



*Prosjekt for Salten Regionråd*

# Båtpakke Salten II



20. januar 2010  
Transportutvikling Bodø AS

Rapport utarbeidet av  
 Transportutvikling Bodø AS  
 P.O.Box 647,  
 N-8001 Bodø  
 E-mail: [post@transportutvikling.no](mailto:post@transportutvikling.no)  
 Website: [www.transportutvikling.no](http://www.transportutvikling.no)



Oppdragsgiver:	Salten Regionråd
Rapport tittel:	Båtpakke Salten II
Prosjektnummer	TUB 09005
Oppdragsperiode	Juli 2009-januar 2010 (20 januar)
Tilgjengelighet:	Etter oppdragsgivers ønske
Organisering:	Transportutvikling Bodø AS er utøvende konsulent. Transportutvikling Bodø AS rapporterer til Salten Regionråd ved styringsgruppen som er satt ned for prosjektet.
Kort sammendrag på norsk	<p>Salten Regionråd har engasjert Transportutvikling Bodø AS for å gjennomføre Båtpakke Salten II (samlet båtplan for Salten).</p> <p>Samlet sett mottar rapportens omhandlede ruter (med unntak av fergesambandet Bodø-Lofoten) ca 170 mill kr i årlige driftstilskudd.</p> <p>Ruteendringer på kort sikt viser at billigste alternativ vil kunne la seg realisere innenfor en tilskuddsøkning i overkant av 700 000 kr, mens dyreste alternativer vil kunne gi en tilskuddsøkning på over 2 mill. kr per år.</p> <p>Økonomiske konsekvenser av ruteendringer og eventuell anskaffelse av nye fartøy på lang sikt vil i de skisserte alternativene variere fra ca 4,818 mill kr i årlig besparelse og opp til ca 9,745 mill kr i årlig tilskuddsøkning.</p> <p>Videre er det gjort vurdering av de enkelte anløpskaier mht maritime forhold og universell utforming.</p> <p>I fartøysvurderingene er gods, passasjekapasitet, bemanning, båtstørrelse, miljø og universell utforming vurdert.</p> <p>Takstsystemene, bestilling og informasjonssystemer, er beskrevet og vurdert i nest siste kapittel.</p>

Bodø, 20. januar 2010  
 Transportutvikling Bodø AS

Karl-Anton Swensen  
 Prosjektleder

## 2 Sammendrag

Båtpakke Salten II er en videreføring av det arbeidet som ble gjennomført i forbindelse med "Forstudie Båtpakke Salten (fase 1)". Målet med dette prosjektet er å fremme konkrete forslag til sjøverts rutestruktur som fremmer utviklingen i Salten.

Nordland fylkeskommune er inne i en prosess der samtlige båtruter innen kort tid skal konkurranseutsettes, -også ferge rutene. I tillegg overtar fylkeskommunen ansvaret for riksvegene og riksvegfergesambandene i Nordland fra og med 1. januar 2010. I Salten vil det være 2 riksvegsamband som blir fylkeskommunale fra 2010. Dette betyr at det i løpet av kort tid meisles ut fremtidige rutestrukturer og anbudsdokumenter. I den forbindelse ønsker kommunene i Salten ved Salten Regionråd og ha kvalifiserte meninger om hvordan BAS-regionene i Salten sine kollektivløsninger skal utformes.

Fergesambandene i Salten (med unntak av sambandene mellom Bodø og Lofoten) mottok i 2008 samlet sett ca 80 mill kr i tilskudd fra fylke og vegvesen. I 2008 var trafikk tallene for nevnte samband 303 230 PBE, ca 209 181 kjøretøy, 241 356 passasjerer og 3 473 motorsykler. Legger en sammen dette så får en 454 010 reisende personer. Gjenstående biler utgjorde 1 748 stk.

Hurtigbåtsambandene i Salten (inkludert begge NEX-rutene) mottok i 2008 i overkant av 90 mill kr i tilskudd. Samlet sett ble det fraktet ca 190 000 passasjerer inklusiv transittreisende ut og inn av Salten med NEX I og II. Internt i Salten reiste det ca 160 000 personer.

Dette prosjektet fremmer forslag til løsninger på både kort og lang sikt. Endret rutestruktur er kostnadsberegnet i forhold til de tilskudd som gis i dag. Kostnadsberegningene er i hovedsak basert på kjente og noen ukjente kostnadsstørrelser, noe det i hvert tilfelle blir redegjort for. Det er også tatt forbehold om økte kostnader som følge av konkurranseutsetting og eventuelle andre vurderinger.

Kaier/terminaler og liggesteder for fartøyene er det gjort enkle vurderinger av. Det er i den forbindelse viktig at de maritime forhold blir best mulig tilrettelagt for de som skal operere fartøyene. Sammendraget vil oppsummere de forhold som er behandlet i oppgavespesifikasjonen, og den er oppsummert som følger:

- Prosjektet Båtpakke Salten II inneholder en gjennomgang av båtrutestrukturen i sammenheng med andre transportmidler. Dette spesielt rettet mot pendlermuligheter, dagsmøter, kultur og andre aktiviteter. (Herunder også økt bruk av Meløytind til pendling fra øyene til Glomfjord Industripark)
- Med bakgrunn i ovenstående skal de økonomiske og driftsmessige konsekvenser ved en tilpasset rutestruktur vurderes.
- I tillegg vil det bli gjennomført en samlet vurdering av kai - og liggeforhold for å sikre gode maritime forhold, dette også mht universell utforming.

- Det skal også gjøres en vurdering av fartøystyper. I vurderingen skal størrelse på fartøy, kombinasjon mellom gods og passasjerer, miljø og universell utforming inngå.
- Kort vurdering av takstsystemene og brukervennlig bestillingssystem og informasjonssystem vil også bli gjennomført.

### Oppsummering av ruteendringer på kort sikt:

#### Hamarøy

- NEX II
  - Avgang Bodø ønskes endret til kl 1800 på mandag, tirsdag, onsdag og torsdag.
- Fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær
  - Ankomst Skutvik ønskes endret slik at det blir korrespondanse med buss (kl 1745)
  - Det ønskes en til rutetur per døgn
  - Sommersesongen økes fra 2 til 3 måneder
  - Lik takst med andre fergesamband
  - Bedre informasjon og bookingsystem

#### Steigen

- NEX II
  - Tirsdag og torsdagsavgangen fra Bodø ønskes flyttet til kl 1800
  - Mandag og onsdagsavgangen fra Bodø ønskes flyttet til kl 1530
  - Avgang Svolvær flyttes 20 minutter tidligere (sannsynligvis i konflikt med Hamarøy og Vågan)
  - Suppleringssturen på søndag ønskes med samme avgang som NEX II (Dette er i konflikt med Væranruta).
- Helnessundruta
  - Avgang Bodø på torsdag ønskes flyttet til kl 0730 (lik tirsdagsturen)

#### Bodø

- Kystgodsruta
  - Det søkes å få til ukentlig anløp av Sørlandego i forbindelse med Max Mat sin produksjon på Landego
  - Månedlig behovstur til Helligvær videreføres
  - Det bør inngås en langsiktig avtale med rederi
- Væranruta
  - Anløp av Sørlandego kl 1800 endres til signalanløp
  - Anløp Givær midt på dagen fredag
  - Kulturavgang kl 2200 på fredag
  - Egen rutetur til Bliksvær og Givær på fredag der neste rutetur forskyves (sommerstid)
  - Egen rutetur (sommerstid) til Bliksvær og Givær på søndag der neste tur forskyves (NB i konflikt med Steigen)
  - Ytre Gildeskål kan kutte Bliksvær når dette ivaretas av Væranruta (jfr. forslag)

- Helligværruta
  - 🔵 Eventuelt skoleskysstbehov for Givær søkes løst ved at Bodø kommune og fylkeskommunen samarbeider om hvordan dette skal løses, eventuelt ved anskaffelse av ny båt til Helligvær.

## Gildeskål

- Kystgodsruta
  - 🔵 Er fornøyd med fylkeskommunens håndtering av ruta mht Gildeskål sine behov.
  - 🔵 Det bør legges til rette for behovsturer til Fleinvær
  - 🔵 Det bør inngås en langsiktig avtale med rederi
- NEX I
  - 🔵 Forlengelse av sesongen mht anløp av Sørfugløy på søndager (inntil nytt tilpasset fartøy i Gildeskål er på plass)
  - 🔵 Videreføring av dagens rutetabell
  - 🔵 Ønsker at dagens båter skal benyttes i fortsettelsen
- Lokalhurtigbåtruta
  - 🔵 Opprettelse av kveldsturer til Våg/Sørarnøy i korrespondanse med Ytre Gildeskål
- Ytre Gildeskål
  - 🔵 Ruta endrer liggestedet til Våg slik at det blir kveldsturer i ukedagene til Våg.
  - 🔵 Tirsdagstur (formiddag) til Gildeskål (lik torsdagsturen)
  - 🔵 Rutetur til Fleinvær de dagene NEX I har anløp av Sørarnøy på ettermiddag (Eventuelt benytte MS Fleinvær)
- Fergesambandet Sund-Horsdal-Sørarnøy
  - 🔵 Ny salong
  - 🔵 Horsdal tas opp som fast anløp de dager ruten går forbi
  - 🔵 Siste tur endres til senere avgang 2030. Må ses i sammenheng med andre ruter

## Beiarn

- Det ønskes at dagens driftsavtale for ruten mellom Kjøpstad og Tverrvik prolongeres ut 2010. Dette betyr at dagens fartøy og rutestruktur videreføres inntil videre.

## Meløy

- Kystgodsruta
  - 🔵 Er fornøyd med fylkeskommunens håndtering av ruta mht Meløys behov.
  - 🔵 Det bør inngås en langsiktig avtale med rederi
- NEX I
  - 🔵 Endring av anløpsstedet Støtt til signalanløp
  - 🔵 Videreføring av dagens rutetabell
  - 🔵 Ønsker at dagens båter skal benyttes i fortsettelsen
- Lokalhurtigbåtruta
  - 🔵 3 bestillingsturer til Meløysund per uke (skift i industriparken)

- Fergesambandet Ørnes-Vassdalsvik-Meløysund-Bolga-Støtt
  - 🕒 Utgangspunkt Bolga på hverdager
  - 🕒 Rutetur til Bolga på lørdag endres til signaltur
- Fergesambandet Forøy-Ågskaret
  - 🕒 Større ferge
  - 🕒 Pendlerfil

### Økonomiske vurderinger av ruteinnspill på kort sikt

Foreslåtte ruteendringer for NEX II vil neppe ha økonomiske konsekvenser så fremt ikke inntektsgrunnlaget reduseres.

I fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær ønskes det en ekstra rutetur per dag til Skutvik. Dette har vi ikke kostnadsberegnet, men det er liten tvil om at dette vil utløse økt tilskuddsbehov på flere millioner per år. Ordinære takster og utvidelse av sommersesongen har vi heller ikke gjort beregninger av.

Ruteendringene som Steigen kommune har foreslått kan vi ikke se vil ha nevneverdige økonomiske konsekvenser.

De ruteendringsforslag som er fremmet på Væranruta vil etter våre beregninger kunne øke den årlige tilskuddsrammen med ca 410 000 kr per år. Ukentlig anløp av kystgodsruta til Sørlandego er ikke beregnet, men en må nok plusse på noen hundre tusen (anslagsvis kr 500 000) for å få dette til.

Foreslåtte ruteendringer i Gildeskål er ganske omfattende og vil etter våre beregninger kunne øke tilskuddsbehovet med ca 476 000 kr per år. Hvis en ikke legger inn en ekstra rutetur på tirsdag fra Bodø til Sørarnøy og gjennomfører øvrige foreslåtte ruteendringer vil dette kunne gi en besparelse på ca 217 000 kr per år.

Videreføringen av ruten mellom Kjøpstad og Tverrvik vil ikke øke tilskuddsbehovet.

Gjennomføring av ruteendringene i Meløy vil ved billigste alternativ kunne gjennomføres med økning i tilskuddsbehovet på ca 408 000 kr. Legger en til grunn dyreste alternativ vil tilskuddsbehovet måtte økes med ca 1 082 000 kr per år.

Gjennomføring av nevnte ruteendringer vil, etter billigste alternativer, kunne gjennomføres innenfor en økning av tilskuddsrammen med i overkant av 700 000 kr per år. I dette ligger ikke økte kostnader mht Skutvikferga og eventuelle anløp med kystgodsruta av Sørlandego.

Våre beregninger er ca beregninger basert på variable kostnader ved økt produksjon for de enkelte ruter. Dette er ikke eksakt og gir kun et bilde av sannsynlige kostnadsendringer.

## Oppsummering av ruteendringer på lengre sikt:

### Hamarøy

- NEX II
  - Ved konkurranseutsetting må anbudskriteriene stille krav om minst samme rute og transportstandard som dagens fartøy
  - Fartøy må være godsførende innenfor dagens hurtigbåtstruktur i Nordland
- Fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær
  - Minimum 5 avganger per døgn sommerstid
  - Minimum 2 avganger i vintersesongen
  - Samme takst som øvrige fergesamband
  - Langsiktig kontrakt med driftsselskap, minimum 5 år.
- Forlengelse av "Ny Helnessundrute" til Skutvik 2 dager i uken.
- Forlengelse av Kystriksveien med fergesamband til Steigen og videre forlengelse til Hamarøy (fergesamband Bogøy-Skutvik)

### Steigen

- NEX II
  - Ved konkurranseutsetting må anbudskriteriene stille krav om minst samme rute og transportstandard som dagens fartøy. Den må også være godsførende så lenge ikke andre alternativer er etablert.
- "Ny Helnessundrute"
  - Det etableres en egen rute med eget fartøy (lik ny Væranbåt). Ruten vil betjene dagpendling mellom Steigen og Bodø. I tillegg vil den ivareta dagens Helnessundrute med justerte rutetider.
- Forlengelse av Kystriksveien med fergesamband til Steigen (Langskjæret-Lagnes)

### Bodø

- NEX I og NEX II
  - Ved konkurranseutsetting må anbudskriteriene stille krav om minst samme rute og transportstandard som dagens fartøy, samt at den må være godsførende.
- Kystgodsruta
  - Det bør inngås langsiktig avtale med rederi vedrørende fremtidig drift av ruta
- Væranruta
  - Det settes inn ny båt som er tilpasset ruten. Fartøyet er godsførende.
- Helligværruta
  - Bodø kommune inngår et samarbeid med Nordland fylkeskommune om anskaffelse av nytt fartøy til benyttelse i Helligvær.

## Gildeskål

- NEX I
  - 🔵 Ved konkurranseutsetting må kriteriene stille krav om minst samme rute og transportstandard som dagens fartøy, samt at den må være godsførende når ikke andre fullgode alternativer finnes.
- Lokalhurtigbåtruten og Ytre Gildeskålruta
  - 🔵 En ny båt som erstatning for begge fartøy, samt at liggested og utgangspunkt blir Inndyr. Fartøyet må være godsførende
  - 🔵 Rutetabell basert på ett fartøy
- Fergesambandet Sund-Horsdal- Sørarnøy
  - 🔵 Overbygd ferge
- Ertenvåg-Bodø
  - 🔵 Beskrivelse av ett eventuelt nytt samband er med i teksten som innspill
- Kjøpstad-Tverrvik
  - 🔵 Støtter Beiarn som legger opp til en dialog med fylkeskommunen for å etablere et rutetilbud i samarbeid med nyoppstartet reiselivsbedrift. Inntil videre må dagens opplegg videreføres ut 2010.

## Beiarn

- Beiarn legger opp til en dialog med fylkeskommunen for å etablere et rutetilbud i samarbeid med nyoppstartet reiselivsbedrift. Inntil videre må dagens opplegg videreføres ut 2010.

## Meløy

- NEX I
  - 🔵 Ved konkurranseutsetting må anbudskriteriene stille krav om minst samme rute og transportstandard som dagens fartøy, samt at fartøy må være godsførende.
- Lokalhurtigbåtruten
  - 🔵 Ved konkurranseutsettingen ønskes det bilførende hurtigbåt som har rutehastighet på ca 25 knop
- Fergesambandet Ørnes +
  - 🔵 Utgangspunkt Bolga på hverdager

## Økonomiske vurderinger i forbindelse med endringer på lang sikt

Vedrørende NEX I og NEX II har vi ikke lagt til grunn noen kostnadsendringer utover dagens tilskudd.

Ruteendringsønskene vedrørende Skutvikferga er heller ikke vurdert. Det samme gjelder eventuell fergeforbindelse mellom Bogøy og Skutvik.

Forlengelse av en eventuell "Ny Helnessundrute" (NEX 2,5) til Skutvik har vi kostnadsberegnet til ca 1 mill kr per år, dette for 2 ukentlige turer. Forutsetningen er at det blir etablert ny rute mellom Bodø og Steigen etter skisserte modell.

“Ny Helnessundrute” til Steigen, som er tenkt å ivareta daglig pendling til og fra Bodø, vil kunne gjennomføres ved å øke tilskuddet med 6 til 7 mill kr per år, utover de kostnadene som er med dagens Helnessundrute. Forutsetningen er at skisserte løsning velges.

Oppretting av fergesamband mellom Steigen og Kjerringøy mener vi vil fordre et driftstilskudd fra 10 til 15 mill kr per år. I tillegg kommer grunnlagsinvesteringer til fergeleier og opprusting av tilførselsveier.

Anskaffelse av nytt fartøy til å betjene øyene i Helligvær er ikke beregnet.

Utskifting av fartøy i Væranruta vil etter våre beregninger kunne øke tilskuddsbehovet med opp til 3 753 000 kr per år. Det er lagt til grunn et nytt og moderne fartøy på størrelse med dagens. Hvis ruta kunne opereres med en noe mindre båt, men med samme passasjerantall som dagens MS Skogøy, så ville en kunne redusere det årlige tilskuddet med ca 2,060 mill kr per år. Et mindre fartøy vil normalt kreve færre personer i bemanningen. Vi tar ikke stilling til dette valget, men skisserer dette som et alternativ hvis driftstilskudd søkes redusert.

I Gildeskål har vi foreslått å erstatte dagens 2 fartøy (Ytre Gildeskål og Gildeskål lokal) med ett fartøy. Forutsetningen er at en legger til grunn skisserte båtstørrelse og driftsmodell. Samtidig innfris samtlige ruteendringssønsker fra Gildeskål. Besparelsen som følge av dette vil per år kunne være opptil 4.5 mill kr.

Innspillet vedrørende endring av driftsmodell for ruta mellom Kjøpstad og Tverrvik i Beiarn vil på sikt kunne redusere det økonomiske tilskuddet/bidraget fra fylkeskommunen. I tillegg vil en slik løsning kunne være med på å utvikle et nytt reiselivsprodukt i området.

I Meløy er det lagt til grunn ny bilførende hurtigbåt, etter innspill fra NFK og Meløy kommune. I beregningene er vi kommet frem til at dette, samt de ønskede ruteendringer, vil kunne innfris med en tilskuddsøkning på ca 1 742 000 kr per år. Det kan tenkes at investeringskostnadene blir noe høyere enn hva vi har forutsatt.

I *Tabell 2-1* vises forskjellige alternativer av de kostnadsberegninger som vi har gjennomført, og som er basert på de innspill som er gitt i dette prosjektet. Endelig valg av alternativer bør avklares i prosesser mellom kommunene og fylkeskommunen i forbindelse med utarbeidelse av anbudskriterier.

Tilskuddsalternativer						
	Alternativer					
	1	2	3	4	5	6
Meløy	1 742 000	1 742 000	1 742 000	1 742 000	1 742 000	2 492 000
Gildeskål	-4 500 000	-4 500 000	-4 500 000	-4 500 000	-4 500 000	-4 500 000
Væran	-2 060 000	-2 060 000	-2 060 000	3 753 000	3 753 000	3 753 000
Steigen	0	6 000 000	6 000 000	0	6 000 000	7 000 000
Hamarøy	0	0	1 000 000	0	1 000 000	1 000 000
Sum tilskuddsendringer	-4 818 000	1 182 000	2 182 000	995 000	7 995 000	9 745 000

Tabell 2-1: Tilskuddsalternativer som følge av kostnadsberegninger av ruteendringer

Som tidligere nevnt har vi i våre beregninger lagt variable driftskostnader til grunn. Kapitalkostnader er lagt til grunn med forutsetninger som i praksis kan bli annerledes.

Vi antar at kostnadsbildet vil endre seg når en konkurranseutsetter rutene. Blant annet vil selskapene sannsynligvis prissette den risikoen de påtar seg. Avskrivningstid/nedbetalingstid av investeringer vil også påvirkes av eventuell kontraktslengde.

### Oppsummert vurdering av kai - og liggeforhold

Oppsummert kan en si at de forskjellige kaier er i rimelig god forfatning. Rapporten beskriver liggeforholdene og kaienes tilstand mht universell utforming.

Det er noen kaier som er mindre egnet i forhold til de krav og forventninger som stilles. Her nevnes:

- Sørarnøy ekspedisjonskai er ugunstig mht til liggested for Ytre Gildeskålruta. Gildeskål kommune vurderer ny kai.
- Kaien i Sandvika i Meløy bør utbedres og tilpasses lokalhurtigbåtens anløp. Det har vært gjentatte henvendelser fra skipsførerene angående dette. Kaien er kommunal.
- Flytebryggen i Meløysund er utilfredsstillende fortoy, noe som gjentatte ganger har skapt uønskete hendelser. Dette har også vært påpekt fra skipsførerene. Flytebryggen er kommunal.

### Vurdering av fartøystyper

Samtlige kommuner mener at i fremtiden må fartøyene i NEX-rutene være av minst samme standard som dagens fartøy (MS Steigtind og MS Salten). I den forbindelse er det viktig å benytte de erfaringer som var i forbindelse med anskaffelse av nevnte fartøy.

I en del av de øvrige ruteområdene vil det kunne være mulig og oppnå økonomiske besparelser ved å redusere båtstørrelsene. Dette vil i våre eksempler ikke nødvendigvis redusere kvaliteten på tjenesten. Men det å redusere bemanningen vil, og er, omstridt i fagmiljøene, selv om sjøfartsmyndighetenes krav er innfridd.

Det bør være godskapasitet på omhandlede hurtigbåtruter. I enkelte samband bør godsbehovet kartlegges i forhold til dimensjonering av fartøy. Godsførende hurtigbåter er avgjørende for bosetning og næringsutvikling ved flere anløpssteder.

Redusert båtstørrelse i de lokale rutene vil ha en miljøgevinst. Skal en opprettholde dagens rutetilbud og transportstandard er det ingen enkel løsning på miljøutfordringene. Det vi mener bør etterstrebes, er at det blir bygd nye fartøy med moderne teknologi for å redusere de eksterne konsekvensene hurtigbåt drift påfører miljøet. I tillegg bør Nordland fylkeskommune legge til rette for miljøfremmende tiltak på dagens hurtigbåter.

I tillegg bør det vurderes flere signalanløp og bestillingsturer, både på fergene og hurtigbåtene. Det er lite miljøvennlig og ressursmessig uheldig å gjennomføre ruteturer der ingen benytter tilbudet.

### Vurdering av takstsystemene

Takstregulativet for hurtigbåt ligger noe over ferge og bussregulativene (anbudsrutene). Dette er naturlig hvis en ser på det tilskuddsnivået som hurtigbåtene fordrer. Fergene har så langt vært underlagt riksregulativet.

På flere distanser kommer hurtigbåt langt gunstigere ut enn alternative transportmiddel. Hvis en i tillegg ser på tidsbesparelsen ved bruk av hurtigbåt blir dette enda gunstigere. Rabattordningene for de som benytter hurtigbåt jevnlig mellom to definerte anløpssteder er gunstige, dette ved at det oppnås opptil 33,33 % rabatt per reise. Skoleelever har egne gunstige rabattordninger. I sum mener vi at dagens regulativer for hurtigbåter ikke er urimelige.

### Oppsummering vedrørende bestilling og informasjonssystem

Dagens reisende stiller stadig strengere krav til bestilling og informasjonssystem og i den forbindelse bør eventuelle nye systemer tilpasses brukerne i størst mulig grad.

Informasjonen til de reisende kan bli bedre, og fylkeskommunen bør ta initiativ til en større samordning av ruteopplysningstjenesten slik at de reisende eksempelvis føler at de får etterspurte tjenester på en felles nettside, eventuelt med linker til de som har ansvaret for de respektive ruter. En bør videre vurdere å benytte samme system og plattform som Troms bruker. Vi anser dette som viktige tiltak for å oppnå målsettingene i forhold til bl.a. universell utforming.

Det er i dag 2 hurtigbåtruter (NEX I og II) og fergesambandene Bodø-Lofoten og Svolvær-Skrova-Skutvik hvor forhåndsbestillinger (booking) kan foretas.

Fergesambandet Svolvær-Skrova-Skutvik bør til sommersesongen 2010 legge til grunn de erfaringer som fremkom sommersesongen 2009. Dette betyr at tjenesten må forbedres.

Problemstillingene rundt NEX-rutene sine bookingutfordringer relaterer seg mest til manglende informasjon. Slik vi ser det vil tilpassede SMS tjenester kunne gi reisende informasjon på ett tidlig tidspunkt hvis eksempelvis ruteturen er fullbooket. Gode nettløsninger er også her av stor betydning.