurtigbåt, og som vil være krevende også på KGR.
Kjøøl og frys	Egne kjøøl- og fryselagre. Spesielt viktig med ubrutt kjede. Det opplyses at en del kjøøl- og frysevarer går med hurtigbåt «fordi det går raskere». Men frysevarer kan ikke anses som tidskritisk gods, gitt at fasilitetene om bord er tilrettelagte.
Hastighet	Ruteopplegget er utformet for servicefart på 10 knop. Krav om raskere fartøy vil det være en balansegang mot økt drivstofforbruk og kostnader.
Fartøysdimensjoner	Man bør være oppmerksom på at enkelte havner er trange, og av hensyn til navigasjon ikke kan håndtere spesielt mye større fartøy enn dagens. Dette gjelder f.eks. havnene i Givær og Bliksvær. (Dagens fartøy er ca. 42 meter langt, med ca. 4 m dypgang).
Farlig last	Gjelder spesielt propangass, som nå befraktes i mindre volumenheter enn kundens ønske. Det opplyses at dette skyldes begrensninger ved fartøyets tillatelser for farlig gods. Det anbefales undersøkt nærmere med aktuell myndighet hvilket krav som bør settes i nytt anbud. Gjelder også bensin til fritidsbåter, som i begrenset grad selges på øyene.
Løftekapasitet	Det er identifisert ønske for transport av gods inntil 7000 kg. Dagens kontrakt stiller krav om kran med løftekapasitet på 5000 kg. Krav bør vurderes i lys av hva som framkommer om farlig gods.

6 Anbefaling

Anbefalingen bygger på presentasjonen av dagens tilbud (kap. 2), gjennomgang av behovene (kap. 3), analysen av etterspørsel etter dagens tilbud (kap. 4) og alternative løsninger på kundebehovene (kap. 5).

Utredningen presenterer løsninger som styrker attraktiviteten i passasjertrafikken på kort sikt og legger grunnlaget for utslippsfrie hurtigbåter på lang sikt. Samtidig styrkes kystgodsrutas tilbud med utgangspunkt i kundebehov, gjennom faste hyppige anløp hos storkunder, og med fleksibilitet til å håndtere andre og mindre behov på bestilling.

Rollefordelingen mellom kystgodsruta og hurtigbåtene bør justeres, som prinsipielt vist i figuren nedenfor ned at mer av det ikke-tidskritiske godset håndteres av kystgodsruta:



Illustrasjon: Ønsket rollefordeling mellom KGR og hurtigbåt for ulike typer av gods, plassert på en tidslinje mellom ikke-kritisk og tidskritisk gods.

Anbefalingen er oppsummert ved følgende ti punkter:

1. Differensiere på ulikt type gods

Tidskritisk gods som kan bæres/trilles om bord bør prioriteres på hurtigbåt. Ikke-tidskritisk gods eller gods som må løftes går med KGR.

2. Økt prisdifferensiering mellom KGR og hurtigbåt

Dagens fraktrater differensierer ikke godt nok mellom godstransport med KGR og hurtigbåt. Det bør etableres økt prisdifferanse, som bygger opp under å oppnå ønsket rollefordeling.

3. Forbedret konsept for ekspressgods med hurtigbåt

Man kan vurdere å innføre et konsept for ekspressgods (f.eks. Jetpack som på fly). Hurtigbåtene representerer raskeste reisevei i regionen. En hypotese er at prispotensialet for ekspressgods ikke utnyttes.

4. Insentiver til operatør av KGR

Det er identifisert betydelige godsvolumer som finner andre veier enn med KGR i dag. Det bør jobbes mer aktivt for å øke kapasitetsutnyttelsen på KGR. Nettokontrakt vurderes godt

egnet på oppdraget, som gir operatøren insentiv til å jobbe for størst mulig godsvolum og levere høyt servicenivå til kundene. Oppdragsgiver bør være tydelig i sin forventning til at operatør jobber proaktivt med salg.

5. Utvikle rutetilbudet med KGR for å svare på flere kundebehov

Ved økt utnyttelse av et fartøy eller ved å sette inn to fartøy. Hensikten er at godset kommer raskere fram til sin destinasjon, at det blir flere avganger å velge mellom, og mer attraktive tidspunkter. Kapasiteten øker gjennom flere avganger.

6. Fleksibilitet til å tilpasse ruten til store og små behov

Ruten tilpasses slik det kan foretas stopp der og når det er behov «overalt» langs kysten, forutsatt at det finnes kai av god nok kvalitet. Dette er en viktig kvalitet ved dagens tilbud.

7. Tilrettelegge for flere godstyper

Dette gjør KGR relevant i stadig flere sammenhenger. Ved materiellekravene løse noen av dagens utfordringer knyttet til samlastning av transporter, transport av farlig gods, og sørge for at kundene får levert etterspurt kvantum. Etterspørselen etter transport av kjøretøy (som gods, ikke bil- og passasjerferje) må forventes å øke noe når frekvensen i tilbudet øker.

8. Korrespondanser mellom KGR og andre transporttilbud som reduserer terminaltid

Tilpasse anløpene bedre til regionale og nasjonale transportveier, slik som Kystruten og godstog på Nordlandsbanen. Gjør det mer attraktivt å sende gods med KGR, gjennom redusert terminaltid, raskere framføring av gods, og skaper flere muligheter.

9. Dialog mellom operatørene på KGR og hurtigbåtene

På Væran og i Gildeskål der hurtigbåtene fortsatt vil være godsførende, men hvor det er ønskelig at KGR tar størst mulig volum, tilstrebes en daglig dialog mellom operatørene hvor man deler informasjon om behov og trafikkavvikling.

10. Krav om to godsførende fartøy vil gi økt driftsstabilitet

Godstransporten er å anses som samfunnskritisk infrastruktur, og man bør unngå langvarig driftsstans. Det bør minimum settes krav om reservefartøy, med tilsvarende kapasitet og egenskaper som hovedfartøy. To fartøy i ordinær rutedrift gir ytterligere robusthet, f.eks. ved at man gjenopptar driften raskere etter kansellering pga. vær. Idriftsettelse av to fartøy øker ikke kapitalkostnadene, kun de variable kostnadene, og kompenseres delvis av inntekter fra økt godsvolum.

Konsulentens vurdering er at de vesentlige forbedringene i kystgodsrutas tilbud som følger av anbefalt ruteopplegg med to fartøy, forsvarer at hurtigbåtrutene NEX I, NEX II og Helgelandspendelen heretter ikke medtar for gods som krever løft med kran.

Gjennomføringen av de disse tiltakene henger sammen: Hvis de nevnte hurtigbåtrutene fortsatt skal ta gods, framstår det foreslåtte tilbudet med KGR som overdimensjonert, og bør dermed ikke gjennomføres.

Tiltaket reduserer behovet for ekspeditører på kai ved hurtigbåtenes anløp. I motsetning Kystgodsruta, som vil ha behov for ekspeditør ved alle anløp.

Appendiks

Vedlegg 1: Takstregulativ Kystgodsruta

Ordinært takstregulativ for godsfrakt med Kystgodsruta 2021

Ordinært takstregulativ for godsfrakt med Kystgodsruta 2021

Eks mva

Sendinger tom.		Sone	Sone	Sone	Sone	Sone	Sone	Sone	Sone	Sone	Sone
Kg	Dm3	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
10	35	110	114	115	120	130	133	135	147	155	157
20	70	120	130	132	133	142	147	155	168	177	182
29	105	132	135	147	155	170	183	192	202	228	237
39	140	135	153	168	182	198	215	230	242	250	272
49	175	147	168	183	200	228	242	250	272	290	312
59	210	155	182	198	227	242	263	290	302	323	343
69	245	170	192	227	242	263	288	310	330	347	378
79	280	182	202	233	258	285	312	332	355	382	405
89	315	192	228	248	275	302	330	355	383	407	433
99	350	202	242	273	302	332	360	395	427	442	483
119	420	245	285	322	355	398	428	463	503	532	572
139	490	288	332	378	422	462	503	550	580	620	663
159	560	330	378	428	480	522	575	620	665	707	763
179	630	362	428	480	532	588	643	695	752	795	853
199	700	405	470	525	597	657	715	775	835	892	950
219	770	442	517	588	655	717	783	848	915	978	1037
239	840	487	560	633	707	778	853	920	988	1060	1132
259	910	523	607	685	765	842	918	988	1073	1142	1223
279	980	568	650	742	823	900	985	1063	1148	1228	1312
299	1050	597	693	783	877	960	1047	1140	1225	1313	1407
349	1225	700	808	915	1025	1122	1220	1313	1415	1512	1612
399	1400	790	920	1038	1168	1275	1383	1490	1600	1703	1818
449	1575	897	1030	1170	1303	1422	1545	1657	1777	1900	2010
499	1750	985	1140	1295	1442	1573	1697	1827	1957	2085	2210
549	1925	1070	1228	1398	1555	1687	1828	1967	2102	2238	2373
599	2100	1162	1335	1510	1682	1832	1973	2115	2267	2407	2547
649	2275	1237	1440	1620	1807	1960	2113	2267	2417	2568	2720
699	2450	1327	1532	1725	1923	2082	2247	2407	2565	2730	2888
749	2625	1405	1620	1828	2030	2203	2373	2540	2712	2875	3048
799	2800	1485	1707	1923	2148	2328	2497	2667	2848	3012	3202
849	2975	1555	1790	2018	2247	2428	2615	2800	2983	3162	3342
899	3150	1628	1870	2107	2350	2538	2730	2915	3103	3305	3483
949	3325	1687	1945	2193	2443	2637	2837	3017	3227	3423	3615
1000	3500	1762	2027	2267	2540	2700	2918	3130	3358	3515	3750
Sendinger over 1000 kg. pr. 100 kg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1001-1999		178	200	233	255	272	293	317	337	347	375
2000-2999		150	175	190	207	235	248	263	282	308	322
3000-3999		135	150	170	183	198	223	235	248	263	282
4000-4999		133	145	155	175	185	200	227	238	255	267
5000 og over		127	135	147	167	178	197	207	228	243	255

Anført takst for sendinger på 2000 kg og over er veiledende. Kontakt Deres nærmeste godsekspedisjon for pristilbud.

Omregningsnøkkel for målegods 3.5 dm3 = 1 kg.

Kilde: reisnordland.no

Vedlegg 2: Takstregulativ hurtigbåt

Ordinært takstregulativ for godsfrakt hurtigbåt 2021 Eks mva

Sendinger tom.		S ₇	S ₈	S ₉	S ₁₀	S ₁₁	S ₁₂	S ₁₃	S ₁₄	S ₁₅	S ₁₆	S ₁₇	S ₁₈
Kg	Dm3	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
10	35	150	156	161	166	177	182	185	201	212	215	233	247
20	70	166	177	180	182	196	201	212	231	242	247	258	271
29	105	180	185	201	212	233	252	263	276	314	325	335	354
39	140	185	209	231	247	271	295	317	330	344	373	394	413
49	175	201	231	252	274	314	330	344	373	400	429	451	470
59	210	212	247	271	311	330	360	400	413	443	470	494	523
69	245	233	263	311	330	360	394	424	451	475	521	539	580
79	280	247	276	319	354	389	429	454	488	523	556	590	612
89	315	263	314	341	378	413	451	488	526	558	593	636	671
99	350	276	330	376	413	454	494	539	585	606	660	700	725
119	420	335	389	440	488	547	588	636	690	730	784	827	880
139	490	394	454	521	580	631	690	754	794	851	910	963	1028
159	560	451	521	588	657	714	789	851	912	969	1044	1108	1170
179	630	496	588	657	730	805	883	953	1031	1090	1170	1245	1310
199	700	556	644	719	819	902	980	1063	1146	1221	1302	1387	1457
219	770	606	708	805	896	982	1073	1162	1256	1339	1420	1508	1602
239	840	668	768	867	969	1065	1170	1261	1355	1452	1551	1642	1744
259	910	717	832	939	1049	1154	1259	1355	1471	1565	1677	1777	1884
279	980	778	891	1014	1127	1234	1350	1457	1573	1683	1798	1908	2023
299	1050	819	950	1073	1202	1318	1436	1562	1680	1801	1927	2042	2160
349	1225	961	1108	1256	1406	1538	1672	1801	1940	2072	2209	2337	2482
399	1400	1084	1261	1422	1599	1747	1895	2042	2193	2335	2490	2633	2794
449	1575	1229	1412	1602	1787	1948	2117	2270	2437	2603	2753	2922	3075
499	1750	1350	1562	1774	1975	2155	2327	2504	2681	2858	3030	3194	3384
549	1925	1468	1683	1916	2131	2311	2506	2694	2882	3067	3253	3432	3620
599	2100	1591	1830	2069	2305	2509	2705	2898	3105	3298	3489	3698	3897
649	2275	1693	1951	2219	2477	2686	2896	3105	3312	3518	3728	3942	4162
699	2450	1819	2099	2364	2635	2853	3078	3298	3516	3741	3958	4181	4401
749	2625	1924	2219	2506	2780	3019	3253	3481	3717	3942	4178	4409	4637
799	2800	2034	2337	2635	2944	3191	3422	3655	3902	4127	4368	4635	4868
849	2975	2131	2453	2737	3078	3328	3583	3838	4090	4334	4578	4812	5077
899	3150	2233	2563	2888	3220	3478	3741	3993	4254	4527	4774	5040	5295
949	3325	2311	2665	3006	3346	3612	3889	4133	4423	4691	4954	5225	5499
1000	3500	2415	2778	3105	3481	3696	4001	4288	4602	4817	5139	5402	5670
Sendinger over 1000 kg. pr. 100 kg.		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1001-1999		232	266	299	335	356	384	413	441	462	493	519	544
2000-2999		199	230	250	274	310	328	346	372	405	423	444	454
3000-3999		178	199	224	243	261	294	310	328	346	372	395	418
4000-4999		175	191	204	230	245	263	299	315	335	351	379	405
5000 og over		168	178	194	219	235	258	274	302	320	335	359	374

Illustrasjon: Ordinært takstregulativ for godsfrakt hurtigbåt 2021 (Kilde: reisonordland.no)

Kilde: reisonordland.no

Vedlegg 3: Rutetabell Kystgodsruta

Kystgodsruta 01.02.2021 - 31.01.2022								
Sted \ Tur	"Lokal tur Bodø"	Ny tur 1 inn "Krabbetur"		"Tur 2"		"Tur 3"		
	Man	Man	Tirs	Tirs	Ons	Tors	Fre	Lør
Bodø	-							
Helligvær	x d)							
Landegode	x d)							
Bodø	-	0730 h)		1200		1200		
Fleinvær		x		/		/		
Sørravnøy	/	/		x		x		
Ørnes	/	1200 eg)		/		/		
Støtt	/	1430 h)		1600		1600		
Ørnes		1600		1730		1730		
Grønøy		/		x		x		
Bolga		x		x		x		
Vågaholmen		/		2030		2030		
Nordværnes		/		x		x		
Rødøy		x		x		x		
Gjerøy		/		x		x		
Selsøyvik		/		x		x		
Tønnes		x		2300		2300		
Indre Kvarøy		x		x		x		
	Man	Man	Tirs	Tirs	Ons	Tors	Fre	Lør
Storselsøy			/		x		x	
Nordnesøy			x		0100		0100	
Myken			/		x b)		/	
Sleneset			x		x		/	
Selvær			x		x		/	
Træna			0000		x		/	
Nesna			/		1030		0330	
Stokkvågen			/		x		x	
Onøy			/		x		x	
Sleneset			/		/		x	
Lovund			/		/		x	
Træna			/		/		x	
Selvær			/		/		x	
Aldra			/		x		x	
Indre Kvarøy			/		1600		x	
Tønnes			/		x		x	
Storselsøy			/		x		x	
Nordnesøy			/		x		x	
Myken			/		/		/	
Selsøyvik			/		x		x	
Gjerøy			/		x		x	
Rødøy			/		x		x	
Nordværnes			/		x		x	
Vågaholmen			/		x		x	
Bolga			/		x		x	
Grønøy			/		x		x	
Ørnes			/		x		1530 c)	
Støtt			x		x		x	
Sørravnøy			/		x		x	
Bodø			0730		-		2200	

Alle klokkeslett er veiledende, kontakt fartøy for nærmere informasjon

Biler tas med Bodø - Landegode kun første og tredje mandag.

Biler tas med Ørnes - Støtt kun mandag formiddag og fredag kveld.

- Behovsanløp. Gods må leveres terminal Sandnessjøen kvelden før
- Behovsanløp. Gjelder bare for tunglast
- Tidligste avgangstid fra Ørnes. Behov meldes fartøyet senest kl. 2000 torsdag.
- Tur på behov første og tredje mandag i ny måned. Bestilles over skipets mobiltelefon innen fredag kl 1400. I perioden mai - september mulighet for to turer til Landegode.
- Tur Ørnes - Støtt på behov andre og fjerde mandag i måned. Bestilles over skipets mobiltelefon innen fredagen før kl. 1400. Prioritet for næringstransport.
- Tidligste avgang fra Ørnes. Drivstoff har prioritet..
- Tidligste avgang.

/ = Anløpes ikke

x = Anløpes på signal/behov. Behov meldes til skipets mobiltelefon

- = Anløpes uten fast klokkeslett

Skipets mobiltelefon: 97 16 34 41



Vedlegg 4: Rutetabell NEX I

NEX I 23–731 Bodø – Sandnessjøen

Vinter 01.02.2021 – 18.06.2021 og 23.08.2021 – 31.01.2022

Dager	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra Sandnessjøen	06:25	06:25	08:25	09:25	09:25	06:25	13:45
Nesna	06:35	06:55	08:55	09:55	09:55	06:55	14:15
Til Stokkvågen	07:20(BCD)	07:20(BCD)	07:20(BCD)	07:20(BCD)	07:20(BCD)	07:20(BD)	14:40(CD)

Ruteplan for bevegelige heiligidager:

Dager	Søndagsrute	Innsatt	Pinsseften	Lørdagsrute	Søndagsrute
Skjærtorsdag	Søndagsrute	Innsatt	1. pinsedag	Søndagsrute	Søndagsrute
Lørdagsdag	Innsatt	Lørdagsrute	2. pinsedag	Juleaften	Variert rute til Bodø, deretter innsett.
Påskeferien	Innsatt	Søndagsrute	1. påskedag	2. påskedag	Søndagsrute
1. påskedag	Innsatt	Søndagsrute	2. påskedag	Søndagsrute	Søndagsrute
17. mai	Søndagsrute	Innsatt	Nyttårsaften	Variert rute til Bodø, deretter innsett.	
Kristi himmelfartsdag	Søndagsrute	Innsatt	1. nyttårsdag		

App for ruteopplysning, Reis Nordland:

Operator:

Rederi: Boreali Sjø AS, tlf. 91 00 96 00
Båt: MS Eika Lauva Renberg og MS Regine Norman

Teignforklaring:
I = Anløpsstopp
X = Anløpsstopp på signalfest
- = Anløpsstopp uten fast kiosksted

Behovsanlegg meldes til:
behovsanlegg@re.no eller ring tlf. 91 00 96 00
Turer som starter mellom kl. 09:00 – 12:00 må bestilles innenfor søttorsmorgnens åpningstid og senest kl. 17:30 dagen før reise.
Turer som starter mellom kl. 12:00 – 24:00 må bestilles innenfor søttorsmorgnens åpningstid og senest kl. 10:30 på rosendag.

Åpningstidene er:
mandag - fredag 08:00 - 17:30
lørdag 09:00 - 17:30
søndag 09:00 - 15:00
For åpningstider på heiligidager og øvrig informasjon om behovsaler, se reisenordland.no/behovsaler
For booking og prisinformasjon, se booking.reisenordland.no
Møt opp i god tid for avgang for å søne billett og bli registrert.

Mer informasjon om billetter og ruteinfo finner du på reisenordland.no
More information on tickets and timetables at reisenordland.no



Vedlegg 5: Rutetabell Helgelandspendelen

18–191 Helgelandspendelen

Vinter 01.11.2021–31.03.2022

Dager	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra Træna	0550 F	0550 F	0550 F	0550 F	0550 F	0550 F	1305 F
* Lovend	0625	0625	0625	0625	0625	0625	1335
* Sleneset	0645	0645	0645	0645	0645	0645	1355
* Nord Solvær	/	/	XY	/	XY	/	XY
* Onøy	0700	0700	0700	0700	0700	0700	1415
* Stokkvågen	0720 AE	0720 AE	0720 AE	0720 AE	0720 AE	0720 A	1435 AB
* Nesna hurtigbåt	0745	0745	0745	0745	0745	/	1500
Til Sandnessjøen	0815	0815	0815	0815	0815	/	1530

Ruteplan for bevegelige heiligidager:

Dager	Søndagsrute	Innsatt	Pinsseften	Lørdagsrute	Søndagsrute
Skjærtorsdag	Søndagsrute	Innsatt	1. pinsedag	Søndagsrute	Søndagsrute
Lørdagsdag	Innsatt	Lørdagsrute	2. pinsedag	Juleaften	Ordre/rute til ankomst Sandnessjøen kl. 05:15. Øvrige anløpsstopp innsett.
Påskeferien	Innsatt	Lørdagsrute	1. påskedag	2. påskedag	Innsatt
1. påskedag	Innsatt	Lørdagsrute	2. påskedag	Innsatt	Søndagsrute
17. mai	Søndagsrute	Innsatt	Nyttårsaften	Ordre/rute til ankomst Sandnessjøen kl. 05:15. Øvrige anløpsstopp innsett.	
Pinsseften	Lørdagsrute	Innsatt	1. nyttårsdag		

App for ruteopplysning, Reis Nordland:

Operator:

Rederi: Boreali Sjø AS
tlf. 91 55 888
post@boreali.no
Båt: MS Fredrikke Tender-Øien

Teignforklaring:
I = Sløyperstopp
A = Hurt. med billett 23-731 til Bodø
B = Hurt. med buse til Bodø, linn 101
C = Hurt. med billett 23-731 til Sandnessjøen
D = Hurt. med billett til 18-53 Lurøy
E = Hurt. med buse til Bodø, linn 100
F = Hurt. med billett til 18-53 Trana kai
X = Behovsaler meldes separat dagen før anreise.
XY = Behovsaler meldes også for gode
Passasjer bestiller separat dagen før anreise.

Behovsaler meldes til:
behovsaler@re.no eller ring tlf. 91 00 96 00
Turer som starter mellom kl. 09:00 – 12:00 må bestilles innenfor søttorsmorgnens åpningstid og senest kl. 17:30 dagen før reise.
Turer som starter mellom kl. 12:00 – 24:00 må bestilles innenfor søttorsmorgnens åpningstid og senest kl. 10:30 på rosendag.

Åpningstidene er:
mandag - fredag 08:00 - 17:30
lørdag 09:00 - 17:30
søndag 09:00 - 15:00
For åpningstider på heiligidager og øvrig informasjon om behovsaler, se reisenordland.no/behovsaler
For booking og prisinformasjon, se booking.reisenordland.no
Møt opp i god tid for avgang for å søne billett og bli registrert.

Plussbestilling på internet:
booking.reisenordland.no

Mer informasjon om billetter og ruteinfo finner du på reisenordland.no
More information on tickets and timetables at reisenordland.no



Vedlegg 6: Rutetabell NEX II

NEX II 23-755 Bodø – Steigen – Svolvær

Vinter 01.02.2021 – 31.05.2021 og 01.09.2021 – 31.01.2022

Dager	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra Svolvær	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	07:55	12:45
Skiøva	06:15	06:15	06:15	06:15	06:15	08:10	12:55
Skutvik	07:05(D)	07:05(D)	07:05(D)	07:05(D)	07:05(D)	09:00	13:43(D)
Bogøy	07:25	07:25	07:25	07:25	07:25	09:20	14:05
Nordkott	07:55	07:55	07:55	07:55	07:55	09:50	14:35
Hellesund	08:15(A)	08:15(A)	08:15(A)	08:15(A)	08:15(A)	10:10	14:55(AB)
Brønnund	/	/	/	/	/	/	15:05(O)
Til Bodø	09:20	09:20	09:20	09:20	09:20	11:15	16:00

Ruteplan for bevegelige helligdager:

Skjærtorsdag	Søndagsrute
Lørdag	Innsikt
Påskeferien	Lørdagsrute
1. påskedag	Innsikt
2. påskedag	Søndagsrute
1. mai	Søndagsrute
17. mai	Søndagsrute
Kraft himmelfartsdag	Søndagsrute
Pinseferien	Lørdagsrute
1. pinsedag	Søndagsrute
2. pinsedag	Søndagsrute
Juleferien	Venlig rute til Bodø, dekker innsett.
1. juledag	Innsikt
2. juledag	Søndagsrute
Nyttårsferien	Venlig rute til Bodø, dekker innsett.
1. nyttårsdag	Innsikt

Tegnforklaring

/ = Anløps ikke
X = Anløps på signaltabel
- = Anløps uten last/utlastning

Merknader

(A) Buss fra Lønesfjord og Nordfild
(B) Buss til Lønesfjord og Nordfild
(D) Buss fra Øystese og Hovde
(F) Buss til Øystese og Hovde

Bokingsanlegg meldes til:

betjening@reis.no eller ring 01 00 98 00

Taxi som starter mellom kl. 00:00 – 12:00 må bestilles innenfor sørtidensadministrasjonens åpningstid og senest kl. 17:30 dagen før reise. Taxi som starter mellom kl. 12:00 – 24:00 må bestilles innenfor sørtidensadministrasjonens åpningstid og senest kl. 18:00 på reisedagen.

Åpningstidene er:

måndag - fredag: 06:00 - 17:30
lørdag: 10:00 - 17:30
søndag: 16:00 - 19:00

For åpningstider på helligdager og øvrige informasjon om betjeningstap, se nettstedet reisnordland.no

For booking og prisinformasjon, se booking.reisnordland.no

Med app i god tid før avgang for å søke billett og bli registrert.

Prisbestilling på internett:

booking.reisnordland.no

App for ruteopplysning, Reis Nordland:

Operatør: Rederi: Borealis Sjø AS tlf. 01 00 98 00
Båt: MS Elsa Laula Renberg og MS Regine Normann

Mer informasjon om billetter og ruteinfo finner du på reisnordland.no
More information on tickets and timetables at reisnordland.no



Vedlegg 7: Rutetabell Bodø – Værøen

18-539 Bodø – Værøen

Vinter 01.02.2021–18.06.2021 og 23.08.2021–01.02.2022

Dager	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra Helligvær	0615	0615	0615	0615	0615		
" Sørlandsgo	X	X	X	X	X		
Til Bodø	0705	0705	0705	0705	0705		

Tegnforklaring

/ = Anløps ikke
X = Anløps på signaltabel
- = Anløps uten last/utlastning

Bokingsanlegg meldes til:

betjening@reis.no eller ring 01 00 98 00

Taxi som starter mellom kl. 00:00 – 12:00 må bestilles innenfor sørtidensadministrasjonens åpningstid og senest kl. 17:30 dagen før reise. Taxi som starter mellom kl. 12:00 – 24:00 må bestilles innenfor sørtidensadministrasjonens åpningstid og senest kl. 18:30 på reisedagen.

Åpningstidene er:

måndag - fredag: 08:00 - 17:30
lørdag: 10:00 - 17:30
søndag: 16:00 - 19:00

For åpningstider på helligdager og øvrige informasjon om betjeningstap, se nettstedet reisnordland.no

For booking og prisinformasjon, se booking.reisnordland.no

Med app i god tid før avgang for å søke billett og bli registrert.

Ruteplan for bevegelige helligdager:

Skjærtorsdag	Søndagsrute, men avgang fra Bodø kl. 20:45 er innsett.
Lørdag	Innsikt
Påskeferien	Lørdagsrute
1. påskedag	Innsikt
2. påskedag	Søndagsrute
1. mai	Søndagsrute
Kraft himmelfart	Innsikt
17. mai	Søndagsrute
Pinseferien	Lørdagsrute
1. pinsedag	Søndagsrute
2. pinsedag	Søndagsrute
Juleferien	Ekstra rute fra Bodø kl. 12:15 til Sørlandsgo, Vokkøy, Helligvær og Givær som anløpes på signal. Ankomst Bodø ca. kl. 14:30. Øvrige rutetider innsett.
1. juledag	Innsikt
2. juledag	Søndagsrute
Nyttårsferien	Ekstra rute fra Bodø kl. 12:15 til Sørlandsgo, Vokkøy, Helligvær og Givær som anløpes på signal. Ankomst Bodø ca. kl. 14:30. Øvrige rutetider innsett.
1. nyttårsdag	Innsikt

App for ruteopplysning, Reis Nordland:

Operatør: Rederi: Toi-grønt Nord AS, Tlf. 90 02 07 00

Mer informasjon om billetter og ruteinfo finner du på reisnordland.no
More information on tickets and timetables at reisnordland.no



Vedlegg 8: Rutetabell Bodø – Gildeskål

18-445 Bodø – Gildeskål

Vinter 01.10.2021-31.03.2022



Dager	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra Bodø	0655						
= Innstyr	0830	0830	0830	0830	0830		
= Våg	0850	0850	0850	0850	0850		
= Sørøymøy	0700	0700	0700	0700	0700		
Til Bodø	0735	0735	0735	0735	0735		
Fra Bodø	0920	0920	0920	0920	0920		1345
= Bilkevær	/	/	/	/	0820 X		1425 X
= Mevær	0855 X	0855 X	0855 X	0855 X	0855 X		1435 X
= Sørøymøy	1000 X	1000 X	1000 X	1000 X	1000 X		1440 X
= Våg	1025 X	1025 X	1025 X	1025 X	1025 X		/
Til Sørøymøy	1035 A	1035 A	1035 A	1035 A	1035 A		/
Fra Sørøymøy	1040	1040	1040	1040	1040		1500
= Våg	/	/	/	/	/		1510
= Innstyr	1105	1105	1105	1105	1105		/
= Innøyr	/	/	/	/	1400		/
= Våg	/	/	/	/	1420 X		/
= Sørøymøy	/	/	/	/	1435		/
= Sørøymøy	/	/	/	/	1455 X		/
= Mevær	/	/	/	/	1500 X		/
Til Bodø	/	/	/	/	1540		1545

Ruteplan for bevegelige helligdager:

Skjerfjord	Søndagsrute
Lørdag	Innsitt
1. påskedag	Søndagsrute
1. mai	Innsitt
17. mai	Søndagsrute
Kristi himmelfartsdag	Søndagsrute
1. påskedag	Søndagsrute
2. påskedag	Søndagsrute

App for ruteopplysning, Reis Nordland:



Julaften

Ekstratur fra Bodø kl. 10.00 til Bilkevær, Mevær, Sørøymøy, Våg og Sørøymøy. Alle anløp er på bestilling. Frist for bestilling kl. 17.30 dagen før. Ankomst Bodø ca kl. 12.05. Øvrige ruteturer innsitt.

1. juledag

Søndagsrute. Innstilt. Ekstratur fra Bodø kl. 10.00 til Bilkevær, Mevær, Sørøymøy, Våg og Sørøymøy. Alle anløp er på bestilling. Frist for bestilling kl. 17.30 dagen før. Ankomst Bodø ca kl. 12.05. Øvrige ruteturer innsitt.

1. nyttårsdag

Innsitt. Ingen rute.

Operator:

Rederi: Torghatten Nord AS, Tel. 80 62 07 00

Dager	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra Bodø	/	/	/	/	/	1600	1810
= Mevær	/	/	/	/	/		1845 X
= Sørøymøy	/	/	/	/	/		1855 X
= Innstyr	1630	1630	1630	1630	1630		/
= Våg	/	/	/	/	/	1630	/
Til Sørøymøy	1648	1648	1648	1648	1648	/	/
Fra Sørøymøy	1650	1650	1650	1650	1642		/
= Våg	1700	1700	1700	1700	1700		/
= Sørøymøy	/	/	/	/	/		1825 X
= Innstyr	1720	1720	1720	1720	1705		1850 X
= Sørøymøy	/	/	/	/	1730 X		/
= Sørøymøy	/	/	/	/	1755 X		/
= Sørøymøy	1750 X	1750 X	1750 X	1750 X	1815 X		/
= Mevær	1735 X	1735 X	1735 X	1735 X	1820 X		/
= Sørøymøy	/	/	/	/	2015		/
= Våg	/	/	/	/	2025 X		/
= Bilkevær	/	/	/	/	1845 X		/
Til Bodø	/	/	1810	1840	1820		2055
Fra Bodø	/	2000	2000	2000	2200		
= Mevær	/	/	/	2040 X	2245 X		
= Sørøymøy	/	/	/	2045 X	2250 X		
= Våg	/	/	/	2030 X	/		
= Sørøymøy	/	/	/	2040 X	2105 X		
= Våg	/	/	/	2115 X	2320 X		
= Innstyr	1825	2100	2135	2340 X	2355 X		
= Sørøymøy	/	/	/	2005 X			
Til Bodø					0040		

Togforlaring

/ = Anløp på signaltåler
X = Anløp på signaltåler
Å = Kurspondans mot NEX rute i Bodø - Sandnessjøen/rute til Bodø.

Behovsplan meldes til:

behovsplan@rkn.no eller ring 81 91 00 96 00

Tur som starter mellom kl. 00.00 - 12.00 må bestilles innenfor reiserutestørrelsen åpningstid og senest kl. 17.30 dagen før reise.

Tur som starter mellom kl. 12.00 - 24.00 må bestilles innenfor reiserutestørrelsen åpningstid og senest kl. 16.30 på rutetorget.

Åpningstidene er:

mandag - fredag 08.00 - 17.30
lørdag 10.00 - 17.30
søndag 16.30 - 19.00

For åpningstider på helligdager og øvrig informasjon om behovsplan, se reisenordland.no/behovsplan

For booking og prisinformasjon, se booking.reisenordland.no. Møt opp i god tid for avgang for å løse billett og bli registrert.

Mer informasjon om billetter og ruteinfo finner du på reisenordland.no
More information on tickets and timetables at reisenordland.no



Vedlegg 9: Reserverute

Forslag til beredskapsrute som inntreffer ved planlagt eller ikke-planlagt avvik på et fartøy. Midtsommer, samt den trafikksvake perioden av desember-januar, 8-10 uker/år.

		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Bodø	09:00f				08:30		
	Landegode	f						
	Sørarnøy	12:45						
	Fleinvær	X						
Til	Bodø							
Fra	Bodø							
	Bliksvær	X			X			
	Givær	X			X			
	Helnessund							
	Helligvær	17:00		23:00	11:30	22:00		
	Vokkøy				X			
	Landegode	X			X			
Til	Bodø	19:00		00:30c	13:45	23:30		

Forklaring:

- tt:mm Fast anløp. Anløpstid varierer, men aldri tidligere enn oppsatt.
 X Anløpes ved behov
 | Stopper ikke
 a I krabbesong, 15. august - 30.oktober
 b Utenfor krabbesong
 c Neste dag
 d Ørnes anløpes før og/eller etter Støtt dersom transport av kjøretøy.
 e Anløpes på sørgående rute, etter Bolga

		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Bodø		11:00		14:30			
	Mevær (Fleinvær)							
	Sørvær (Fleinvær)							
	Sørarnøy		X		X			
	Støtt		Xd		X			
	Ørnes		17:45		19:15			
	Grønøy		X		X			
	Bolga		19:20		20:50			
	Vågaholmen		20:30		22:00			
	Rødøy		21:30		23:00			
	Gjerøy		X		X			
	Selsøyvik							
	Tonnes		22:50		00:20c			
	Indre Kvarøy							
	Storselsøy							
	Nordnesøy		00:15c		01:45c			
	Myken							
	Selvær		X		X			
	Træna		03:00c		04:30c			
Til	Nesna		06:30c		08:00c			
<i>Korr.</i>	<i>Kystruta sørgående</i>		<i>10:35c</i>		<i>10:35c</i>			

		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
<i>Korr.</i>	<i>Kystruta nordgående</i>			06:10		06:10		
Fra	Nesna			07:00		09:00		
	Stokkvågen							
	Onøy			09:45		10:45		
	Nord-Solvær					X		
	Sleneset					X		
	Løvund					X		
	Træna							
	Aldra							
	Indre Kvarøy			11:00		13:00		
	Tonnes			11:30		13:30		
	Selsøyvik			12:15		14:15		
	Gjerøy			12:45		14:45		
	Storselsøy			X				
	Nordnesøy			X				
	Myken			16:15				
	Rødøy			Xe				
	Vågaholmen			Xe		X		
	Bolga			18:30		16:30		
	Grønøy							
	Ørnes					d		
	Støtt					X		
	Sørarnøy			Xe		19:45		
	Fleinvær			X		X		
	Helligvær			23:00		22:00		
Til	Bodø			00:30c		23:30		

Vedlegg 10: Nærmere som lastecontainere

Illustrasjon av lasteenhetene som er omtalt i kap. 3.1.



20 fots container, som med propangass antas å veie opp mot 7000 kg.



10-fots container ("kvarcontainer"), som antas å veie ca. 3000 kg med last.



Illustrasjon av hvordan tanker kan bygges inn i standard containere.