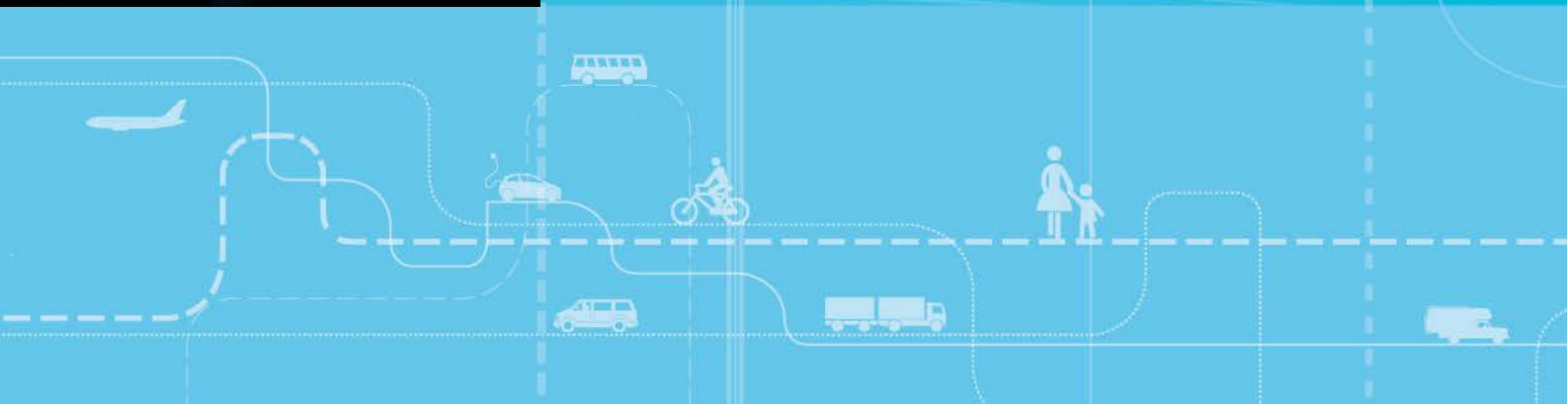


Gratisferge – Erfaringer fra forsøket i Solund og Bjarkøy



Gratisferge – Erfaringer fra forsøket i Solund og Bjarkøy

Jørgen Aarhaug
Petter Dybedal
Kåre Skollerud
Kjersti Visnes Øksenholt

Forsidefoto: Kjersti Visnes Øksenholt

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Gratisferge – Erfaringer fra forsøket i Solund og Bjarkøy

Forfattere: Jørgen Aarhaug
Petter Dybedal
Kåre Skollerud
Kjersti Visnes Øksenholt

Dato: 12.2013

TØI rapport: 1290/2013

Sider 55

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1481-2

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Kommunal- og regionaldepartementet

Prosjekt: 3951 - Gratisferje - KRD

Prosjektleder: Jørgen Aarhaug

Kvalitetsansvarlig: Aud Tennøy

Emneord: ferge
Gratis kollektivtransport
Regional utvikling

Sammendrag:

Gratisfergeprosjektet i Solund og Bjarkøy ble gjennomført i perioden 25.mars 2010 til 1.april 2013. Effektene av dette forsøket er økt reiseaktivitet, særlig i forbindelse med fritidsreiser. Samtidig er erfaringene fra det samme tiltaket noe ulike i Solund og Bjarkøy. Effektene virker å ha vært mest positive i Solund. I Bjarkøy har forhold knyttet til kapasitet og kvalitet på tilbudet bidratt til å redusere nytten av gratisferge.

Title: Free Ferries – Experience from two rural communities in Norway

Author(s): Jørgen Aarhaug
Petter Dybedal
Kåre Skollerud
Kjersti Visnes Øksenholt

Date: 12.2013

TØI report: 1290/2013

Pages 55

ISBN Electronic: 978-82-480-1481-2

ISSN 0808-1190

Financed by: Ministry of Local Government and Regional Development

Project: 3951 - Gratisferje - KRD

Project manager: Jørgen Aarhaug

Quality manager: Aud Tennøy

Key words: Ferries
Free public transport
Regional development

Summary:

Two ferry services was provided free of charge between March 25th 2010 and April 1st 2013, funded by the ministry of local government and regional development in Solund in western Norway and Bjarkøy in Northern Norway. The effects of this was increased use of the service, mostly related to leisure activities. Differences between the two ferry services was also observed. These differences can probably be explained by different standards of service.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Denne rapporten er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra Kommunal- og Regionaldepartementet (KRD). Det sentrale spørsmålet i rapporten er hva virkningene av gratis ferge på fergesambandet *Daløy-Haldorneset* i Solund kommune og *Grytøy-Sandsøy-Bjarkøy* i tidligere Bjarkøy kommune har vært for lokal befolkning og lokalt næringsliv.

I rapporten diskuteres effekten av gratisfergeforsøket med hensyn på blant annet reisefrekvens, samfunnsdeltagelse, befolkningsutvikling og næringsutvikling.

Fra KRD har Anne Gjerdåker hatt ansvaret for oppfølgingen av prosjektet.

Rapporten er forfattet av forskerne Jørgen Aarhaug, Petter Dybedal, Kåre Skollerud og Kjersti Visnes Øksenholt. Med førstnevnte som prosjektleder. Forskningsleder Aud Tennøy har fungert som kvalitetssikrer.

Oslo, desember 2013
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Metoder.....	1
2	Stedene	4
2.1	Solund	4
2.2	Bjarkøy	7
2.3	Befolkningsutvikling i Solund og Bjarkøy.....	9
3	Funn og analyser.....	11
3.1	Utvikling i antall reiser før og under forsøksperioden	11
3.2	Hverdagsaktiviteter	12
3.3	Ferga blir gratis	13
3.4	Forsøket med gratisfergene avsluttes	15
3.5	Spørreundersøkelsen.....	16
3.5.1	Reisemønstre generelt.....	16
3.5.2	Egenskaper ved husstandene i området.....	16
3.5.3	Arbeidsreiser	17
3.5.4	Bruk av ferga til fritidsformål og ærend.....	18
3.5.5	Endringer i bruk av ferga etter at den sluttet å være gratis	18
3.5.6	Kommentarer.....	21
3.5.7	Kort sammenfatning.....	22
3.6	Arbeidsreiser	22
4	Diskusjon og konklusjon	24
4.1	Diskusjon fra fokusgruppene	24
4.2	Punktvis gjennomgang.....	27
4.3	Samlet vurdering av ordningen.....	30
	Referanser	31
	Intervjulist	32
	Vedlegg 1, Analyse av spørreundersøkelse	33
	Vedlegg 2, Spørreskjemaer Solund og Bjarkøy	50

Sammendrag:

Gratisferge – Erfaringer fra forsøket i Solund og Bjarkøy

TØI rapport 1290/2013

Forfattere: Jørgen Aarhaug, Petter Dybedal, Kåre Skollerud og Kjersti Visnes Øksenholt

Oslo 2013 55 sider

Gratis ferge er et tiltak som kan bidra til å redusere ulempene ved å bo i øysamfunn i distriktene. Det viser forsøket med gratis ferge som har vært gjennomført i perioden 2010 – 2013 i Solund og Bjarkøy kommuner, i regi av Kommunal- og regionaldepartementet. Rapporten viser at virkemidlet gratisferge har ulike effekt på de to strekningene. I begge tilfellene observeres det økt trafikk på ferga, men mens gratisferge i Solund virker å bidra til sterkere lokal integrasjon, virker ikke denne effekten å ha særlig betydning på sambandet i tidligere Bjarkøy kommune.

I perioden 25.mars 2010 til 1.april 2013 gjennomførte Kommunal og regionaldepartementet en forsøksordning med gratis ferge på fergesambandene *Daløy-Haldorsneset* i Solund kommune i Sogn og Fjordane og *Grytøy-Sandsøy-Bjarkøy* i daværende Bjarkøy kommune, nå del av Harstad kommune i Troms. Formålet med forsøket var å få kunnskap om hvilke effekter gratis fergetilbud kan ha for små øysamfunn, med vekt på innbyggertall og næringsliv på øyene¹. Er det lettere å bli boende på øyene når jobbreisa er gratis? Fører det til tilflytting til øyene? Vil antall fritidsreiser øke? Vil hytteeierne bruke hyttene mer når ferga er gratis? Vil lokale butikker og lokal service få flere eller færre kunder? Blir det opprettet ny virksomhet på øyene?

Denne evalueringen viser at gratis ferge resulterte i mer bruk. Dette finnes i passasjertellingene, og bekreftes i både spørreundersøkelser, intervjuer og fokusgrupper. Effekten observeres på begge sambandene. Samtidig er det store forskjeller i historiene som blir fortalt i de to samfunnene. Gratisferge er altså ikke et virkemiddel som vil ha samme effekt i ulike lokale settinger. Effektene vil avhenge av lokale forhold.

Solund

Innbyggertallet falt i Solund før forsøket, og har fortsatt å falle under forsøket. Samtidig har trafikken på fergesambandet *Daløy-Haldorsneset* økt. Det er særlig fritidsreiser som øker. Arbeidsreiser virker å holde seg rimelig konstant. Det samme gjelder reiser i forbindelse med andre tvingende formål, som legebesøk.

I forsøksperioden har det også blitt opprettet minst en ny virksomhet som har dratt nytte av at ferga er gratis. Fra næringsdrivendes side blir det pekt på at gratis ferge gjør det enklere å få tilgang på arbeidskraft. Servicenæringen blir påvirket på flere

¹ <http://www.regjeringen.no/n/dokumentarkiv/Regjeringa-Stoltenberg-II/Kommunal--og-regionaldepartementet/Nyheter-og-pressemeldinger/pressemeldinger/2010/gratisferje-pa-sambandet-grytoy---sandsø.html?id=598229>

ulike måter avhengig av hvilken næring en ser på. For turistnæringen virker effektene å være positive, men ikke veldig store. Det blir pekt på at noen turister på gjennomreise velger å dra helt ut til Ytre Sula, i stedet for å bli værende på de indre øyene, og det er registrert noe mer besøks- og turistaktivitet fra de indre øyene. For reiser med planlagt overnatting på de ytre øyene virker ikke gratisferge å ha hatt noen nevneverdig effekt, men det er vanskelig å trekke sikre konklusjoner, med bakgrunn i at det er lite data. For lokalhandel på Ytre Sula virker effekten å være negativ, men heller ikke denne effekten er veldig stor. Her er historien som blir fortalt at flere velger å reise til det større stedet Hardbakke på de indre øyene for å handle.

Bjarkøy

Folketallet i tidligere Bjarkøy kommune reduseres raskere enn befolkningen i de ytre delene av Solund kommune. Når det gjelder arbeidsreiser og næringsliv fremstår selve fergeforbindelsens tilstand å være langt viktigere enn kostnadene knyttet til ferga. Det blir pekt på at en særlig fra Sandsøy ofte må stå over avganger fordi ferga ikke har tilstrekkelig kapasitet. Antall arbeidsplasser i tidligere Bjarkøy kommune har gått ned i perioden, noe som i stor grad kan forklares med at kommunen har blitt slått sammen med Harstad kommune. Antall arbeidstakere bosatt i tidligere Bjarkøy kommune med arbeidssted i tidligere Bjarkøy kommune har gått ned, mens antall arbeidstakere med arbeidssted i resten av Harstad kommune har økt. Denne utviklingen bidrar til at antall daglige reiser med ferga har økt.

Felles

Mange distriktskommuner i Norge har generelt problemer med å holde folketallet oppe. Dette er også tilfellet både i Solund og i Bjarkøy. I Solund er det særlig tydelig på yttersiden av fergesambandet *Daløy-Haldorneset*, mens det i Bjarkøy er særlig tydelig på Sandsøya. Utviklingen som observeres er at befolkningen blir eldre og om det ikke kommer tilflytting eller tilbakeflytting vil folketallet synke. Gratisferge virker ikke å være et tiltak som alene kan snu denne utviklingen, i alle fall er det vanskelig å hevde dette med bakgrunn i dette forsøket. I begge samfunnene har folketallet fortsatt å falle også etter at ferga ble gjort gratis, om det har skjedd raskere eller mindre raskt enn tilfellet ville vært uten gratisferge er det umulig å si. Imidlertid kan det argumenteres for at forsøksperioden ikke har vært lang nok og at forsøket ikke har fått den ønskede effekten fordi det var knyttet usikkerhet til om det kom til å bli en permanent løsning.

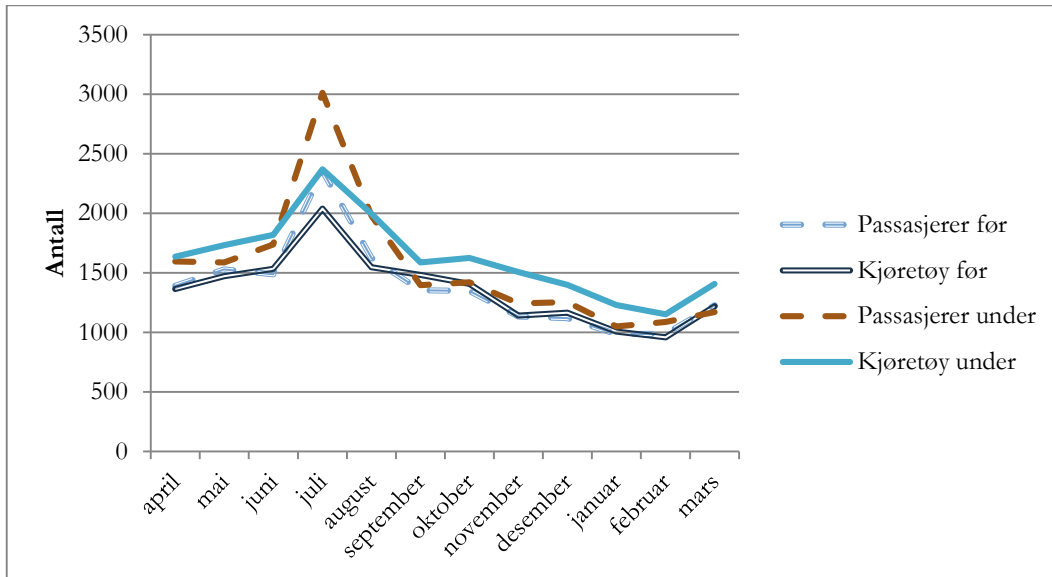
I ett av fokusgruppeintervjuene kom det opp at gratis ferge kan ses som et alternativ for å redusere ulempen ved det å bo i slike små øykommuner. Altså kan gratis ferge være et virkemiddel for å bidra til å holde liv i samfunn hvor det er uaktuelt med bro/tunnelforbindelser. Gratisferge er ikke den foretrukne løsningen, det er bro/tunell, men det kan fungere som en nest best løsning.

Når vi fokuserer på forsøket i Bjarkøy og Solund virker det som effekten av at ferga er gratis har vært størst i Solund. Dette fordi gratis ferge virket å være utløsende for økt fritidsaktivitet. I Bjarkøy virker hovedproblemet å være knyttet til kaianlegg og manglende kapasitet på ferga, noe som ikke ble løst ved at ferga ble gjort gratis.

Gratis ferge har hatt noe å si, men ikke mye. Det blir pekt på at det ble noe mer aktivitet på de ytterste øyene i Solund, når ferga dit var gratis, og at dette har bidratt noe til positiv utvikling for turistnæringen der. Historien som blir fortalt er at bobiler

i større grad tok turen over til de ytterste øyene da ferga var gratis, og at disse nå i større grad snur på fergekaia når de oppdager at det er "en ferge til", det blir også pekt på at flere lokale, fra de indre øyene reiser ut.

Ferga *Daløy-Haldorsneset* kan vise til trafikkvekst både før og mens ferga var gratis.



Figur S-1 Gjennomsnittlig antall passasjerer og kjøretøy per måned, før og under forsøket (Solund).

Figur S-1, viser gjennomsnittlige månedlige trafikk tall fra tre år før forsøket og de tre årene mens ferga var gratis. Figuren illustrerer at trafikken økte mest i sommermånedene. Det kan ha en sammenheng med økt antall fritidsreiser, med flere personer per bil i sommermånedene. Samtidig viser figuren at det har vært økning i trafikken hele året.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

I perioden 25.mars 2010 til 1.april 2013 ble det gjennomført forsøk med gratis ferge på fergesambandene *Daløy-Haldorsneset* i Solund kommune i Sogn og Fjordane og *Grytøy-Sandsøy-Bjarkøy* i daværende Bjarkøy kommune, nå del av Harstad kommune i Troms.

Formålet med forsøket har vært å få kunnskap om hvilke effekter gratis fergetilbud kan ha for små øysamfunn med vekt på innbyggere og næringsliv på øyene¹. Er det lettere å bli boende på øyene når jobbreisa er gratis? Fører det til tilflytting til øyene? Vil antall fritidsreiser øke? Vil hytteeierne bruke hyttene mer når ferga er gratis? Vil lokale butikker og lokal service få flere eller færre kunder? Blir det opprettet ny virksomhet på øyene?

Denne rapporten ser på hvilke effekter gratisfergeforsøkene har hatt på disse dimensjonene gjennom analyser av trafikktall, spørreundersøkelser og intervjuer med befolkningen og kommuneledelse.

Rapporten er strukturert med et kapittel med bakgrunn, tilnærming og metoder. Videre følger kapittel 2 om stedene Solund (2.1) og Bjarkøy (2.2), kapittel 3 beskriver funn og analyser. Kapittel 4 inneholder en oppsummerende diskusjon av forsøket med gratis ferge i lys av erfaringene fra de to forsøksstrekningene.

1.2 Metoder

Forsøket har funnet sted i to relativt små samfunn. En fordel ved dette er at samfunnene er relativt oversiktlige og det er praktisk mulig å komme i kontakt med en stor andel av befolkningen i områdene. Samtidig er det utfordringer knyttet til at det er vanskelig å isolere effektene av tiltaket. TØIs tilnærming er derfor basert på å bruke flere ulike metoder, både kvalitative og kvantitative. I denne utredningen gjøres det ikke noen forsøk på å kvantifisere nytten av gratisferge, ei heller å se dette opp mot alternativ bruk av pengene. Rapporten fokuserer i stedet på å synliggjøre endringer i transportbruken og diskutere i hvilken grad disse endringene kan føres tilbake til spørsmålet om ferga er gratis eller ikke, samt å se på hvilken rolle gratisfergeprosjektet har spilt for utviklingen av samfunnene mer generelt.

Kvalitativt

Den viktigste kvalitative metoden som er benyttet i denne utredningen er fokusgruppeintervjuer. Intervjuobjektene har blitt rekruttert med bakgrunn i bosted.

¹ <http://www.regjeringen.no/nn/dokumentarkiv/Regjeringa-Stoltenberg-II/Kommunal--og-regionaldepartementet/Nyheter-og-pressemeldinger/pressemeldinger/2010/gratisferje-pa-sambandet-grytoy---sandsø.html?id=598229>

Det har blitt gjennomført fokusgruppeintervjuer i Solund og Bjarkøy. Vi har også gjennomført intervjuer med nøkkelpersoner innenfor kommuneadministrasjon og næringsliv som telefonintervjuer og ansikt til ansikt intervjuer der det har vært hensiktsmessig.

En fokusgruppe er en uformell, forholdsvis åpen, men strukturert gruppesamtale- eller -intervjusituasjon. Metoden er hensiktsmessig når formålet som her er å samle inn kvalitativ informasjon om personers meninger, holdninger og følelser. Metoden er mindre egnet til å produsere kvantitative data og utvalgene er små og skal ikke oppfattes som et representativt utvalg. Fokusgruppeintervjuer forsøker å overkomme en av svakhetene ved tradisjonelle spørreundersøkelser med lukkede svaralternativer der intervjueren, eller spørreskjemadesigner, tar styringen, blant annet ved å bestemme hvilke svaralternativer som er tilgjengelige, og hvilke begreper og vinklinger som benyttes for å beskrive situasjonen eller saksforholdet man vil ha belyst. I fokusgrupper er det derimot respondentene som står i sentrum. Det er de i fellesskap som gjennom den dynamikk som skapes i gruppa som utvikler svarene på intervjuerens forholdsvis åpne inngangsspørsmål. Det er også de som langt på vei bestemmer hvilke områder det er viktig å tematisere i den videre diskusjonen. Intervjuerens rolle er å være en moderator som legger føringer for diskusjonene og dermed sørger for at noen hovedtema blir berørt, og at diskusjonen holdes innenfor det aktuelle temaområdet, i dette tilfellet vurderinger av gratisferga i forhold til egne interesser og egen bruk. Målet er å få innsikt i deltagerens forståelse av virkeligheten, ikke å skape konsensus i gruppa.

På våre steder var det store forskjeller i oppmøte fra befolkningen. I Solund kommune var begge fokusgruppene maksimalt fylt opp med 12 personer i hver. På Bjarkøy var det derimot bare to av de som hadde gitt positiv respons til å komme, som møtte opp på en kveld preget av uvær. Sistnevnte møte varte imidlertid i nesten to timer og ga mye informasjon, selv om meningsvariasjoner neppe ble tilstrekkelig eksponert. Intervjuene ble derfor fulgt opp av 5 telefonintervjuer, hovedsakelig med innbyggere på Bjarkøy og Sandsøy, det vil si fra de øyene hvor befolkningen er avhengig av trekantsambandet (det vil si gratisferga) for å komme til Harstad.

Ved spørreundersøkelser vil det alltid være en viss fare for at respondentene velger å svare strategisk, slik at svarene skal tjene ens interesser i størst mulig grad, og ikke gjenspeile de faktiske forhold. I vårt undersøkelsesopplegg kan dette ha forekommet i den mer kvantitative surveyundersøkelsen. Dette er mindre sannsynlig i den kvalitative delen av undersøkelsen hvor det er holdninger og interesser vi er ute etter å få tak i og ikke i så stor grad faktiske reisemønstre. Dessuten vil en dynamisk ansikt til ansikt situasjon hvor samtalen står i sentrum vanskeliggjøre slike taktiske overlegninger. Etter vårt syn er det heller ingen stor fare for at strategiske svar skal ha påvirket de kvantitative svarene i særlig grad heller. Mønsteret som kommer frem viser ingen uventede store endringer

Kvantitativt

En viktig størrelse i denne utredningen er passasjerer og utviklingen i trafikken. Denne har blitt kartlagt gjennom bruk av passasjertellingene der de er gjort. Disse har dannet grunnlag for enkle analyser.

Videre er befolkningsutvikling og utvikling i sysselsetting kartlagt gjennom registerdata fra Statistisk Sentralbyrå (SSB). Disse dataene er delvis åpent tilgjengelige og delvis spesialuttak gjort for denne evalueringen.

Som del av denne utredningen har det blitt gjennomført en spørreundersøkelse, på husstands nivå, vedlegg 1. Det vil si at alle husstander har fått tilsendt et skjema (vedlegg 2) med spørsmål om reisevaner og bruk av ferge. Spørsmålene i skjemaet relaterer seg til husstandens bruk av ferge. Det har vært anledning til å besvare skjemaet elektronisk.

Spørreundersøkelsen er gjennomført ved at et spørreskjema er sendt ut til alle husstander i følgende postnummersoner i Solund og i gamle Bjarkøy kommune per post: Solund: 6927 Ytroygrend, 6928 Kolgrov, 6924 Hardbakke, 6926 Krakhella, 9426 Bjarkøy, 9425 Sandsøy, 9420 Lundenes (figur 1 og 2 i vedlegg 1). Det ble sendt ut spørreskjema til i alt 407 husstander i Solund og 241 husstander i Bjarkøy – fratrukket i alt 20 utsendelser som kom i retur. Fra Solund kom det inn i alt 145 fullt utfylte skjemaer, herav 61 fra Ytre Sula (svarprosent 52,6) og 84 fra Hardbakke/Krakhella (28,9 prosent). Fra Bjarkøy kom det inn 102 skjemaer, herav 59 fra Bjarkøy (43,1 prosent), 28 fra Sandsøy (47,5 prosent) og fra Grytøy (Fenes krets) 15 skjemaer (33,3 prosent).

Det vi ønsket å registrere med denne undersøkelsen er reisevaner og faktisk bruk av ferge til ulike gjøremål (arbeidsreiser, besøk, ulike ærend, sosiale aktiviteter etc.). Det er her viktig å skille etter hvor man bor i forhold til fergestrekning, kommunesenter, skoler, etc. Et annet viktig skille er i hvilket omfang ulike ærender og aktiviteter utføres i forbindelse med arbeidsreiser eller på egne reiser.

I kapittel 3 presenteres hovedresultater fra spørreundersøkelsen. En mer detaljert gjennomgang av resultatene er vist i vedlegg 1.

For å se på utvikling i næringsliv og turisme er det benyttet registerdata, sammen med intervjuer av nøkkelpersoner i næringslivet og kommunal forvaltning.

2 Stedene

2.1 Solund

Solund kommune er den minste kommunen i Sogn og Fjordane, med 842 innbyggere.

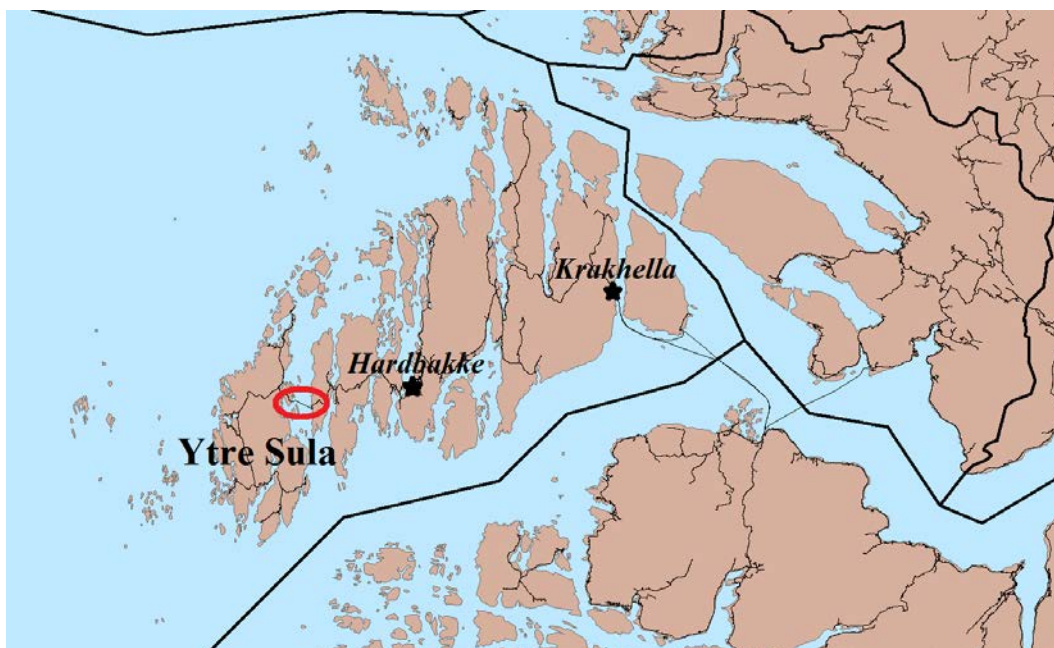


Kart 2.1 Vestlandet, med Solund.

Kommunen er en øykommune der Sula er den største øya (117,8 km²) og Ytre Sula nest størst (34,7 km²). På disse to øyene bor også rundt 80 prosent av innbyggerne. Solund kommune har opplevd en synkende befolkning i lang tid. I 1986 hadde kommunen 1170 innbyggere, men fra 1986 - 2013 har befolkning sunket med over 28 prosent². Kommunen er knyttet til fastlandet med en bilfergeforbindelse fra Krakheilla til Rutledal og Rysjedalsvika, henholdsvis sør og nord for Sognefjorden.

² SSB, Statistikkbanken, Folkemengde etter alder, kjønn, sivilstand og statsborgarskap, Tabell: 07459: Folkemengde, etter kjønn og ettårig alder. 1. januar (K).
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabellHjem.asp?KortNavnWeb=folkemengde&CMSSubjectArea=befolkning&checked=true>

Videre går det hurtigbåt til Bergen og Florø/Selje. Solund er landets vestligste kommune, med Norges vestligste punkt; Utvær fyr.



Kart 2.2 Solund kommune med fergesambandet Daløy-Haldorsneset markert med rød ring.

Hardbakke på Sula er kommunens administrasjonssenter, og kommunens eneste tettsted. På Hardbakke finnes kommunehus, skole, barnehage, aldershjem og matbutikk. Fra Hardbakke til fergeleiet Krakhella (vest på Sula) er det 22 km å kjøre, mens det er 10 km til fergeleiet på Daløy. Det var fergestrekningen mellom Daløy og Haldorsneset på Ytre Sula som var med i gratisfergeprosjektet. Overfartstiden for strekningen er ca 8 minutter. Bilferga har nå rundt 16 avganger hver vei på ukedager, men 10 og 8 avganger på hhv. lørdager og søndager. På ukedager er første avgang kl 06:50 fra Ytre Sula og siste avgang er fra Daløy kl 20:50. Fredager er det en ekstra avgang som går fra Ytre Sula 22:50 og fra Daløy 23:00. Avgangene er spredt tidsmessig, slik at det er flere avganger på morgen/ettermiddag, og færre avganger midt på dagen og på kvelden.

Ferga følger riksregulativet for fergetakster. For en bil under seks meter med to voksne og to barn blir prisen for en tur-retur reise 218 kroner. Det er mulig å få rabatt på opptil 50 prosent ved bruk av fergekort³.

Næringslivet i Solund kommune har i hovedsak vært basert på fiske, og fra 1960-tallet har oppdrettsnæringen vokst og er nå representert blant de virksomhetene i kommunen som har flere enn 10 ansatte. De andre virksomhetene med over 10 ansatte utgjøres av seks virksomheter innen offentlig sektor, samt Solund Verft som driver med nybygging, utrustning, ombygging, reparasjon og vedlikehold av båter og skip. Alle disse større virksomhetene er lokalisert på innsiden av fergesambandet mellom Daløy og Haldorsneset. Turisme er også en viktig inntektskilde for kommunen, og Solund er i dag et populært feriested sommerstid. Turismen i kommunen er på overnattingssiden preget av små foretak med velutstyrte leiligheter, rorbuer, hytter etc. Det er fem slike foretak i Hardbakkeområdet, tre på mindre øyer og tre på Ytre Sula. Anleggene på Ytre Sula omfatter ett anlegg med rorbuer, ett med

³ www.ferjekort.no

rorbuer og leiligheter og ett med hytter. Disse overnattingsfasilitetene leies vanligvis ut på ukesbasis, i stor grad til utenlandske turister. I forbindelse med ett av disse anleggene finnes det også et eget serveringssted på Ytre Sula. De også en egen dagligvarebutikk med to mindre utsalg, mens det ligger en mer velassortert dagligvarebutikk i Hardbakke. Det er også registret 172 fritidsboliger i Solund kommune (2013).

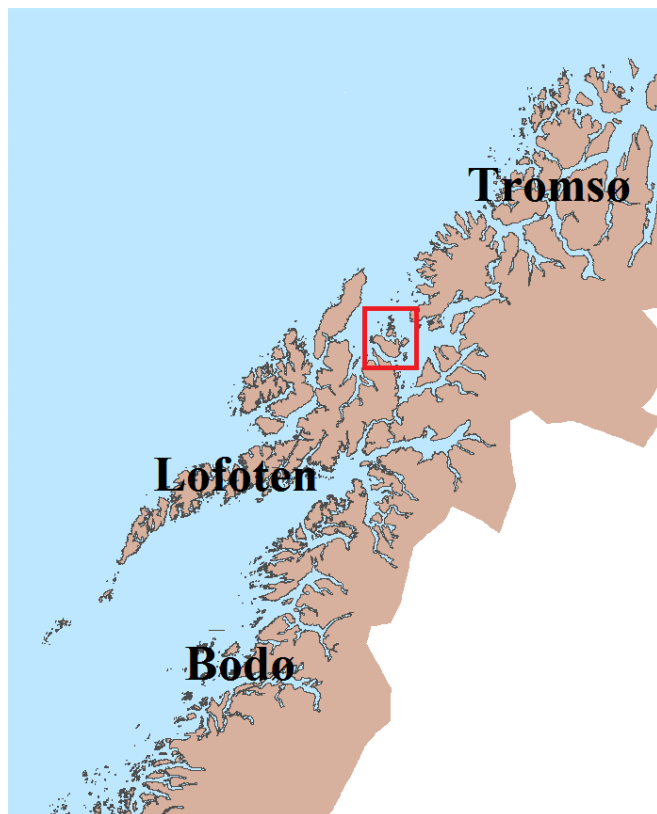
Som det fremgår av tabell 2.1 er næringsvirksomheten i Solund generelt karakterisert av en stor andel foretak uten ansatte utenom eier/driver og en stor andel med 1-4 ansatte. Disse driver i hovedsak innen primærnæringer, bygg og anlegg og ulike former for privat tjenesteyting.

Tabell 2.1 Foretak etter næring og antall ansatte 2012. Solund kommune

	0 ansatte	1-4 ansatte	5-9 ansatte	10 -19 ansatte	20-49 ansatte	sum
Jordbruk og tjenester tilknyttet jordbruk,	14	8				22
Fiske, fangst og akvakultur	27	4	2	2		35
Industri og bergverk, energi	4	1	2			7
Reparasjon og installasjon av maskiner og utstyr	5	2			1	8
Bygg og anlegg	10	2	1			13
Engros og detaljhandel	4	3	1			8
Transport og lagring	6	3				9
Overnatting og servering	4	4				8
Diverse privat tjenesteyting, finans, kultur etc	18	11	1			30
Offentlig administrasjon	1	3	1	1		6
Helse- og sosialsektor	3	5		3	1	12
Undervisning	1	2	1		1	5
Sum	97	48	9	6	3	163

2.2 Bjarkøy

Fergesambandet forbinder de tre øyene som ved oppstart av forsøket utgjorde hoveddelen av Bjarkøy kommune. Fra 1.1.2013 ble Bjarkøy kommune innlemmet i Harstad kommune. Øysamfunnet har i dag om lag 450 innbyggere.



Kart 2.3 Harstad og Bjarkøy.

Fergesambandet som ble gjort gratis er et trekantsamband som binder øyene sammen. De enkelte strekningene er Grytøy-Sandsøy som tar 10 minutter, Grytøy-Bjarkøy som tar 20 minutter og Sandsøy-Bjarkøy som tar 25 minutter. Øysamfunnet er knyttet til fastlandet med både en hurtigbåtforbindelse med 3 – 4 avganger på hverdager og en avgang hver dag i helgene, og med en ferge mellom Bjørnerå på Grytøy og Stornes på Hinnøya som har broforbindelse med fastlandet. Denne ferga har en overfartstid på 20 minutter. Det er nesten 15 minutters kjøretid mellom de to fergeleiene på Grytøy, mens det tar omtrent 10 minutter å kjøre fra fergeleiet på Hinnøya og inn til Harstad.



Kart 2.4 Bjarkøy med fergesambandet Grytøy-Sandsøy-Bjarkøy merket med rødt.

På hverdager går første ferge fra ytterste fergeleie (Bjarkøy) kl 06:33 med anløp Sandsøy kl 07:00 og anløp Grytøy kl 07:10. Siste ferge går fra det innerste fergeleiet (Grytøy) kl 23:00, bortsett fra på mandag da den går kl 21:55. Begge disse avgangene går innom Sandsøy ved behov før de anløper Bjarkøy etter 35 minutter. I helgene går ferga sjeldnere og siste ferge går fra Grytøy kl 21:45 og 21:10 på henholdsvis lørdag og søndag.

Billettprisene følger riksregulativet for fergetakster. Det vil si at en reise med to voksne og to barn i en bil på under 6 meter tur retur koster 328 kroner mellom Bjarkøy og Grytøy og 274 kroner mellom Sandsøy og Grytøy. For en tur retur reise fra Bjarkøy til Harstad vil fergeutgiftene for en bil med to voksne og to barn bli 602 kroner. Det finnes rabattkuponger som gir rundt 40 prosents avslag i takstene.

Bjarkøy, som var administrasjonssenteret i tidligere Bjarkøy kommune, har etter kommunesammenslåingen beholdt fellesfunksjoner som barnehage, barne- og ungdomsskole og den kommunale enheten Omsorg Øysamfunnet med ansvar for hjemmetjeneste og sykehjem. I tillegg til de kommunale tjenesteyterne finnes det også et differensiert næringsliv på Bjarkøy. I tillegg til to virksomheter innen fiskeri- og oppdrettsnæringen har øya både legekontor, bilverksted og dagligvarebutikk. Når det gjelder turisme er denne dominert av privateide hytter og det er lite overnattingstilbud på øya, i likhet med de andre øyene i fergesambandet. Alle øyene har imidlertid landbruksproduksjon med både sauehold og melkeproduksjon. På Bjarkøy har de dessuten et kommunalt oppvekstsenter med barnehage, mens barnehagen på Sandsøy er en privatdrevet gårdsbarnehage. Som Bjarkøy har også de andre øyene eget dagligvareutsalg.

Ser vi på næringslivet i tidligere Bjarkøy kommune generelt så har det visse fellestrekk med Solund, idet nær 90 prosent av foretakene er enkeltpersonsforetak uten ansatte, eller foretak med 1-4 ansatte. Det er kun ett privat foretak med minst 10 ansatte.

Av tabell 2.2. ser vi at jordbruket var den viktigste enkeltsektoren målt i antall foretak, deretter følger foretak innen helse- og sosialsektoren. Tallene er fra 2012, og

den offentlige sysselsettingen på øyene er redusert etter sammenslåingen med Harstad.

Turismen i Bjarkøy kommune er relativt beskjeden. Det finnes et mindre overnattingssted på Bjarkøy og et på Sandsøy men driftsstatus på disse er litt usikre for tiden. Det er om lag 130 fritidsboliger innenfor kommunen (2012).

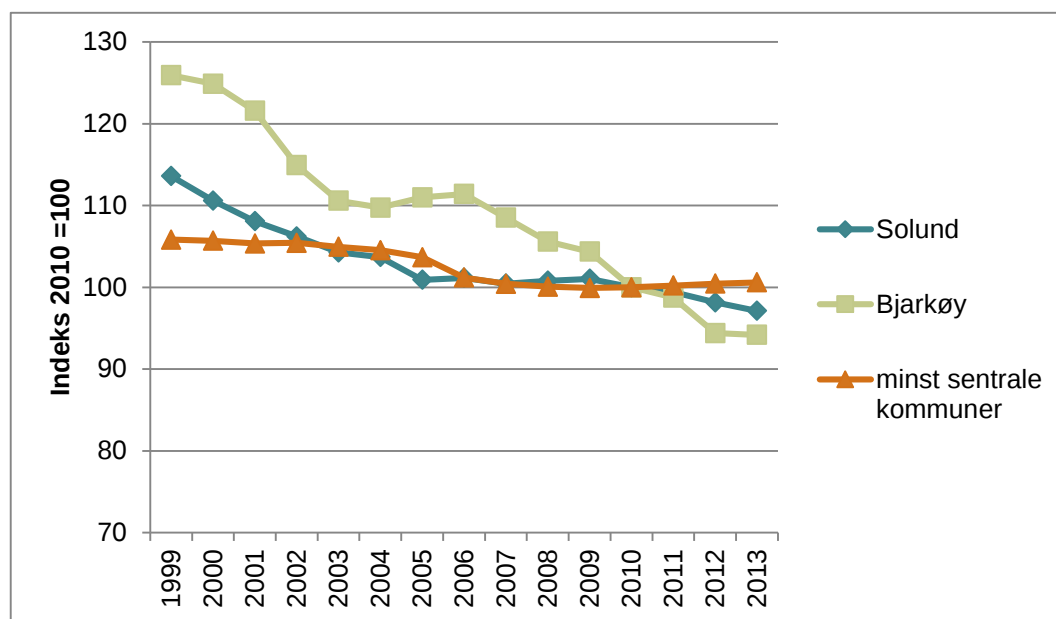
De fleste foretakene er lokalisert på Bjarkøy, det vil si at lokalferga er avgjørende for transport av varer og gods (med bil).

Tabell 2.2 Foretak etter næring og antall ansatte 2012. Bjarkøy kommune

	0 ansatte	1-4 ansatte	5-9 ansatte	10-19 ansatte	20-49 ansatte	sum
Jordbruk og tjenester tilknyttet jordbruk	13	3	1			17
Fiske, fangst og akvakultur	4					4
Industri og bergverk, energi		1	1	1		3
Reparasjon og installasjon av maskiner og utstyr	1					1
Bygg og anlegg	3	3				6
Engros og detaljhandel	1	3				4
Transport og lagring	4					4
Overnatting og servering		1				1
Diverse privat tjenesteyting, finans, kultur etc	3	3				6
Offentlig administrasjon		4		1		5
Helse- og sosialsektor	2	6	3		1	12
Undervisning	2				1	3
Sum	33	24	5	2	2	66

2.3 Befolkningsutvikling i Solund og Bjarkøy

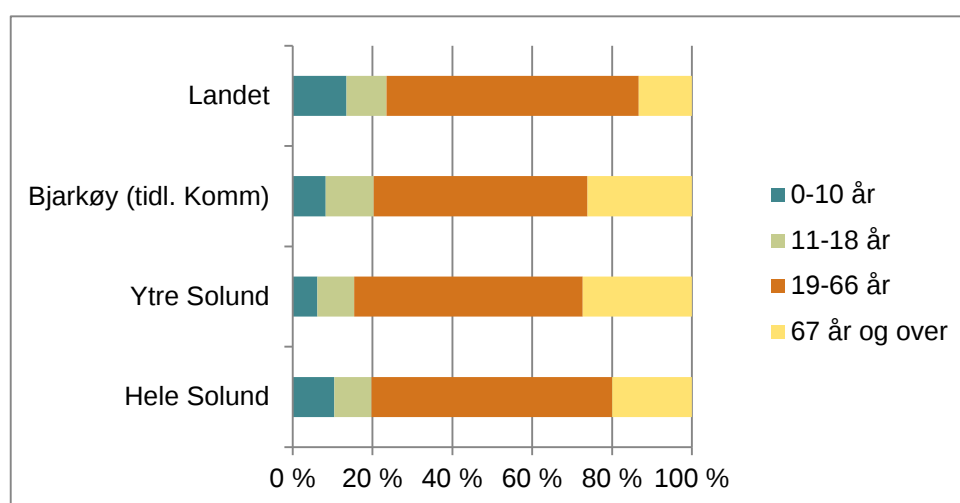
I likhet med andre distriktskommuner har folketallet falt i både Bjarkøy og Solund de senere årene (se figur 2.1).



Figur 2.1 Befolkningsutviklingen i Bjarkøy og Solund kommuner, og alle kommuner med lavest sentralitet⁴, indeks (SSB, tabell 04317,01222).

⁴ Første kvartal, sentralitet er basert på reiseavstand til landsdelssentrum.

Figur 2.1 viser at begge kommunene har fall i folketallet. Utviklingen er indeksert, med folketallet 1.januar 2010 satt lik 100. For å se utviklingen i Solund og Bjarkøy i et større perspektiv er det lagt til en indeks for utviklingen i de minst sentrale kommunene i Norge⁵. Disse kommunene har også hatt en nedgang i befolkningen fra 1999, men denne nedgangen er relativt mindre enn den vi observerer både i Bjarkøy og Solund kommuner. Vi ser også at befolkningsnedgangen skjer raskere i Bjarkøy enn i Solund i perioden 1999- 2013. Ser vi på Solund var befolkningen 17 prosent større i 1999, og 3 prosent større i 2010 enn den var i 2013. For Bjarkøy var befolkningen 34 prosent større i 1999 og 6 prosent større i 2010 enn i 2013. Ser vi på nasjonale tall for minst sentrale kommuner var det 5 prosent flere som bodde i disse i 1999 enn i 2013. Men i disse kommunene har befolkningen steget siden 2010, med om lag en halv prosent. Altså er befolkningsutviklingen i Solund og Bjarkøy negativ, og mer negativ enn det den er i kommunene det er mest nærliggende å sammenligne Solund og Bjarkøy med. Dette gjelder både før og under forsøket med gratisferge.



Figur 2.2 Alderssammensetning i Norge, i Bjarkøy (det vil si tidligere Bjarkøy kommune), Ytre Solund og hele Solund (SSB,2013).

Figur 2.2 viser at både Bjarkøy og Ytre Solund har en betydelig eldre befolkning enn landet som helhet. For Solund ser vi også at det er en klar forskjell mellom hele Solund kommune og de ytre delene av kommunen. En aldrende befolkning betyr at folketallet vil synke om ikke det kommer tilflytting, eller tilbakeflytting av yngre. Fra figur 2.2 ser vi at situasjonen i Solund er delt mellom ytre og indre. Her er grunnkretsene på vestsiden av fergesambandet *Daløy-Haldorsneset* slått sammen til ytre Solund, det inkluderer Ytre Sula og omkringliggende øyer. For Solund kommune som helhet virker befolkningen å være mer bærekraftig sammensatt enn den er i de ytre delene av kommunen.

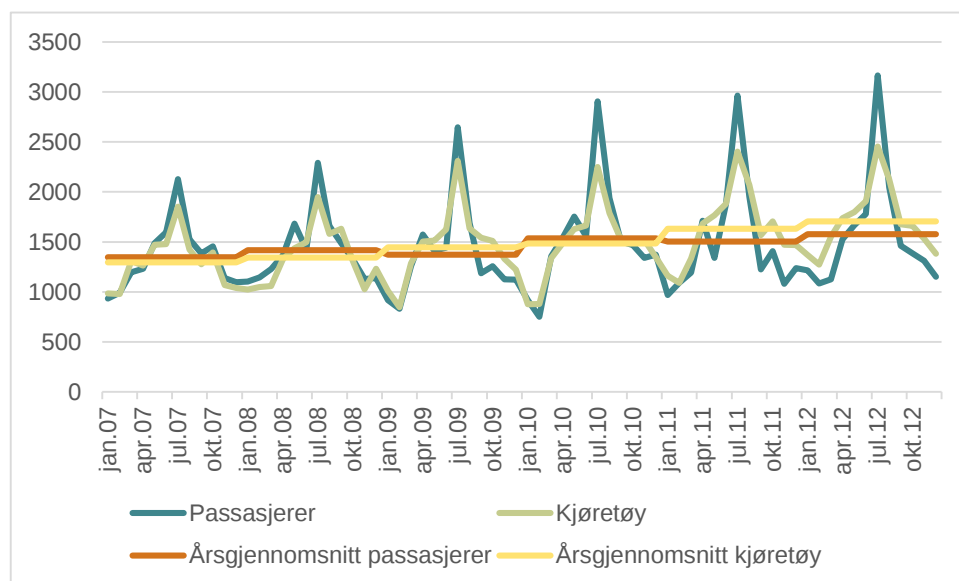
Fra observasjonene av befolkningsutviklingen og befolkningssammensetningen kan vi anta at gratisferge, slik det ble gjennomført i forsøket i seg selv ikke er nok til å snu en negativ befolkningsutvikling. Samtidig blir det pekt på i både fokusgrupper og spørreundersøkelsen, at gratisferge bidrar til å redusere ulempene knyttet til det å bo på utsiden av fergesambandet, og at gratis ferge særlig er viktig for å delta på fritidsaktiviteter, noe som er viktigere for de yngre enn de eldre befolkningssegmentene.

⁵ SSBs liste over kommuner etter sentralitet fra 2008 er lagt til grunn. Den gir at det er 149 minst sentrale kommuner i Norge. Kriteriene for sentralitet er basert på reisetid til regionsentrum. (se <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/sentraliseringen-fortsetter>)

3 Funn og analyser

3.1 Utvikling i antall reiser før og under forsøksperioden

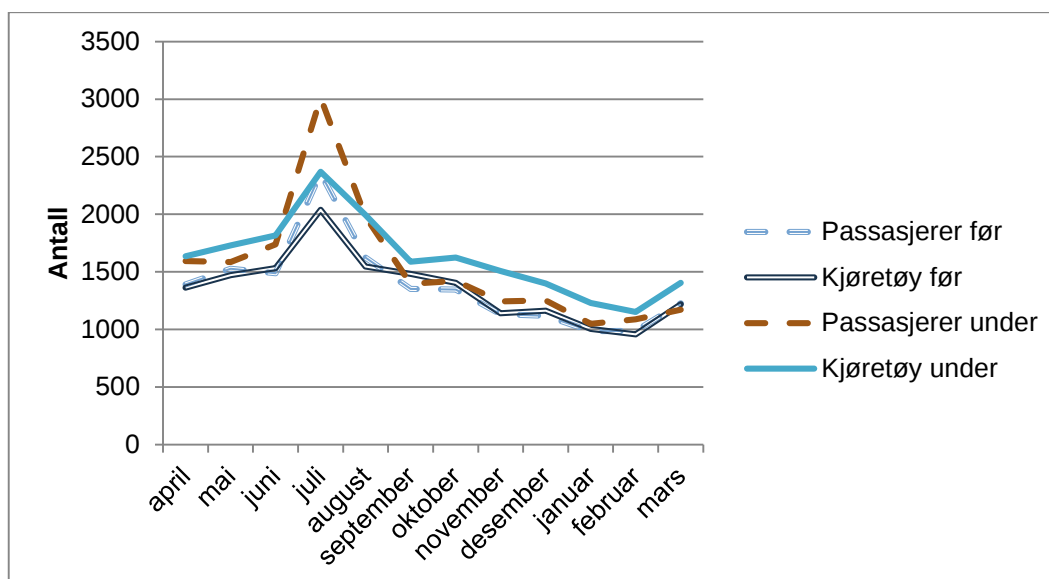
Utvikling i antall reiser med gratisferga i Solund



Figur 3.1 kjøretøy og passasjerer per måned på fergesambandet Daløy-Haldorsneset (Fjord1).

Figur 3.1 viser utvikling i antall passasjerer og kjøretøy på fergestrekningen Daløy-Haldorsneset i Solund i perioden januar 2007 til desember 2012. Figuren viser at særlig passasjertrafikken (passasjerer ut over bilfører) er svært sesongbetont. Det er klart flere passasjerer om sommeren enn om vinteren. Samtidig viser figuren at det har vært en vekst i trafikken, både før og etter at gratisfergeforsøket ble startet. Korrigert for sesongeffekt har det i forsøksperioden vært en økning på 12 prosent i antall passasjerer og 19 prosent i antall kjøretøy, sammenlignet med treårsperioden før forsøket.

Videre studier av trafikk tallene viser at antall passasjerer øker mest i antall i sommermånedene, men at antall kjøretøy øker noe jevnere gjennom året (figur 3.2).



Figur 3.2 Gjennomsnittlig antall passasjerer og kjøretøy per måned, før og under forsøket, på fergesambandet Daløy-Haldorsneset.

Ser vi på den relative endringen, ser vi at det ikke er noen måneder etter forsøket ble igangsatt som har lavere trafikk enn tilsvarende måned før forsøket. Fra trafikktallene ser det altså ut som om det blir foretatt flere turer med kjøretøy når ferga er gratis, gjennom hele året, mens antall personer utover bilfører øker mest i sommermånedene. Det kan ha en sammenheng med økt antall fritidsreiser, med flere personer per bil i sommermånedene.

Vi har ikke mottatt tilsvarende trafikktall fra fergesambandet i Bjarkøy, men et uttak fra tre måneder med gratis ferge, sammenlignet med de tre samme månedene før gratisfergeprosjektet ble innført viste en trafikkøkning på 70 prosent. At det har vært en betydelig trafikkøkning virker svært sannsynlig også i lys av fokusgruppeintervjuene og spørreundersøkelsen.

3.2 Hverdagsaktiviteter

Solund kommune

I fokusgruppeintervjuene på Ytre Sula ble det lagt vekt på at mange av de bosatte på Ytre Sula arbeider i Hardbakke, og er dermed avhengig av ferge. Det er også noen som pendler andre veien, men disse er i klart mindretall. I følge deltagerne på fokusgruppeintervjuene er dagligvareutsalgene på Ytre Sula dyrere og har et såpass begrenset vareutvalg at hovedinnkjøpene gjerne utføres på i den mer velassorterte matbutikken i Hardbakke. Skolen på Ytre Sula ble helt nylig lagt ned, og barna går nå på skole på Hardbakke, der man også finner barnehagen. Barna har dermed en tettere relasjon til befolkningen på de indre øyene gjennom skolen. Slike relasjoner får ytterligere grobunn ved at de aller fleste fritidstilbudene som skolemusikk og de fleste idrettsaktiviteter, samt kinoforestillinger og svømmehall er lokalisert i Hardbakke.

Fritidsaktivitetene er stort sett lagt opp slik at de fra Ytre Sula kan nå siste ferge hjem. Deltagerne mener likevel at ferga er en barriere for deltagelse. Barna reiser gratis med ferga i forbindelse med skoleskyss, men de må betale for reiser som ikke blir tatt med «skoleruten» men på et senere tidspunkt som etter en fritidsaktivitet. De

fleste reiser foregår imidlertid på tider som gjør at barna først reiser hjem og spiser middag etter skolen. De er dermed avhengig av at foreldre eller andre kjører dem tilbake til Hardbakke slik at de kan delta på de ulike aktivitetene.

Deltagerne forteller også at det er vanskelig å ta en helgetur eller reise på lengre besøk til familie og venner på fastlandet. Ettersom de er avhengig av å rekke siste ferge hjem på søndags kveld, blir besøksreisene mye kortere enn de kunne vært. Videre foregår besøksreiser innad i egen kommune gjerne i én retning, da deltagerne forteller det som regel er opp til de bosatte på Ytre Sula å reise på besøk til dem på de indre øyene.

Deltagerne forteller videre at det er vanskelig å bli gammel på Ytre Sula. Det er ikke mulig å få hjemmesykepleie på natten, noe som betyr at mange eldre ikke kan bli boende hjemme men må flytte inn til Hardbakke for å få den hjelpen de har behov for. *«Dette er et eksempel på at det ikke er det samme å bo her, som mer sentralt i kommunen. Vi blir oppfattet som litt annenrangs borgere».*

Bjarkøy kommune

I og med at det finnes en god del ulike arbeidsplasser på Bjarkøy og ut i fra den informasjonen vi har fått gjennom intervjuene, virker det som om det er liten arbeidspendling på det fergesambandet som var med i forsøket. På Bjarkøy mente de at arbeidspendlingen ut fra øya først og fremst besto av en forholdsvis liten del av den tidligere kommuneadministrasjonen som hadde blitt flyttet inn til Harstad ved kommunesammenslåingen. Inntrykket var også at arbeidspendlingen *inn* til øya var minst like stor som den andre veien, men at denne også var ganske begrenset.

Alt i alt fremstår øyene, og da særlig Bjarkøy som forholdsvis selvstendige enheter i forhold til hverandre. Unntaket fra dette er Bjarkøy skole, som mottar elever fra alle tre øyene.

Barnas fritidsaktiviteter foregår imidlertid i all hovedsak inne i Harstad og det er hit befolkningen i tidligere Bjarkøy kommune reiser for å handse og for ulike service funksjoner, både kommunale og private. Dette innebærer at fergeruten først og fremst er interessant som en del av reisen til Harstad og ikke som et internt kommunikasjonsmiddel mellom øyene.

3.3 Ferga blir gratis

Solund kommune

Ferga er en del av hverdagen til de bosatte på Ytre Sula. De fleste er avhengig av ferga for å komme seg til arbeid, kunne delta på fritidsaktiviteter, gjøre innkjøp og reise på besøk til familie og venner. Deltagerne i fokusgruppeintervjuene forteller at hverdagen ble enklere da ferga ble gratis. Man følte plutselig at man stod friere til å reise mellom Ytre Sula og de sentrale øyene innenfor. Dette gjorde blant annet at det var enklere for de voksne å følge barna på fritidsaktiviteter på kveldstid, uten å tenke på det økonomiske aspektet, og flere voksne ble bidragsytere i foreninger, idrettslag og andre aktiviteter tilknyttet kommunesenteret. Fokusgruppedeltakerne forteller også at de begynte å delta på flere aktiviteter enn tidligere. Videre ble lørdagshandel og turer til Hardbakke gjennomført uten å være helt nødvendige, men også til dels for turens skyld.

Ifølge deltagerne i fokusgruppeintervjuene var det ikke bare befolkningen bosatt på Ytre Sula som endret reiseaktivitet. Da ferga ble gratis opplevde de i mye større grad å få besøk fra innbyggere på de indre øyene. Besøksreiser ble foretatt mer regelmessig og i større grad i begge retninger, i stedet for kun én vei som tidligere. Eierne av «Havkroa» fortalte også at de i større grad opplevde at beboere fra de indre øyene tok seg en familietur til Ytre Sula, og spiste middag på Havkroa.

Deltagerne på fokusgruppeintervjuene var enstemmige i at det oppstod en endring av reisevaner og reisemønster under forsøket med gratisferge. Det var flere folk på ferga da den var gratis, noe statistikken fra fergeselskapet også bekrefter. En gjengående kommentar var at *«gratisferga gjorde at vi la oss til nye måter å reise på»*.

Bjarkøy/Harstad kommune

Når de blir bedt om å vurdere betydningen av at ferga ble gratis i tidligere Bjarkøy kommune, er det først og fremst den økonomiske siden som trekkes frem, og ikke forbindelsene med de øvrige øyene. For innbyggerne på øyene er det reisene til kommune-, kultur- og handelssenteret Harstad som er de sentrale reisene i deres reisehistorier, og samkvemmet mellom øyene blir stort sett ikke fremholdt som særlig betydningsfullt. Det er Harstad som fyller de funksjonene de må bort fra øya for å få utført, enten det dreier seg om tannlege, kommunale papirer eller møter, eller for å handle noe annet enn det helt dagligdagse. Og det er også i Harstad barnas organiserte fritidsaktiviteter foregår. Med to fergestrekninger, slik det er for både Bjarkøy og Sandsøy blir det fort snakk om betydelige beløp når barna skal være med på treninger, kamper og turneringer samtidig som de er avhengige av å bli bragt og hentet. Beløpt som kr 50 000 pr år i budsjetterte fergeutgifter for en tobarnsfamilie ble nevnt som et nøkternt anslag av noen.

Også fra de næringsdrivendes side ble det lagt vekt på den økonomiske siden ved prosjektet og de mente de sparte betydelige beløp, enten det var representanter fra fiskeforedlingsindustrien med store transportbehov, eller representanter for det mer lokalt orienterte næringslivet som dagligvarehandel, eller melkeproduksjon med behov for tankbil hver tredje dag.

En annen effekt de hadde registrert, og som hadde overrasket dem litt, var at det inne i Harstad hadde blitt en merkbart større interesse for å reise ut til øyene med gratisferga. De mente også å kunne registrere mer besøk på øyene, bl.a. i form av økt omsetning i dagligvarehandelen, hyppigere bruk av hytter og flere sykkelturister. De var imidlertid usikre på om dette skyldtes gratisferga, eller om det var uttrykk for en generell trend som hadde gjort seg gjeldene uansett.

Når det gjelder reisemønsteret trodde innbyggerne i Harstad kommune at den hadde endret seg noe særlig. *«Det er jo veien vår og må vi reise, så må vi bruke ferga uansett»* var holdningen. De mente at det kanskje kunne ha blitt noe lettere å bruke bilen og ta seg en tur like vel, og en ting mente de var slående: Det hadde blitt mye vanligere å bruke tilhenger i løpet av gratisperioden enn det var før. En konsekvens av denne tendensen, og kanskje noe hyppigere bruken av egen bil, var at det kunne være vanskelig å få plass på siste strekningen i trekantsambandet, i praksis som oftest fra Sandsøy til Grytøy. Her er vi samtidig inne på det de mente var det viktigste aspektet ved fergesambandet: at det var et alt for dårlig tilbud. Og det gjelder både frekvens, kapasitet, driftssikkerhet og landbaserte anlegg som for korte kjørelemmer mm. En konsekvens av kapasitetsproblemene er at man er nødt til å stille seg i fergekø nesten 40 minutter før avgang for å være sikker på å få plass når ferga har med seg kjøretøy

fra en annen av øyene. Også fergas tekniske standard ble sterkt kritisert, og den eksportrettede delen av næringslivet var bekymret for at dette skulle gå utover leveringsdyktigheten deres, særlig fordi det dreier seg om eksport av ferskvarer og er avhengig av videre transport ut av landet til fastsatte tider.

Også småskala-næringslivet opplever at rutetilbud og mangelfull tilgjengelighet representerer begrensninger i næringsutvikling: På Sandsøy forteller en av informantene at offentlige organer ikke vil gi utviklingsstøtte til et kombinert turist- og lokalmatproduksjon fordi området er for utilgjengelig for tilreisende.

3.4 Forsøket med gratisfergene avsluttes

Solund kommune

Etter at forsøket med gratis ferge ble avsluttet forteller deltagerne i fokusgruppeintervjuene at hverdagen består av mer planlegging og organisering. De forsøker så godt de kan å gjøre ærend og innkjøp i forbindelse med jobb eller andre aktiviteter på de indre øyene. Flere forteller at de ikke har reist til de indre øyene for å gjøre lørdagshandel eller «å ta en tur for turens skyld» etter at forsøket ble avsluttet. Andre forteller om større utfordringer med barn som skal besøke venner på de indre øyene. «*Tidligere kunne vi ta ferga frem og tilbake for å følge barna, vi kunne møte foreldre på den andre siden av fergeleiet eller møte barn som skulle besøke våre barn, og vi kunne passe på at de ble med bussen fra fergeleiet inn til Hardbakke. Dette går ikke lenger, i alle fall ikke uten at det utgjør en betydelig kostnad*». De mente også at det var vanligere at barna fikk besøk av venner fra skolen da det var gratisforbindelse, enn de gjør nå etter at ordningen er avviklet. Eieren av Havkroa forteller også at sommeren etter at forsøket med gratis ferge var avsluttet, merket de stor forskjell på antall besøkende som kom fra de indre øyene for å spise familiemiddag på Havkroa.

Deltagerne forteller at de som valgte å melde seg inn i foreninger eller delta på flere aktiviteter da ferga var gratis, nå opplever negative økonomiske konsekvenser av dette. Ei jente meldte seg inn i mange ulike foreninger og aktiviteter da ferga ble gratis. Hun forteller at hun kommer til å gjennomføre de aktivitetene hun har blitt med på ut sesongen, men at hun deretter må ta stilling til hvor mange aktiviteter hun kan delta på. Foreløpig har hun forpliktelser i foreningslivet hun synes det er vanskelig å avslutte umiddelbart, men som hun vurderer å avvikle over tid. Priselementet har blitt mer bestemmende for deltagelsen, ettersom billettprisene for ferga nå utgjør en betydelig kostnad. Dette gjelder flere av deltagerne i fokusgruppeintervjuene, som forteller at de nå tenker seg om to ganger før de deltar på ulike arrangementer. Som én sier: «*Veien var mye kortere da ferga var gratis*».

Deltagerne forteller om overraskelse og skuffelse da forsøket ble avsluttet, og ordningen med gratis ferge opphørte. De forteller at de visste det var en begrenset ordning, men da de ikke hørte noe om at forsøket skulle avsluttes håpet de at ordningen skulle opprettholdes. Ordene som går igjen er «*Ferga er veien vår! De som bor i de største byene klager over bompenger, mens vi har en **dyr** bomvei som i tillegg er stengt halve døgnet og som vi ikke kan slippe unna*». Som tidligere nevnt ble denne skuffelsen også underbygget av at man hadde vendt seg til et annet reise- og aktivitetsmønster i den perioden ferga var gratis, et mønster som de mente det kunne bli vanskelig å opprettholde nå når betaling har blitt gjeninnført.

Bjarkøy/Harstad kommune

I likhet med i Solund kommune er holdningen i Harstad at ferga er veien deres som de faktisk må benytte for komme bl.a. til kommunesenteret, og at de blir påført en urimelig høy bompengavgift ved gjeninnføring av betalingsferge. Blant befolkningen på øyene er imidlertid mye av oppmerksomheten og energien rettet mot et, etter deres mening, politisk løfte om fastlandsforbindelse. Men selv om fokus er rettet et annet sted, er det stor enighet om et fergetilbudet nå er så dårlig, med bare 3 og 4 avganger daglig som korresponderer med ferge videre til fastlandsforbindelsen, utdaterte fergeleier og dårlig teknisk standard, at det ikke er på sin plass å kreve betaling for det.

Kolonialhandleren på Bjarkøy ga i fokusgruppeintervjuet også uttrykk for at omsetningen i butikken nok var noe redusert, uten at han hadde nøyaktige tall på dette.

3.5 Spørreundersøkelsen

3.5.1 Reisemønstre generelt

Spørreundersøkelsen avdekker visse forventede mønstre i reisevaner innenfor lokalområder i utkantstrøk.

I Solund er ferga bindeleddet med omverdenen (arbeid, handel, skole, helse etc.) for dem som er bosatt på eller sogner til Ytre Sula. Reiser andre veien er først og fremst knyttet til besøk og andre fritidsrelaterte aktiviteter.

I Bjarkøy er bildet litt annerledes. Lokalt er det større andel arbeidsreiser på lokalferga blant beboere på Sandsøy enn blant bosatte på Bjarkøy – senteret i den forhenværende kommunen. Mye av lokalfergetrafikken – både fra Bjarkøy og Grytøy – har imidlertid Harstad som mål, med bil over Grytøy og videre med ferga Bjørnerå-Stornes.

3.5.2 Egenskaper ved husstandene i området

Det er en del typiske forskjeller i husstandsstrukturen på innsiden og yttersiden av fergesambandet i Solund. På Ytre Sula består tre av fire hustander av en eller to personer, mens det i Hardbakke og Krakhella postsoner er nesten like mange husstander med tre eller flere personer som det er husstander med en eller to.

Tabell 3.1 Antall personer per husstand på hver side av fergesambandet. Prosent.

	Antall personer per husstand					sum
	1	2	3	4	5 eller flere	
Kolgrov/Ytrøygrend	26,7	50,0	6,7	8,3	8,3	100,0
Hardbakke/Krakhella	14,3	39,3	21,4	13,1	11,9	100,0

Denne strukturen gjenspeiler seg videre i antallet yrkesaktive, antallet trygdede/pensjonerte og antallet barnefamilier. Husstandene på Ytre Sula er kjennetegnet ved at de i stor grad er små husstander uten barn, og med yrkesaktive i seks av 10 husstander. De husstandene som ikke har yrkesaktive, består utelukkende av en eller to personer. På den annen side består ikke de små husstandene av kun pensjonister og trygdede, ca halvparten av dem har minst en sysselsatt.

Både på Bjarkøy og Sandsøy er det overvekt av husstander med en eller to personer. Dette gjelder spesielt på Sandsøy, hvor det kun er to av 28 husstander (blant respondentene) som er flere enn to personer. Blant de 15 respondentene på Grytøy har nesten halvparten tre eller flere personer i husstanden.

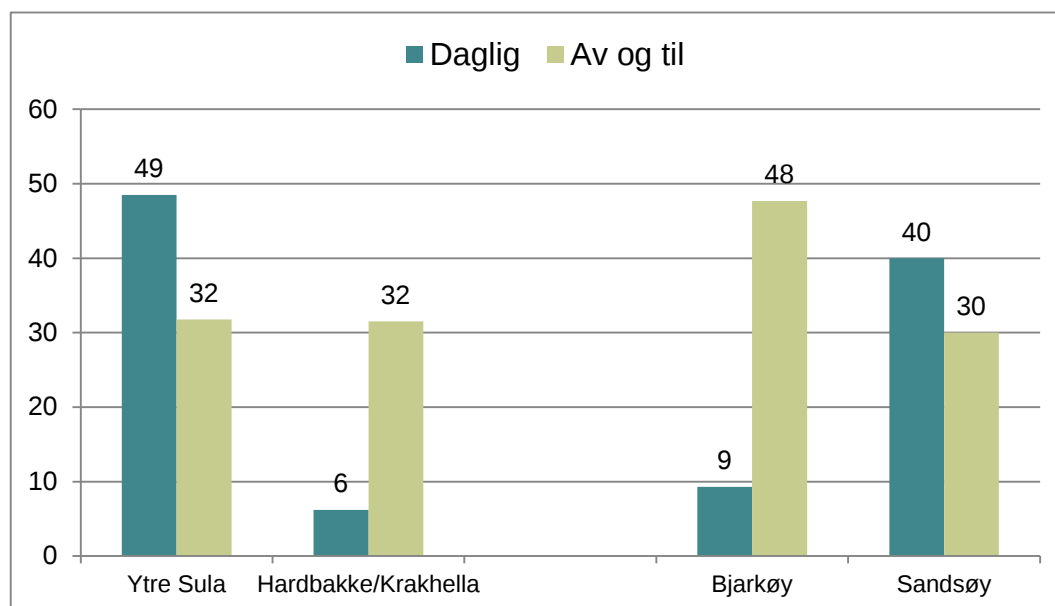
Tabell 3.2 Antall personer per husstand på hver side av fergesambandet. Prosent.

	Antall personer per husstand					sum
	1	2	3	4	5 eller flere	
Bjarkøy	25,4	52,5	10,2	8,5	3,4	100,0
Sandsøy	17,9	71,4	0	7,1	3,6	100,0
Grytøy (Fenes krets)	20,0	33,3	13,3	33,3		100,0

Denne strukturen gjenspeiler seg i antallet yrkesaktive, antallet trygdede/pensjonerte og antallet barnefamilier. Om lag halvparten av husstandene på Bjarkøy og Grytøy har en eller to trygdede/pensjonister, om lag tre fjerdedeler har minst en yrkesaktiv, mens det er barn i hver sjette husstand på Bjarkøy og i hver fjerde på Grytøy. Hver fjerde husstand består kun trygdede/pensjonister. På Sandsøy er det minst en trygdet eller pensjonert person i åtte av ti husstander og det er yrkesaktive i halvparten av husstandene. Det er barn i bare en av 10 husstander – alle i husstander med minst en yrkesaktiv. Halvparten av husstandene på Sandsøy (i undersøkelsen) består av kun trygdede/pensjonister.

3.5.3 Arbeidsreiser

I Solund går arbeidsreisene med ferge fra Ytre Sula inn mot Hardbakke. Det er 49 prosent av de yrkesaktive på Ytre Sula som benytter ferga daglig, men bare 6 prosent den andre veien. Det er like stor andel av de yrkesaktive på begge sider av fergeleiet som benytter ferga av og til i jobbsammenheng.



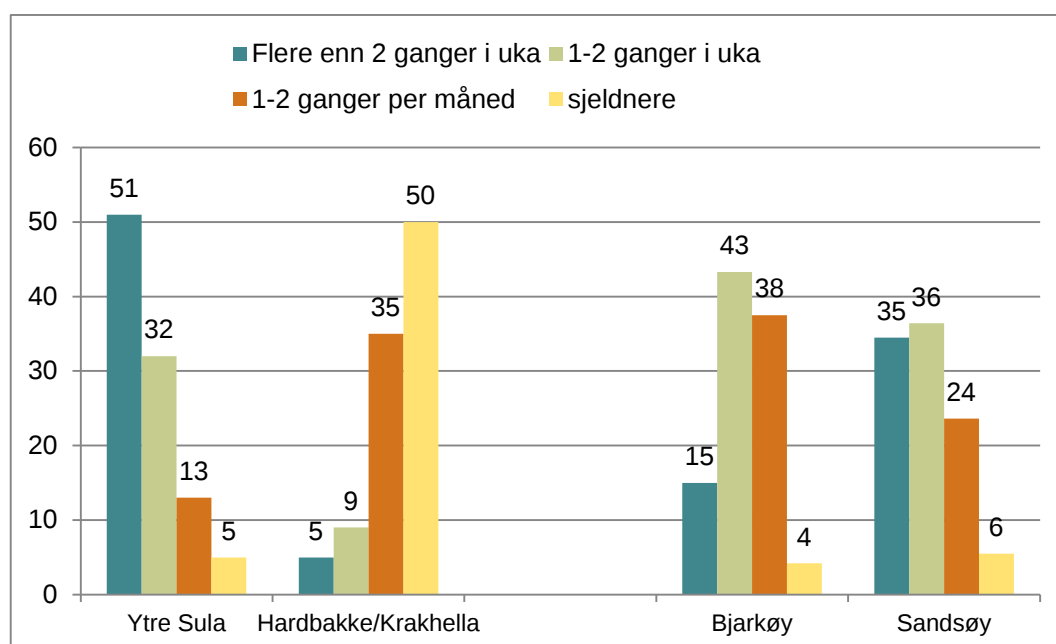
Figur 3.3 Andel yrkesaktive som bruker ferga i jobbsammenheng, etter bosted

I tidligere Bjarkøy kommune er det også klare forskjeller etter hvor man bor. Det er 40 prosent av yrkesaktive på Sandsøy som bruker ferga daglig, mot 9 prosent på Bjarkøy. Derimot er det større andel på Bjarkøy som benytter ferga av og til i jobbsammenheng.

3.5.4 Bruk av ferga til fritidsformål og ærend

Det samme mønsteret for reisestrømmen utkant – senter finner vi også tydelig i de fritidsbetingede reisene i Solund (figur 3.4). Mens det i halvparten av husstandene på Ytre Sula er det noen som reiser flere enn to ganger per uke og 83 prosent minst ukentlig, er det bare fem prosent av husstandene på innsiden av fergesambandet hvor noen i husstanden reiser oftere enn to ganger per uke. Omvendt er det 85 prosent av husstandene på innsiden som reiser sjeldnere enn ukentlig, men bare 18 prosent på Ytre Sula hvor noen i husstanden reiser sjeldnere enn ukentlig.

De viktigste gjøremålene omfatter for folk på Ytre Sula besøk hos lege/helsestasjon eller andre offentlige eller private kontorer, private besøk og varehandel. Bosatte på innsiden av sambandet bruker i liten grad ferga til handling og offentlige kontorer. Det er ikke overraskende, fordi de offentlige kontorene og den større butikken ligger på innsiden av ferga. Husstander på begge sider bruker ferga relativt hyppig til kulturarrangementer, foreningsaktiviteter og idrett/friluftsliv.



Figur 3.4 Hvor ofte brukes ferga til reiser utenom reise til og fra arbeid eller skole, etter bosted

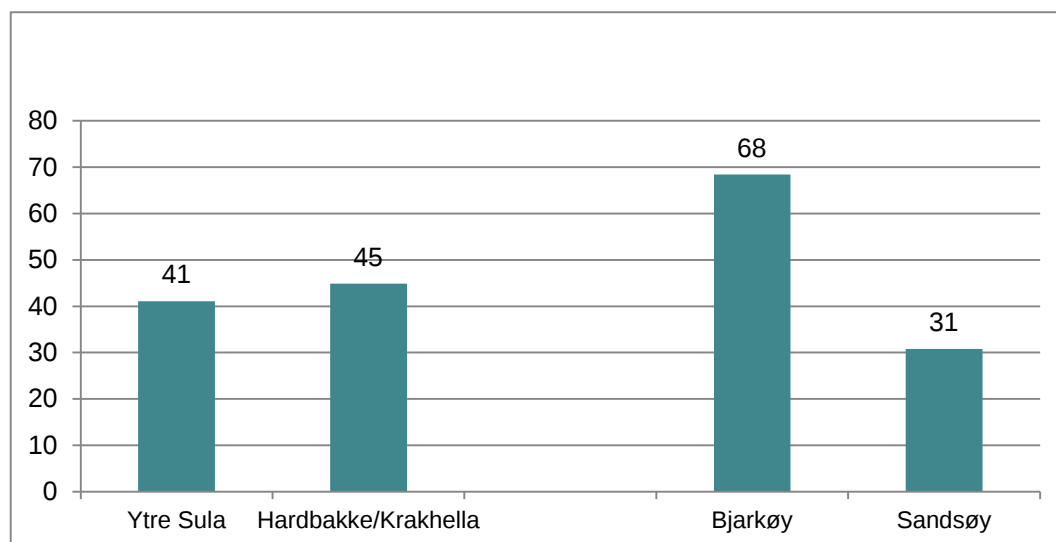
I Bjarkøy er skillene ikke så klare (figur 3.4). Mens vel en tredel av husstandene på Sandsøy reiser minst tre ganger ukentlig, er det kun 15 prosent av husstandene på Bjarkøy som reiser så ofte. Majoriteten av husstandene på Sandsøy (71 prosent) reiser minst en gang per uke, mens på Bjarkøy reiser majoriteten (81 prosent) 1-2 ganger i uka eller 1-2 ganger per måned.

Det er omtrent samme mønster blant husstandene på Sandsøy og på Bjarkøy når det gjelder hvor store andeler som bruker ferga til ulike gjøremål. Også her er handleturer, private besøk og besøk hos lege etc. det som flest husstander har brukt ferga til de siste fire ukene. For øvrig er det slik at folk på Sandsøy utfører private ærend i samband med reiser til/fra arbeid/skole i nye større grad enn folk på Bjarkøy gjør.

3.5.5 Endringer i bruk av ferga etter at den sluttet å være gratis

Husstandene ble spurt om de nå bruker ferga sjeldnere enn før (da den var gratis), like ofte som før, eller oftere enn før, til reiser utenom arbeids- og skoleformål. I

Solund svarte over 40 prosent av husstandene både på Ytre Sula og på Hardbakkесiden at de brukte den sjeldnere enn før (figur 3.5).



Figur 3.5 Andel som oppgir at de bruker ferga sjeldnere enn før til reiser **utenom** til/fra arbeid og skole. Prosent.

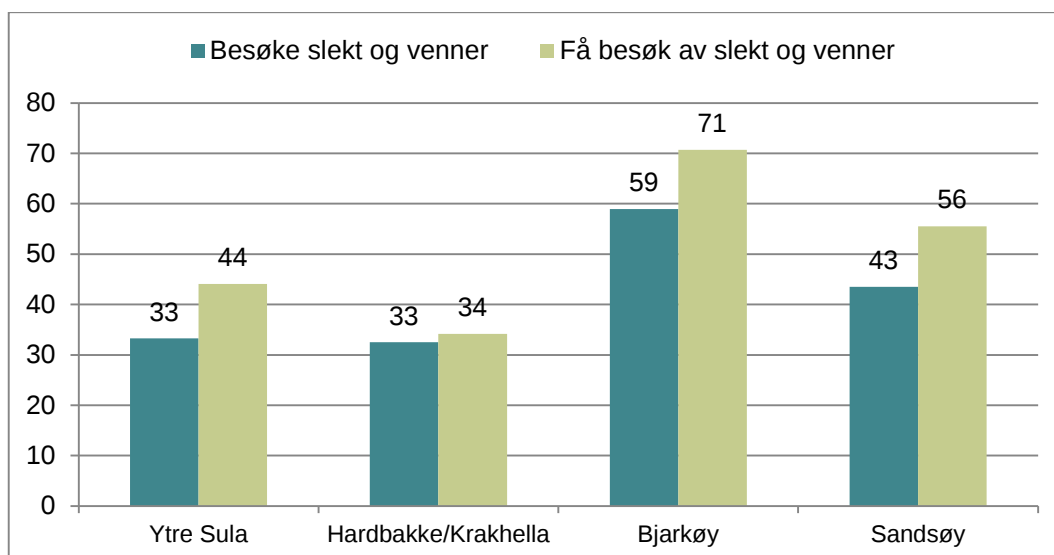
Det største utslaget ser ut til å være for beboerne på Bjarkøy. Her var det ca to tredeler som oppga at de brukte ferga sjeldnere til private gjøremål, mens det var en langt lavere andel (31 prosent) på Sandsøy som nå brukte ferga sjeldnere. Denne forskjellen kan henge sammen med at bosatte på Bjarkøy er mindre avhengige av ferga for å få utført ærend som handling, legebesøk osv.

Figurene 3.6 – 3.8 viser hvordan fergebruken har endret seg for enkelte gjøremål⁶.

Det er ulike utslag i Solund og Bjarkøy når det gjelder sosial omgang i form av slekts- og vennebesøk (figur 3.6). Andelen som oppgir at de sjeldnere bruker ferga på private besøk er en tredel på begge sider av fergesambandet i Solund, mens andelen er 59 prosent på Bjarkøy og 43 prosent på Sandsøy.

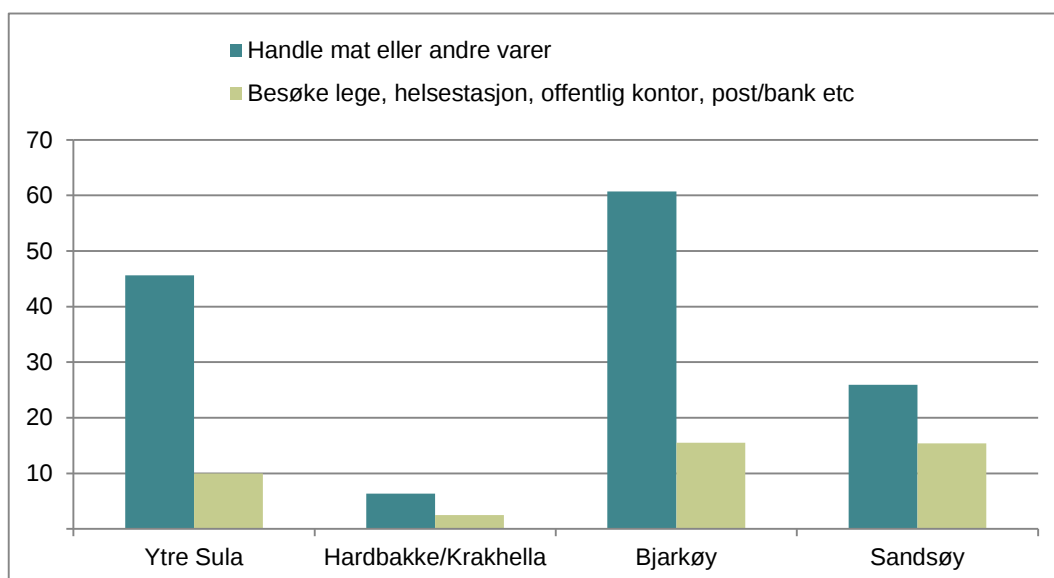
Det er 44 prosent på Ytre Sula og 34 prosent i Hardbakkeområdet som oppgir at de sjeldnere får besøk, mens det er hele 71 prosent på Bjarkøy og 56 prosent på Sandsøy som mener at de sjeldnere får besøk med ferga etter at den sluttet å være gratis.

⁶ I beregningene av disse andelene er de som oppgir at problemstillingen ikke er aktuell også tatt med. I noen tilfeller utgjør dette en stor andel. For eksempel har en stor andel husstander på Hardbakke oppgitt at lokalferga til Ytre Sula ikke er aktuell i forbindelse med varehandling (79 prosent) eller besøk hos lege etc. (89 prosent). Tall for antall ”ikke aktuelt” er oppgitt i tabell 11 og 12 (Solund) og tabell 25 og 26 (Bjarkøy) i vedlegg 1.



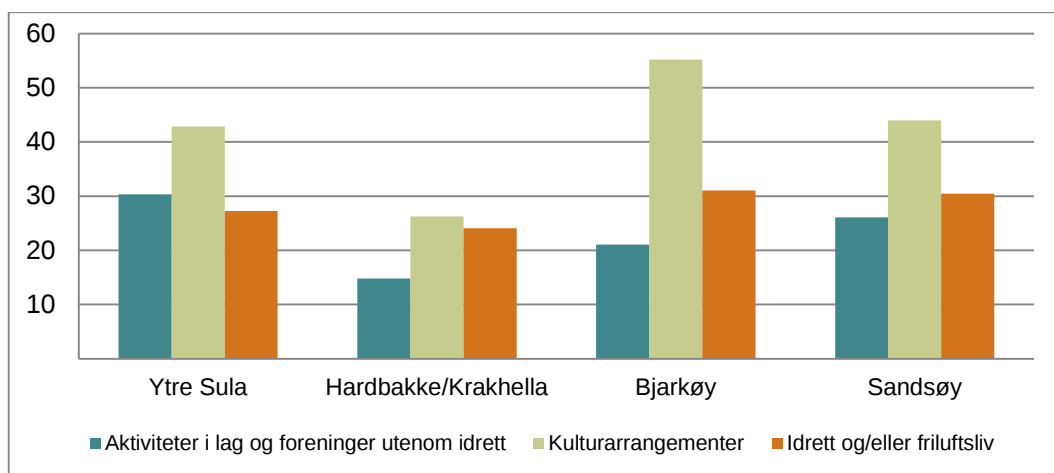
Figur 3.6 Andel av husstander som bruker ferge sjeldnere enn før til private besøk, og andel som får sjeldnere besøk av slekt og venner

Når det gjelder det vi kan kalle nødvendighetsærend – handling og besøk hos lege/helsestasjon, post/bank og offentlige kontorer – ser vi at i Solund betyr fergekostnader lite til eller fra for dem som bor på innsiden av fergesambandet (figur 3.7). Det passer med at de ikke trenger ferge for å komme dit. På Ytre Sula har fergereiser til lege, offentlige kontorer etc. i liten grad blitt redusert, mens man i relativt stor grad har redusert antall handlereiser.



Figur 3.7 Andel av husstander som bruker ferge sjeldnere enn før til handling og besøk hos lege/ helsestasjon, post/ bank, offentlig kontor etc.

I Bjarkøy er fergereiser til legebesøk, offentlige kontorer etc. blitt noe redusert (15-16 prosent), mens det er store utslag for handlereiser blant dem som er bosatt på Bjarkøy. Dette innebærer mest sannsynlig at det er antall handleturer til Harstad som er redusert. Blant bosatte på Sandsøy er det om lag en firedel av husstandene som har redusert handlereiser med ferge, sannsynligvis både til Bjarkøy og til Harstad.



Figur 3.8 Andel av husstander som bruker ferge sjeldnere enn før til foreningsaktiviteter, kulturarrangementer og idrett/friluftsliv

Bruken av ferge for å delta i sosiale aktiviteter i form av foreninger, kulturarrangementer og idrett/friluftsliv er nokså tydelig redusert på alle steder (figur 3.8). Det er verdt å merke seg at bruken av ferge er redusert også for husstander i sonene Hardbakke/Krakhella i Solund, selv om reduksjonen er klart mindre enn for Ytre Sula.

Det er gjennomgående kulturarrangementer som i størst grad er rammet. Grovt regnet halvparten av husstandene på Ytre Sula og på Bjarkøy og Sandsøy reiser sjeldnere enn før med ferge til slike arrangementer.

3.5.6 Kommentarer

Det er i alt ni respondenter som har lagt ved egne kommentarer til spørreskjemaet i Solund. De fleste kommentarene går på gratisfergas betydning for samhold og fellesskap gjennom sammenknytningen av de ytre og indre områdene og at betaling er en barriere gjennom at folk kvier seg for å reise ofte. Det gis også kommentarer på at arbeidsreiser oppleves som dyre, og at det var gunstig for næringslivet med gratis ferge. Spesielt framheves betydningen for turisme, fergekostnad er en barriere, gir færre kunder for kafedrift og opplevelser (færre dagsbesøk). Det gis også noen kommentarer om manglende fegrer om kvelden, og betydningen av dette for skiftarbeid, turister som ankommer sent osv.

Fra spørreundersøkelsen i Bjarkøy var det i alt 14 respondenter som ga egne kommentarer. Et flertall av kommentarene går på de høye kostnadene forbundet med reier til/fra Harstad (to ferger), både for egne privatreiser, arbeidsreiser og besøk utenfra. I denne sammenhengen nevnes også kostnadene for næringslivet.

Fergas betydning for lokalsamfunnet er også en gjenganger i kommentarene. Det framheves at gratis ferge betydde mye for husstandenes aktiviteter og mobilitet, og at denne aktiviteten nå er redusert med gjeninnføring av betaling på ferge. Noen trekker også fram at ferge har fått økt betydning etter at kommunen ble slått sammen med Harstad, og en del offentlige funksjoner fulgte med dit.

Flere framhever problemer med korrespondanse, ventetid og kapasitet på lokalferge. Reisetida kan lett bli svært lang fra Bjarkøy og Sandsøy mot Harstad.

3.5.7 Kort sammenfatning

I Solund bruker beboerne på Ytre Sula ferga langt oftere enn beboerne på innsiden av sambandet, både til arbeidsreiser og fritidsreiser, men på begge sider oppgir mer enn 40 prosent av husstandene at de bruker ferga sjeldnere etter at den sluttet å være gratis.

På Ytre Sula er det både slekts- og vennebesøk (både egne og utenfra), handlereiser og sosiale aktiviteter (foreninger, kultur, idrett) som reduseres, mens besøk hos lege, offentlig kontor og så videre i liten grad er redusert. En firedel av husstandene på Ytre Sula oppgir at de oftere enn før utfører ulike gjøremål i samband med reise til/fra arbeid eller skole.

På Hardbakkesiden er det private besøk som er mest redusert (både egne besøk og besøk utenfra), men det er også en tydelig reduksjon (ca 25 prosent) på reiser til kulturarrangementer og idrett.

I Bjarkøy brukes ferga minst en gang i uka (utenom arbeids- og skolereiser) av 60 prosent av husstandene på Bjarkøy og 70 prosent av husstandene på Sandsøy. Bosatte på Sandsøy bruker ferga til arbeidsreiser i langt større grad enn bosatte på Bjarkøy.

Det er husstandene på Bjarkøy (70 prosent) som i størst grad oppgir at de bruker ferga sjeldnere (enn da den var gratis) til gjøremål utenom arbeids- og skolereiser. Husstandene på Bjarkøy har spesielt redusert besøksreiser, handlereiser og reiser til kulturarrangementer. Husstandene på Sandsøy har spesielt redusert besøksreiser og reiser til kulturarrangementer, men har i langt mindre grad kunnet redusere handlereiser med lokalferga. Husstandene på begge øyene oppgir at besøk utenfra er kraftig redusert.

3.6 Arbeidsreiser

Den senest tilgjengelige oversikten over arbeidsreiser er fra 2012. I denne undersøkelsen har vi sett disse dataene opp mot data for 2010 og 2001.

TØI har utviklet en modell for analyse av pendlingsstrømmer mellom boligområder og arbeidsplassområder. Datagrunnlaget er spesialkjøringer fra Statistisk sentralbyrås registerbaserte sysselsettingsstatistikk kombinert med ulike geodata, primært reisetider og reiseavstander med bil mellom grunnkretser. Denne tilnærmingen er også benyttet i forbindelse med Denstadli mfl. (2013).

Undersøkelsen omfatter tilnærmet alle yrkesaktive som mellom bosted og arbeidssted kan antas å benytte fergesambandene. De yrkesaktives bosted og arbeidssted er stedfestet til grunnkrets. Dette byr på noen mindre problemer i tilfellet Solund da en grunnkrets dekker begge sider av fergesambandet. Det er også problemer knyttet til at mange av arbeidsplassene i 2001 ikke var stedfestet på grunnkretsnivå, men bare på kommunenivå. Dette vil særlig gjelde for håndverkere og fiskeri, begge deler er viktige på ytre Solund, i tillegg gjelder det blant annet for militære arbeidsplasser.

Tabell 3.3. Arbeidssted for sysselsatte bosatt i de ytre grunnkretsene i Solund kommune.

Sysselsatte bosatt i Ytre Solund			
Arbeidssted	2012	2010	2001
Ytre Solund	61	64	81
Øvrig Solund	37	35	43
Øvrig Sogn og Fjordane	20	29	8
Landet øvrig inkl. offshore	10	14	14
Sum	128	142	146

En utfordring med stedsfestingen av arbeidsplasser er at arbeidsplasser innenfor enkelte næringer blir stedfestet med ukjent grunnkrets innenfor kommunen. For tidligere Bjarkøy kommune er dette spesielt problematisk fordi kommunen nå inngår i Harstad kommune. Det betyr at ikke grunnkretsstedfestede arbeidsplasser i tidligere Bjarkøy kommune havner sammen med ikke grunnkretsstedfestede arbeidsplasser i hele Harstad kommune. I stedet for å gjette på hvem som har arbeid på Bjarkøy, har vi tatt ut disse observasjonene fra tabellen.

Tabell 3.4: Arbeidssted for sysselsatte bosatt i tidligere Bjarkøy kommune

Sysselsatte bosatt i tidligere Bjarkøy			
Arbeidssted	2012	2010	2001
tidl. Bjarkøy	86	140	133
Harstad øvrig	88	63	62
Troms øvrig	8	1	21
Resten av landet	24	20	14
Sum	206	224	230

Felles for både Solund og Bjarkøy er at antall sysselsatte faller i perioden. Det er i tråd med observasjonen om at det er en aldrende og synkende befolkning i områdene. Fra Bjarkøy ser vi at et relativt stort antall sysselsatte, som i 2010 arbeidet på Bjarkøy, nå arbeider i Harstad øvrig. Dette kan ha sammenheng med kommunesammenslåingen.

4 Diskusjon og konklusjon

Forsøket med gratis ferge har flere ulike effekter. I dette kapitlet presenteres en oppsummering av erfaringene med gratis ferge slik de har blitt formidlet til oss av beboerne på stedene, både gjennom intervju og spørreundersøkelse. På bakgrunn av dette gis det tilslutt en vurdering av forsøksprosjektene.

Av trafikktegninger går det frem at det har vært en økning i reiser med fergene etter at gratisfergeprosjektet ble igangsatt. Statistikken viser imidlertid at det også var økende passasjertall før prosjektet ble igangsatt. I hvilken grad den siste tidens trafikkøkningen skyldes at ferga er gratis og i hvilken grad den kan forklares med andre forhold er usikkert. Både i Solund og Bjarkøy har det skjedd strukturelle endringer i perioden som nedleggelse av skole på utsiden av sambandet i Solund og kommunesammenslåing av Bjarkøy og Harstad i Troms. Hendelser som isolert sett burde føre til økt trafikk, i alle fall fra noen av øyene.

4.1 Diskusjon fra fokusgruppene

Ut fra intervjuene foretatt med befolkningen på øyene har gratisfergeprosjektet hatt betydning i begge kommunene, men kanskje på litt ulik måte. I Solund kommune ble det lagt vekt på at det at ferga koster såpass mye øker barriereeffekten av å ha ferge på strekningen inn til barnas skole, matbutikk og kommuneadministrasjonen. Gratisfergeprosjektet hadde etter deres mening hatt en integrerende effekt i kommunen. I Bjarkøy/Harstad kommune blir det imidlertid lagt vekt på at reisene går inn til Harstad, og at gratisfergeprosjektet bare utgjør én av to fergestrekninger på veien dit. Nødvendige ærender må like vel gjøres i Harstad, og da har det vært fint å slippe å betale for begge fergestrekningen og for et, etter deres mening, alt for dårlig rutetilbud.

Konsekvenser av forsøket med gratis ferge - hva betød gratis ferge for samfunnet på Ytre Sula?

Deltagerne i fokusgruppeintervjuene forteller oss at de i perioden som forsøket med gratis ferge pågikk følte seg mye mer som en del av samfunnet på de indre øyene. De forteller om mer samhold og deltagelse, og at tidligere «splid» og begrepene *oss* og *dem* forsvant. De følte seg ikke lenger avskåret fra de indre øyene.

Den barrieren beboerne opplever består både i at Ytre Sula er forbundet med de indre øyene ved hjelp av en ferge som har sine fastsatte rutetider, og av at ferga ikke lenger er gratis. Deltagernes beskrivelse av hverdagslivet forteller oss hvordan dette økonomiske aspektet er med på å organisere hverdagslivet og opprettholde og forsterke den begrensende faktor for mye av reiseaktiviteten til innbyggerne. Det virker også som om barriereeffekten påvirker reisestrømmen motsatt vei, da de bosatte på de indre øyene, ifølge deltagerne i fokusgruppeintervjuene, i stor grad har

sluttet å reise til Ytre Sula etter at forsøksordningen ble avviklet. ”*Gratis ferge gjorde veien kortere*” ble det sagt.

Flere fortalte også at de synes det er vanskelig å si til barna at de ikke lenger kan delta på ulike aktiviteter fordi reiseutgiftene blir for store, og tar heller ekstrakostnadene dette medfører. De forteller likevel at familier med lavere inntekt og flere barn som har delt på flere ulike aktiviteter i gratisfergeperioden, har valgt å redusere antall aktiviteter barna får delta på. Dette kan føre til at barna føler seg urettferdig behandlet sammenlignet med skolekamerater, eller at de føler seg satt utenfor. Dette kan også, ifølge deltagerne, skape et sosialt skille mellom dem som kan ta seg råd til å fortsette på de ulike aktivitetene, og dem som må redusere deltagelsen.

I Bjarkøy kommune var det først og fremst den økonomiske siden og til dels kvalitet som ble vektlagt og ikke det integrerende aspektet som de la vekt på i Solund.

Det kan være flere grunner til dette. For det første er det lengre vei og et annet fergesamband fra øyene og inn til kommunesenteret Harstad. Det eksisterer altså en betydelig barriere og turen er ikke noe man tar på innskytelse, slik det var for enkelte i Solund mens forsøket pågikk. For det andre blir fergetilbudet oppfattet å være så dårlig at det fremdeles er knyttet belastninger ved å skulle bruke det, bl.a. ved at man må være ute minst en halv time før ferga kommer for å være rimelig sikker på å få være med slik at den antagelig ble oppfattet som en betydelig barriere. For det tredje blir ferga og gratisfergeprosjektet evaluert i en situasjon hvor fokus er rettet mot muligheten for å få veiforbindelses med fastlandet. Og når gratisfergeordningen blir vurdert opp mot en slik ordning er det neppe så lett å oppfatte tilbudet som barrierenedbyggende.

Gratis for enhver pris?

På ytre Solund er det noe uenighet om det er viktigst at ferga går oftere enn den gjør nå, eller at den er gratis. Det var derimot enighet om at et dårligere tilbud enn dagens situasjon for å få gratis ferge ikke er en aktuell problemstilling. Flertallet mener at rutetidene slik de blir etter siste omlegging er akseptable, spesielt hvis ferga er gratis. Skal rutetilbudet utvides vil dette medføre andre utfordringer, slik som å få dekket lovpålagt hviletid for mannskapet slik at oppholdet midt på dagen må bli lengre.

Ordføreren i kommunen anerkjenner betydningen av en gratis ferge for beboerne på Ytre Sula, og håper at ordningen kan gjenopprettes. På spørsmål om det for eksempel kunne vært aktuelt for kommunen å inngå et spleiselag med fylkeskommune og stat for å dekke tapte billettinntekter ved en eventuell gratisferge, påpeker han at kommunens meget stramme økonomi gjør en slik løsning lite sannsynlig. Han mener likevel at en slik løsning må bli grundig vurdert fra kommunens hold, for å avgjøre om det finnes noe muligheter for økonomiske bidrag fra et allerede stramt kommunebudsjett.

I fokusgruppeintervjuene påpeker deltagerne gjennomgående betydningen av en gratis ferge. De understreker at ferga ikke kan gå sjeldnere enn den gjør nå, men at det optimale er en gratis ferge som i tillegg går oftere, eller aller helst en broforbindelse. Som én sier: «*De må gjøre seg opp en mening om de vil det skal bo folk i hele Norge, og hvis de ønsker det må de i større grad tilrettelegge for oss*». Og en annen informant beskriver situasjonen som det... «*Å ha gratis ferge er å komme nær det å ha bro, uten å ha det.*»

På Bjarkøy og Sandsøy er inntrykket fra fokusgruppe- og telefonintervjuer at befolkningen ikke opplever at de har endret reisemønster i særlig grad som følge av gratisfergeordningen og de legger vekt på at de bruker den av nødvendighet. De registrerer likevel at det ble fullere på ferga i prøveperioden, men tror at dette kan skyldes at den veksten i fergebruken som fantes *før* gratisfergetilbudet ble gjennomført, også har fortsatt inn i prøveperioden. Men at det oftere var tilhengere, også trailerhengere, med på ferga under prøveprosjektet er det stor enighet om. Intervjuene viste også en enighet om at et mer akseptabelt tilbud enn dagens, er viktigere enn gratis ferge, for som de sa «Her betaler vi gjerne for et skikkelig fergetilbud. Nå er tilbudet så dårlig at det er en skam at de skal ha betaling for det».

Deltagerne i fokusgruppeintervjuene i begge kommunene mente at gratisferga kunne ha hatt betydning for turismen ut til øyene. Turister som reiser til Solund kommune vil kanskje ikke ta turen over til Ytre Sula da ferga utgjør en ekstra kostnad, og de indre øyene også gir store naturopplevelser og gode fiskemuligheter, som er to viktige turistattraksjoner. En av deltagerne fortalte at de møtte en familie med bobil som var på vei til å snu ved fergeleiet. Da de ble fortalt at ferga over sundet til Ytre Sula var gratis, valgte de likevel å reise over. Eierne av «Solund Rorbuerie» og «Havkroa» forteller om færre turister på stedet sommeren etter at forsøket ble avsluttet. Hun er også redd for at de langveisfarende som kom den sommeren, velger å ikke komme tilbake på grunn av ferga.

På Bjarkøy og Sandsøy mente de også at de hadde hatt mer besøk fra turister de siste årene. De hadde også blitt overrasket over at så mange fra Harstadområdet hadde gitt uttrykk for at de ville ta seg en tur utover på øyene «...nå når ferga var gratis». Fokusgruppedeltakerne mente dessuten at hyttene eid av folk i regionen hadde blitt brukt mer under gratisfergeperioden enn både før og etter. Kjøpmannen mente at han også kunne merke dette på omsetningen i butikken.

Ifølge en av deltagerne i fokusgruppeintervjuene i Ytre Solund, hadde forsøket stor betydning for næringslivet. Vedkommende er ansatt i en bedrift som driver med service til oppdrettsnæringen, og som er lokalisert på Ytre Sula. Bedriften er avhengig av bruk av store biler og lastebiler i egen drift, og en gratis ferge var med å redusere kostnadene i den kritiske oppbyggingsfasen. Uten gratis ferge tror han resultatet hadde blitt for høye kostnader i oppbyggingsfasen, og at det dermed hadde endt med kroken på døren for bedriften. Det nevnes også at det er vanskeligere å få arbeidskraft til bedriften når veien til arbeidsplassen medfører store utgifter. Det er flere utenlandske arbeidere som ønsker å bo på Ytre Sula, men som ikke finner bolig der. Alternativet deres er å bo på de indre øyene og ta ferga til arbeidet på Ytre Sula hver dag, noe som medfører en betydelig merkostnad.

Også på Bjarkøy og Sandsøy ble gratis ferge sett på som en fordel for næringslivet og innsparingene vurdert som betydelige. Det var like vel rutetilbudet og driftssikkerhet som ble fremholdt som de viktigste faktorene for næringslivet. For den største næringslivsaktøren kunne forsinkelser og driftsstans for fergene få store konsekvenser for deres evne til å oppfylle en kontrakt om eksport av betydelige mengder fersk fisk. Produsenten var meget usikker på hvordan dette ville gå hvis ikke fergemateriellet ble oppgradert.

4.2 Punktvis gjennomgang

Virkninger for næringsliv og innbyggere

Lokalt næringsliv ser på reduserte kostnader som gunstig, særlig for bedrifter i oppstartsfasen. Det blir pekt på at gratis ferge bidrar til lettere tilgang til ekstern arbeidskraft. Samtidig er det problem med avgangstidene i forhold til å gjøre bilreise fra havn i Oslo/Kristiansand til Solund på en dag. Altså forhold knyttet til kombinasjonen av samlet reisevei og avgangstider på begge fergene, som må krysses for å nå Ytre Sula. I Bjarkøy er det særlig kapasiteten på den eksisterende ferga og kai infrastrukturen som blir trukket fram som utfordringene. Dette gjelder også for private reiser, da mange refererer til at det er vanskelig å få plass på ferga. Gitt den lave avgangsfrekvensen er det vanskelig å komme inn til Harstad og tilbake om du ikke får plass på ferga på den ønskede avgangen.

Gratis jobbreise

I Solund går arbeidsreisene med ferge fra Ytre Sula inn mot Hardbakke. Det er 49 prosent av de yrkesaktive på Ytre Sula som benytter ferga daglig, men bare 6 prosent den andre veien. Det er like stor andel av de yrkesaktive på begge sider av fergeleiet som benytter ferga av og til i jobbsammenheng. I tidligere Bjarkøy kommune er det også klare forskjeller etter hvor man bor. Det er 40 prosent av yrkesaktive på Sandsøy som bruker ferga daglig, mot 9 prosent på Bjarkøy. Derimot er det større andel på Bjarkøy som benytter ferga av og til i jobbsammenheng.

Responsen fra befolkningen er positiv til det at ferga har vært gratis, noe annet ville vært veldig overraskende. Det som særlig blir trukket fram i argumentasjonen for hvorfor gratis ferge er positivt er at det reduserer barrierer for bruk. Det at det er en ferge er i seg selv en barriere, men det at den i tillegg koster bidrar ytterligere til barriereeffekten, ved at barrieren også får en økonomisk dimensjon.

Endring i bosetting

Befolkningen på Ytre Sula oppfattet at det var interesse fra innbyggere bosatt i Solund for å flytte til Ytre Sula hvis gratisferge ble permanent. "Gratis ferge er det nærmeste vi kommer broforbindelse og en broforbindelse representerer en full integrering hva kommunikasjon angår". Samtidig har det vært en nedgang i befolkning uavhengig av forsøket. Altså virker det som om det at ferga er gratis blir vurdert som positivt, men slik forsøket har fungert har det ikke gitt grunnlag for innflytting eller tilbakeflytting i særlig grad.

Ser vi på utviklingen i befolkningens reisemønster, finner vi en økning i antall reiser og dette særlig blant de unge. Noe av dette kan forklares ved endret skolestruktur, en annen viktig årsak er økt bruk av fritidsaktiviteter, som har blitt lettere ved at ferga har blitt gratis.

I Bjarkøy/Harstad kommune ble også fergas betydning for bosetningen lagt vekt på, men her var det først og fremst rutetilbudet som ble kritisert

Hytte og turisme

Det er et betydelig antall fritidsboliger både i Solund og tidligere Bjarkøy kommune, samtidig er det en del småbruk hvor driftsstatusen er usikker. Turistnæringen er en viktig næring i Solund. Solund har flere overnattingssteder som i hovedsak leies ut på ukebasis til utenlandske turister. I Bjarkøy er driftsstatus på de to registrerte overnattingsstedene ukjent.

På Ytre Sula i Solund blir det pekt på at det oppleves at det var flere som tok turen ut når ferga var gratis. Samtidig virker det ikke som om antall turer med mål om overnatting på Ytre Sula har økt tilsvarende. Altså er ekstra reisene som registreres på ferga antagelig turister som likevel er i Solund, men kjører helt ut, eller mer fram og tilbake, når ferga er gratis. I tillegg til lokale som foretar dagsturer enten med kafebesøk, friluftsliv eller private besøk som formål.

Befolkningen mener gratisferge bidrar til at det er lettere å etablere ny næring og drive turistvirksomhet, men rutetider er også viktig.

Lokalbutikker og lokal servicenæring

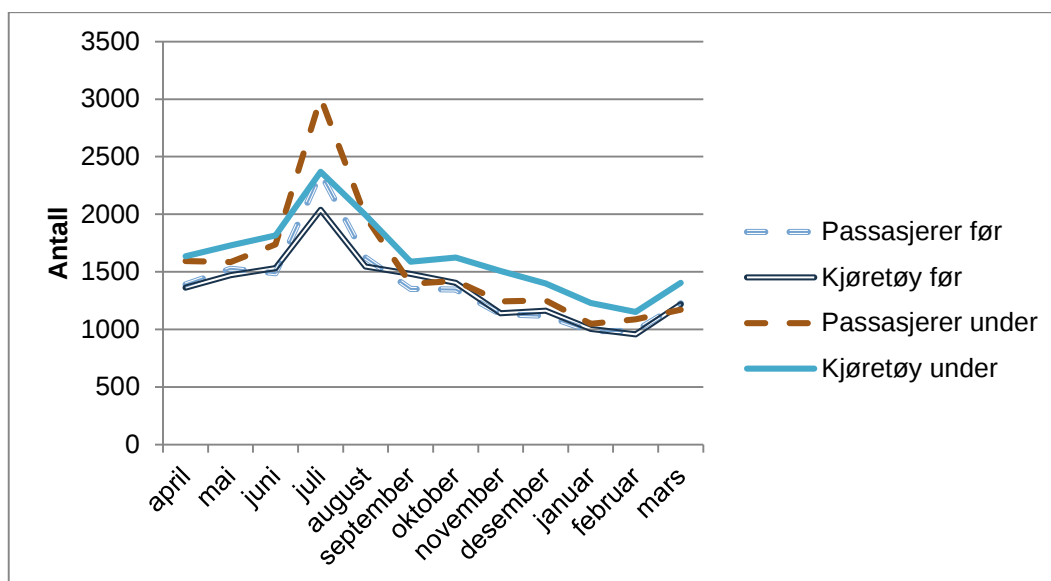
Fra lokalbutikkene blir det pekt på at det har vært en positiv utvikling som følge av gratisfergetilbudet, i alle fall i Solund. Samtidig indikerer spørreundersøkelsen at stadig mer av handelen retter seg mot de to kommunesentrene Hardbakke og Harstad. Slik virker det som om gratisferge bidrar til å redusere barrierene mot å reise inn til sentrum for å handle.

Nyetableringer

I Solund har det blitt opprettet én ny oppdrettsbedrift i perioden. Fra denne blir det pekt på at den har nytt godt av gratisferga, særlig i forbindelse med lastebiltransporter og tilgang på arbeidskraft. Næringsutviklingen i tidligere Bjarkøy kommune har først og fremst vært knyttet til vekst i allerede etablert fiskeindustri. Denne legger større vekt på fergens driftssikkerhet og punktlighet enn at den er gratis. Dette betyr imidlertid ikke at de ser på fergeutgifter som en ekstra, og til dels konkurransevridende faktor. Også når det gjelder forsøk på å etablere, eller utvikle, mindre lokale virksomheter spiller fergetilbudet en hovedrolle og ett dårlig rutetilbud blir rapportert å bety manglende økonomisk støtte fra det offentlige. Men også her er det slik at et dårlig tilbud ikke betyr at et gratisfergetilbud ikke hadde kunnet ha stor betydning, om et tilstrekkelig rutetilbud hadde vært på plass.

Trafikkmengder og reisemønstre

I periode med gratis ferge har vi observert større trafikkvolum. Det dreier seg om en økning i totalt volum, og for passasjerer og kjøretøy hver for seg.



Figur 4.1 Gjennomsnittlig antall passasjerer og kjøretøy per måned, før og under forsøket (lik figur 3.2).

Trafikktallene fra Solund viser at antall kjøretøy har hatt en jevn økning gjennom året, mens antall passasjerer har økt sterkest i sommersesongen. Vår tolkning av dette, i lys av fokusgrupper og spørreundersøkelse, er at gratis ferge bidrar til økt reiseaktivitet, særlig med hensyn på fritidsaktiviteter. Trafikkveksten vi ser i Solund er imidlertid en fortsettelse av en trend, og det kan være andre forklaringsfaktorer enn gratis ferge for denne utviklingen. Det har i hele perioden vært en trend mot sentralisering. I Solund har skolen på Ytre Sula blitt nedlagt. Bjarkøy kommune er slått sammen med Harstad kommune, slik at en del administrasjon er flyttet dit. Begge disse hendelsene peker i retning av mer bruk av ferga, i perioden, uavhengig av om ferga har blitt gjort gratis.

Avviklingen av ordningen

I Solund svarte over 40 prosent av husstandene både på Ytre Sula og på Hardbakkesiden at de brukte den sjeldnere enn før (da ferga var gratis). Det største utslaget ser ut til å være for beboerne på Bjarkøy. Her var det ca to tredeler som oppga at de brukte ferga sjeldnere til private gjøremål, mens det var en langt lavere andel (31 prosent) på Sandsøy som nå brukte ferga sjeldnere. Denne forskjellen kan henge sammen med at bosatte på Bjarkøy er mindre avhengige av ferga for å få utført ærend som handling, legebesøk osv.

Det er 44 prosent på Ytre Sula og 34 prosent i Hardbakkeområdet som oppgir at de sjeldnere får besøk, mens det er hele 71 prosent på Bjarkøy og 56 prosent på Sandsøy som mener at de sjeldnere får besøk med ferga etter at den sluttet å være gratis.

På Hardbakkesiden er det private besøk som er mest redusert (både egne besøk og besøk utenfra), men det er også en tydelig reduksjon (ca 25 prosent) på reiser til kulturarrangementer og idrett.

Det er husstandene på Bjarkøy (70 prosent) som i størst grad oppgir at de bruker ferga sjeldnere (enn da den var gratis) til gjøremål utenom arbeids- og skolareiser. Husstandene på Bjarkøy har spesielt redusert besøksreiser, handlereiser og reiser til kulturarrangementer. Husstandene på Sandsøy har spesielt redusert besøksreiser og reiser til kulturarrangementer, men har i langt mindre grad kunnet redusere

handlereiser med lokalferga. Husstandene på begge øyene oppgir at besøk utenfra er kraftig redusert.

Fra intervjuene og spørreundersøkelsen viser det seg at avviklingen av ordningen med gratisferge var en skuffende opplevelse, som ikke har bidratt til økt optimisme for området. Noen mener det var verre å ha et slikt forsøk og avvikle det enn å ha betalingsferge hele perioden.

4.3 Samlet vurdering av ordningen

Det er betydelige forskjeller mellom Solund og Bjarkøy. Samfunnet i Solund er mye tettere, og Hardbakke fungerer som et regionalt sentrum. I tidligere Bjarkøy kommune, og særlig på Sandsøy og Grytøy er det Harstad som er stedet man orienterer seg mot, ikke Bjarkøy. Det blir pekt på at det kanskje er noen barn som har interesse av å reise ut til Bjarkøy, men det er det. Handel og ærend legges til Harstad. Denne forskjellen mellom stedene illustrerer at gratisferge ikke er et tiltak som treffer likt over alt. Antagelig er avstand til sentrum en viktig forklaring. Fra Bjarkøy er en reise tur-retur Harstad et dagsprosjekt, i Solund reiser en fram og tilbake fra Ytre Sula til Hardbakke flere ganger i løpet av dagen.

I tidligere Bjarkøy kommune kan nok mye av de potensielt positive effektene av gratisferge ha falt bort som følge av at fergetilbudet i seg selv var relativt dårlig, både med tanke på fergefrekvens, størrelse på ferga og tilstanden til kaiene. Satt på spissen, det hjelper lite at ferga er gratis, om du må stå igjen på kaia.

Gratisferge virker å være nest best ordning, i forhold til bro/tunnelforbindelse og kan som det kan det være fornuftig. Gratisferge gir ikke like stor frihet til å bevege seg som bro, men tar bort en terskel for å reise og bidrar dermed til å redusere ulempen ved å bo i ytre distrikt. Gratisferge virker ikke å være nok til å snu befolkningsutviklingen alene, men kan fungere dempende på befolkningsnedgangen. Nyttan av at ferga er gratis kommer særlig for reiser ut over de faste reisene, som organiserte fritidsaktiviteter og økt mulighet til besøk. Dette er størrelser som det er vanskelig å sette en fast verdi på.

Referanser

Denstadli, Jon Martin, Øystein Engebretsen, Petter Dybedal (2013)
Reisevaneundersøkelse for riksvegfergesambandene, TØI-rapport 1282/2013.

Kommunal og regionaldepartementet, tildeling:

<http://www.regjeringen.no/nno/dokumentarkiv/Regjeringa-Stoltenberg-II/Kommunal--og-regionaldepartementet/Nyheter-og-pressemeldinger/pressemeldinger/2010/gratisferje-pa-sambandet-grytoy---sandso.html?id=598229>

Statistisk sentralbyrå befolkningstall:

<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabellHjem.asp?KortNavnWeb=folkemengde&CMSSubjectArea=befolkning&checked=true>

Statistisk sentralbyrå, sentralitet:

<https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/sentraliseringen-fortsetter>

Intervjulist

Fokusgrupper på Solund omfattet til sammen 24 personer. Disse representerte et bredt spekter av den voksne befolkningen. Inkludert ungdommer, pensjonister, representanter for barnefamilier og selvstendignæringsdrivende, både i form av folk som drev næring i ytre Solund og folk som var bosatt i ytre men drev næring i kommunesenteret.

Telefonintervjuer med tilsammen 6 personer: tidligere ordfører, Gårdbrukere, vekstedseier og ledere for relativt sett store virksomheter på Bjarkøy.

Fokusgruppe på Bjarkøy: Bare to personer trosset været og møtte opp. Begge er ledere for mindre foretak på øya.

Vedlegg 1, Analyse av spørreundersøkelse

1. Gjennomføring og problemstillinger

Forståelsen av fergas funksjon som transportåre generelt, og betydningen av det at den er gratis spesielt, belyses i dette prosjektet også av en egen spørreundersøkelse.

Spørreundersøkelsen er gjennomført ved at et enkelt postalt spørreskjema (vedlegg 2) er sendt ut til alle husstander i følgende postnummersoner i Solund og i gamle Bjarkøy kommune per post:

Solund: 6927 Ytrøygrend, 6928 Kolgrov, 6924 Hardbakke, 6926 Krakhella (kart 1).

Bjarkøy: 9426 Bjarkøy, 9425 Sandsøy, 9420 Lundenes (begrenset til adresser innenfor tidligere Bjarkøy kommune), kart 2.

Utsendelsen ble gjort på grunnlag av adresselister bestilt fra Bring Dialog Norge (Posten). Det ble også laget en elektronisk versjon av spørreskjemaet, som man kunne klikke seg inn på og svare der istedenfor å sende inn det manuelle skjemaet. Denne muligheten ble benyttet av kun 16 respondenter, mens det kom inn 229 svar per post.

Det ble sendt ut spørreskjema til i alt 407 husstander i Solund og 241 husstander i Bjarkøy – fratrasket i alt 20 utsendelser som kom i retur.

Dette er et ganske høyt antall husstander i forhold til befolkningstallene i de postnummersonene hvor skjemaene ble sendt (ca 750 personer i Solund og ca 450 i Bjarkøy, det vil si færre enn to personer per husstand). I spørreskjemaets følgebrev ble det derfor presisert at dersom noen husstander mottok mer enn ett skjema, skulle det kun svares på ett av dem. Vi har imidlertid ikke noen oversikt over i hvilket omfang Bring Dialog Norge sine adresselister eventuelt inneholder dobbeltregistreringer av husstander. Svarprosentene er derfor regnet ut fra antallet personer de innsendte skjemaene representerer i forhold til beregnet antall bosatte innenfor hver postnummersone (basert på kretsvis befolkningstall).



Kart 1 Postsoner og postnummer i Solund kommune



Kart 2 Postsoner og postnummer i tidligere Bjarkøy kommune

Det vi ønsket å registrere med denne undersøkelsen er reisevaner og faktisk bruk av ferga til ulike gjøremål (arbeidsreiser, besøk, ulike ærend, sosiale aktiviteter etc). Det er her viktig å skille etter hvor man bor i forhold til fergestrekning, kommunesenter, skoler etc. Et annet viktig skille er i hvilket omfang ulike ærender og aktiviteter utføres i forbindelse med arbeidsreiser eller på egne reiser.

I denne sammenhengen ønsket vi også å registrere i hvilken grad omfanget av reiser og aktiviteter har endret seg etter at ferga sluttet å være gratis. Konkret spør vi om følgende:

- Reisehyppighet – hvor ofte bruker personer i husstanden ferga
- Hvilke typer av ærend og aktiviteter husstanden utfører, som krever bruk av ferga,
 - i sammenheng med reiser til/fra arbeid eller skole
 - på egne reiser
- Om ferga brukes oftere eller sjeldnere til ulike aktiviteter og ærender etter at ferga sluttet å være gratis

Skjemaet omfatter følgende bakgrunnsvariable:

- Postnummer, avstand til fergeteiet
- Antall personer i husstanden, fordelt på yrkesaktive, trygdede/hjemmевærende og barn

- Antall som bruker ferga til arbeidsreiser
- Transportmiddel til fergeteiet

Det ble også gitt anledning til å komme med egne kommentarer.

Resultater Solund

Svarinngang

I tabellen nedenfor har vi delt populasjonen etter som de bor på vestsida (Kolgrov, Ytrøygrend) eller østsida (Hardbakke, Krakhella) av fergesambandet.

Det er som ventet størst engasjement blant dem som bor på Ytre Sula og er avhengige av ferga. Svarprosenten blant husholdningene er over 50 prosent. Ser vi på svarinngang målt etter antall personer skjemaene representer (sum antall personer i husstandene som har svart) og antall bosatte er svarprosentene noe høyere, nær 60 prosent.

Tabell 1 Antall innsendte skjemaer, antall personer i husstander som har innsendt skjema, og svarprosent.
Solund

Postnummersone	Antall utsendte skjemaer	Antall innsendte skjemaer	Svarprosent skjemaer	Antall personer innsendte skjemaer	Antall bosatte personer totalt	Svarprosent personer
Kolgrov/Ytrøygrend	116	61	52,6	133	227	58,6
Hardbakke/Krakhella	291	84	28,9	227	515	44,1
Sum Solund	407	145	35,6	360	742	48,5

Blant dem som bor på innsiden av fergesambandet er svarprosenten litt under 30 prosent for innsendte skjemaer, men de husstandene som har sendt inn skjemaet representerer 44 prosent av befolkningen.

I og med at over 50 prosent av alle husstandene på Ytre Sula har svart, kan vi bryte ned dataene på husstander med og uten yrkesaktive og med og uten barn, selv om det kun er 61 respondenter. I områdene innenfor fergesambandet er ikke denne nedbrytingen så viktig, fordi disse i mindre grad reiser med ferga.

Egenskaper ved husstandene i området

Det er en del typiske forskjeller i husstandsstrukturen på innsiden og yttersiden av fergesambandet. På Ytre Sula består tre av fire husstander av en eller to personer, mens det i Hardbakke og Krakhella postsoner er nesten like mange husstander med tre eller flere personer som det er husstander med en eller to.

Tabell 2 Antall personer per husstand på hver side av fergesambandet. Prosent.

	Antall personer per husstand					sum
	1	2	3	4	5 eller flere	
Kolgrov/Ytrøygrend	26,7	50,0	6,7	8,3	8,3	100,0
Hardbakke/Krakhella	14,3	39,3	21,4	13,1	11,9	100,0

Denne strukturen gjenspeiler seg i antallet yrkesaktive, antallet trygdede/pensjonerte og antallet barnefamilier (tabell 3 – 5).

Tabell 3 Antall pensjonister/ trygdede per husstand på hver side av fergesambandet. Prosent.

	Antall personer per husstand				sum
	0	1	2	3 eller flere	
Kolgrov/Ytrøygrend	46,7	26,7	26,7	,0	100,0
Hardbakke/Krakhella	70,2	21,4	8,3	,0	100,0

Tabell 4 Antall yrkesaktive personer per husstand på hver side av fergesambandet. Prosent.

	Antall personer per husstand					sum
	0	1	2	3	4 eller flere	
Kolgrov/Ytrøygrend	40,0	26,7	21,7	8,3	3,3	100,0
Hardbakke/Krakhella	14,3	27,4	47,6	8,3	2,4	100,0

Tabell 5 Antall personer under 18 år per husstand på hver side av fergesambandet. Prosent.

Antall pers under 18 år	Antall personer per husstand				sum
	0	1	2	3 eller flere	
Kolgrov/Ytrøygrend	80,0	11,7	5,0	3,3	100,0
Hardbakke/Krakhella	66,7	16,7	9,5	7,1	100,0

På Ytre Sula er det minst en trygdet/pensjonert person i over halvparten av husstandene i utvalget, men bare i 30 prosent av husstandene i Hardbakke/Krakhella er det minst en trygdet/pensjonert.

Videre er det 40 prosent av husstandene på Ytre Sula som ikke har noen yrkesaktive (disse består kun av pensjonister/trygdede), mens det kun er 14 prosent av husstandene i Hardbakke/Krakhella som ikke har yrkesaktive (12 prosent består av kun trygdede/pensjonerte). Bare 20 prosent av husstandene på Ytre Sula har barn under 18 år, mot 33 prosent i Hardbakke/Krakhella.

Husstandene på Ytre Sula er altså kjennetegnet ved at de i stor grad er små husstander uten barn, og med yrkesaktive i seks av 10 husstander. De husstandene som ikke har yrkesaktive, består utelukkende av en eller to personer. På den annen side består ikke de små husstandene av kun pensjonister og trygdede, ca halvparten av dem har minst en sysselsatt.

Bruk av ferga generelt

Det er som ventet de som bor på Ytre Sula som først og fremst bruker ferga. Halvparten av husstandene bruker ferga oftere enn to ganger i uka og 83 prosent minst ukentlig. De aller fleste på innsiden av sambandet bruker ferga maksimalt en til to ganger i måneden (tabell 6).

Tabell 6 Reisefrekvens etter bosted. Reiser utenom til/fra arbeid eller skole. Prosent

	Flere enn 2 ganger i uka	1-2 ganger i uka	1-2 ganger per måned	sjeldnere	sum
Kolgrov/Ytrøygrend	51	32	13	5	100
Hardbakke/Krakhella	5	9	35	50	100

Nesten halvparten av de yrkesaktive personene som svarene fra bosatte på Ytre Sula representerer bruker ferga daglig til arbeid, og ytterligere drøyt 30 prosent bruker den av og til i jobbsammenheng (tabell 7). Det er få av de som er bosatt på innsiden (Hardbakke/Krakhella) som har sitt daglige virke på Ytre Sula, men drøyt 30 prosent benytter ferga av og til i jobbsammenheng.

Tabell 7 Hyppighet i bruk av ferge til jobb etter bosted. Antall personer og prosent

	Kolgrov/Ytrøygrend		Hardbakke/Krakhella	
	N	prosent	N	prosent
Daglig	32	48,5	9	6,2
Av og til	21	31,8	46	31,5
Bruker ikke ferga til/fra jobb	13	19,7	91	62,3
sum	66	100,0	146	100,0

De fleste på Ytre Sula bor naturlig nok relativt nær fergeleiet (tabell 8). Om lag to tredeler bor innenfor en reiseavstand på 10 km, og snittavstanden er 7,6 km.

Tabell 8 Reiseavstand til fergeleiet etter bosted. Prosent

	0-4,9 km	5-9,9 km	10-14,9 km	15 km +	sum	snitt km
Kolgrov/Ytrøygrend	35,8	28,3	34,0	1,9	100,0	7,6
Hardbakke/Krakhella	2,6	17,9	48,7	30,8	100,0	13,7

Bosatte i postnummersonene Hardbakke og Krakhella har en snittavstand på knapt 14 km. De fleste bor i Hardbakkeområdet, ca halvparten har en reiseavstand på 10-14 km.

Nesten to tredeler av de som er bosatt på Ytre Sula bruker bil (43 prosent) eller blir kjørt med privatbil (21 prosent) til og fra ferga. Om lag en firedel oppgir at de benytter rutebuss (tabell 9). Tre av fire bosatt på innsiden av sambandet (Hardbakke/Krakhella) bruker egen bil til ferga.

Tabell 9 Tilbringertransport til ferga etter bosted. Prosent

	Kolgrov/Ytrøygrend	Hardbakke/Krakhella
Bruker bil til ferga	42,7	75,5
Bruker rutebuss til ferga	24,0	11,8
Bruker drosje til ferga	9,4	2,9
Sykler eller går til ferga	0,0	2,0
Kjøres/hentes med privat bil til ferga	20,8	3,9
Bruker annen transport til ferga	3,1	3,9
	100,0	100,0

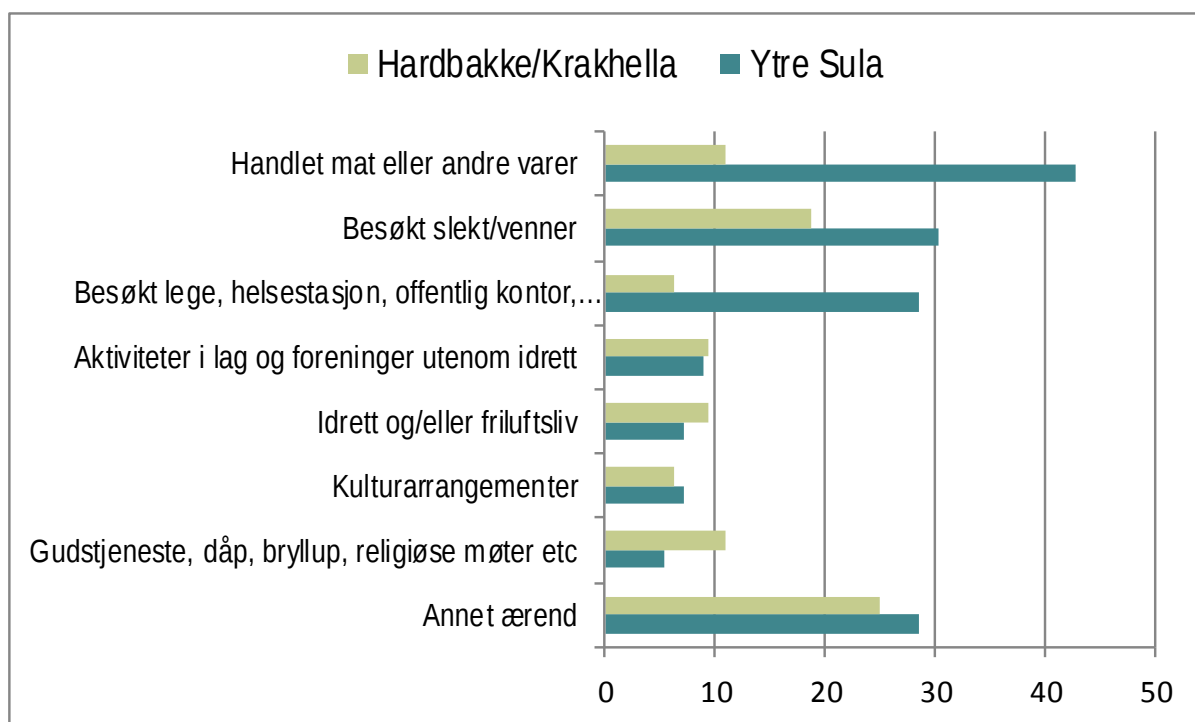
Bruken av ferga til spesifiserte gjøremål siste fire uker

Husstandene ble spurt om noen i husstanden hadde brukt ferga til bestemte (spesifiserte) gjøremål i løpet av de siste fire ukene. Det vil si at det var tilstrekkelig om en person i husstanden hadde gjort vedkommende gjøremål en gang.

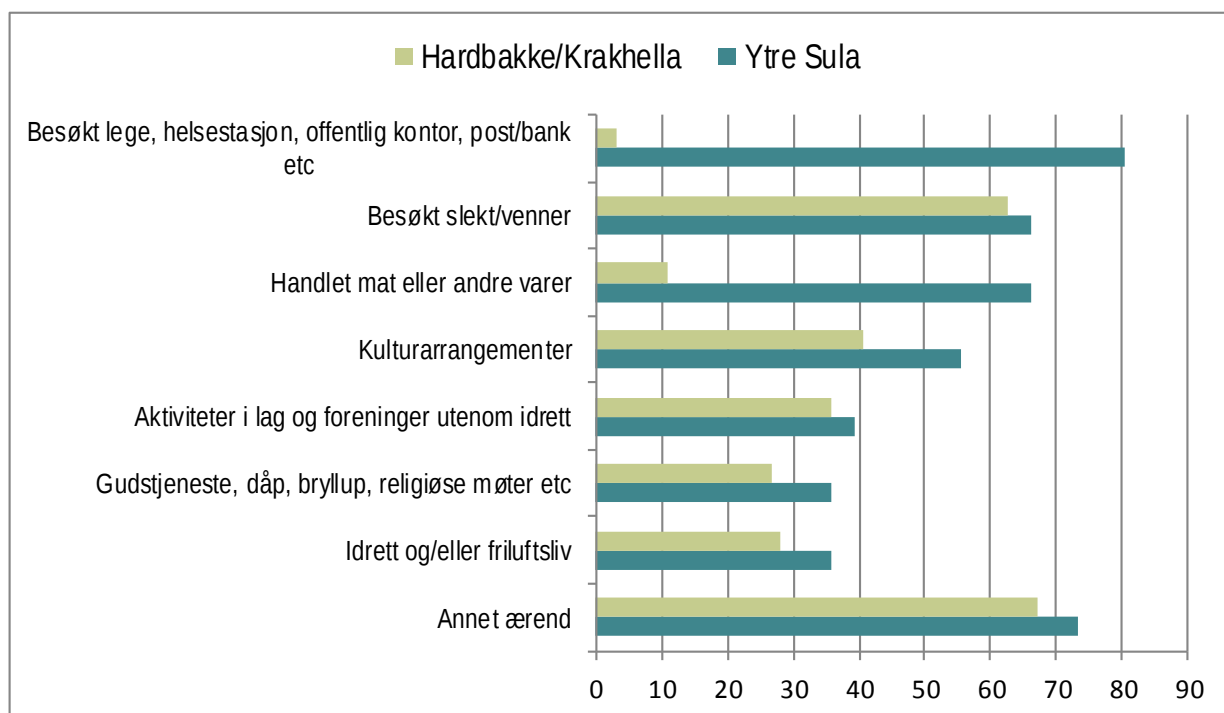
56 av 60 respondenter i Kolgrov/Ytrøygrend og 64 av 84 i Hardbakke/Krakhella oppgir at de har benyttet ferga i løpet av de siste fire ukene før man besvarte spørreskjemaet. Figur 1 og 2 viser hvor stor andel av disse som har brukt ferga i forbindelse med ulike typer av gjøremål, på henholdsvis reiser til/fra arbeid eller skole og på reiser utenom arbeids- og skolereiser.

Blant bosatte på Ytre Sula er det store andeler av husstandene som foretar egne reiser med ferga til ulike gjøremål. Her topper gjøremål som man i regelen må til kommunesenteret Hardbakke for å få utført; besøk på offentlige kontorer/lege etc, besøk hos slekt og venner og handling. Det er også disse typene gjøremål som hyppigst foretas i forbindelse reise til/fra arbeid og/eller skole. Ulike typer av aktiviteter (kultur, idrett, deltakelse i foreningsliv og religiøse aktiviteter) har relative høye andeler, men kombineres i liten grad med jobb- og skolereiser.

Blant bosatte i Hardbakke/Krakhella er det besøk som er den klart hyppigste aktiviteten som folk benytter ferga til. Det er også relativt mange som reiser til Ytre Sula på ulike sosiale aktiviteter. Det er få som utfører gjøremål i forbindelse med jobb- og skolereiser, her skiller besøk hos slekt og venner seg litt ut fra øvrige gjøremål.



Figur 1 Andelen av husstander hvor noen i husstanden har benyttet ferga siste fire uker, etter type gjøremål, i sammenheng med reise til/fra skole eller arbeid eller på egen reise (prosent).



Figur 2 Andelen av husstander hvor noen i husstanden har benyttet ferga siste fire uker, etter type gjøremål, utenom reise til/fra skole eller arbeid eller på egen reise (prosent).

Tallene for andelen som utfører gjøremål i forbindelse med jobb- og skolereiser er for øvrig ikke korrigert for andelen av husstander som ikke har yrkesaktive eller skolebarn.

Tallene i figur 1 og 2 reflekterer ikke hyppigheten av bruk av ferga til ulike gjøremål, men om noen i husstanden faktisk har benyttet ferga til vedkommende gjøremål. En må her huske på at bosatte på Ytre Sula har klart høyere bruksfrekvens enn bosatte i området Hardbakke/Krakhella (tabell 5.6).

Endringer i bruk av ferga etter gratisperiodens slutt

Tabell 10 viser at det er flere husstander som bruker ferga like ofte som da den var gratis (eller oftere) enn det er husstander som bruker ferga sjeldnere. Det er likevel såpass stor andel som 41 prosent på Ytre Sula og 45 prosent på innsiden av sambandet som bruker ferga sjeldnere nå enn da den var gratis.

Tabell 10 Endringer i bruken av ferga etter at ferga sluttet å være gratis, utenom reiser til/fra arbeid og skole, etter bosted. Prosent

	Sjeldnere enn før	Som før eller oftere	Antall svar	Oppgir «ikke aktuelt» (N)	Sum (N)
Kolgrov/Ytrøygrend	41,1	58,9	56	2	58
Hardbakke/Krakhella	44,9	55,1	78	5	83
I alt	43,3	56,7	134	7	141

I tabell 11 og 12 har vi sett nærmere på hvordan endringer i bruken fordeler seg på ulike gjøremål. Vi har her regnet fordelinger ut fra svarene fra dem som ikke har krysset av ”ikke aktuelt”. Denne varierer en del fra gjøremål til gjøremål (ytterste kolonne).

Blant husstandene på Ytre Sula er det handleturer og deltakelse i kulturarrangementer hvor andelen som svarer ”sjeldnere” er større enn 50 prosent.

Bortsett fra besøk hos lege/helsestasjon eller post/bank – som i liten grad utføres sjeldnere – er det en relativt høy andel av husstandene som foretar de spesifiserte gjøremålene sjeldnere enn før. Bortfallet av gratis ferge har i noe mindre grad påvirket besøk hos slekt og venner enn det har påvirket de andre typene av gjøremål.

Tabell 11 Endringer i bruk av ferge etter ulike gjøremål, utenom reiser til/fra arbeid og skole. Husstander i Kolgrov og Ytøygrend postsoner. Prosent og antall gjøremålet er aktuelt for.

	Sjeldnere enn før	Som før eller oftere	Antall svar ⁷	Antall ”ikke aktuelt”
Hvor ofte bruker dere ferge for å besøke slekt og venner	37,5	62,5	48	6
Hvor ofte bruker dere ferge for å handle	53,1	46,9	49	8
Hvor ofte bruker dere ferge til lege, helsestasjon, post/bank	10,5	89,5	57	3
Hvor ofte bruker dere ferge for å delta i gudstjenester/møter	41,9	58,1	31	26
Hvor ofte bruker dere ferge for å delta på foreningsarbeid og møter	42,5	57,5	40	16
Hvor ofte bruker dere ferge for å delta på kulturarrangementer	52,2	47,8	46	10
Hvor ofte bruker dere ferge for å være med på idrett og friluftsliv	46,9	53,1	32	23

Blant husstander i Hardbakke/Krakhella (tabell 12) er det gjennomgående færre som svarer ”sjeldnere”, men med ett unntak: Det er en noe større andel (43,5 prosent) som svarer at man bruker ferge sjeldnere for å besøke slekt og venner.

Man bør også merke seg at en relativt stor andel (37,5 prosent) har svart at de sjeldnere deltar i kulturarrangementer.

Tabell 12 Endringer i bruk av ferge etter ulike gjøremål, utenom reiser til/fra arbeid og skole. Husstander i Hardbakke og Krakhella postsoner. Prosent og antall gjøremålet er aktuelt for.

	Sjeldnere enn før	Som før eller oftere	Antall svar ⁸	Antall ”ikke aktuelt”
Hvor ofte bruker dere ferge for å besøke slekt og venner	43,5	56,5	62	21
Hvor ofte bruker dere ferge for å handle	29,4	70,6	17	62
Hvor ofte bruker dere ferge til lege, helsestasjon, post/bank	22,2	77,8	9	71
Hvor ofte bruker dere ferge for å delta i gudstjenester/møter	30,3	69,7	33	49
Hvor ofte bruker dere ferge for å delta på foreningsarbeid og møter	32,4	67,6	37	44
Hvor ofte bruker dere ferge for å delta på kulturarrangementer	37,5	62,5	56	24
Hvor ofte bruker dere ferge for å være med på idrett og friluftsliv	44,2	55,8	43	36

I tabell 13 vises tall for ulike typer av tilpasning til bortfallet av gratisferge. Både på Ytre Sula og i Hardbakke/Krakhella er det relativt liten forandring mht å delta mer i aktiviteter på egenside av fergesambandet. Det er flere som lar være å ta med bilen på ferge enn før på begge sider. Folk på Ytre Sula har også i økende grad kombinert ærend med reise til arbeid/skole.

De største utslagene finner vi når det gjelder besøk fra slekt og venner. På Ytre Sula er det omtrent like stor andel som mener at det kommer færre besøk med ferge, som andelen som mener at ting er som før. Det er i også slik at folk på innsiden av

⁷ Fratrasket de husstandene som har oppgitt at dette gjøremålet ikke er aktuelt

⁸ Samme som fotnoten over

fergeleiet i stor grad også mener at det kommer færre besøk enn før med ferga (45 prosent).

Tabell 13 Endringer i ulike aktiviteter knyttet til bruk av ferga. Prosent

Kolgrov/Ytrøygrend	Sjeldnere enn før	Som før	Oftere enn før	Antall svar ⁹
Hvor ofte deltar dere i aktiviteter som ikke krever ferge	9,3	79,1	11,6	43
Hvor ofte tar dere bilen med på ferga nå	29,5	56,8	13,6	44
Hvor ofte gjør dere ærend i forbindelse med reise til arbeid eller skole	10,3	64,1	25,6	39
Hvor ofte bruker slekt og venner ferga for å besøke deg/dere	47,3	49,1	3,6	55
Hardbakke/Krakhella				
Hvor ofte deltar dere i aktiviteter som ikke krever ferge	6,9	86,2	6,9	58
Hvor ofte tar dere bilen med på ferga nå	18,9	81,1	0,0	74
Hvor ofte gjør dere ærend i forbindelse med reise til arbeid eller skole	16,1	77,4	6,5	31
Hvor ofte bruker slekt og venner ferga for å besøke deg/dere	45,2	54,8	0,0	62

Kommentarer

Det er i alt ni respondenter som har lagt ved egne kommentarer til spørreskjemaet.

De fleste kommentarene går på gratisfergas betydning for samhold og fellesskap gjennom sammenknytningen av de ytre og indre områdene og at betaling er en barriere gjennom at folk kvier seg for å reise ofte.

Det gis også kommentarer på at arbeidsreiser oppleves som dyre, og at det var gunstig for næringslivet med gratis ferge. Spesielt framheves betydningen for turisme, fergekostnad er en barriere, gir færre kunder for kafedrift og opplevelser (færre dagsbesøk). Det gis også noen kommentarer om manglende fegrer om kvelden, og betydningen av dette for skiftarbeid, turister som ankommer sent osv.

⁹ Samme som fotnoten over

Resultater Bjarkøy

Svarinngang

Spørreundersøkelsen er gjennomført blant bosatte på øyene Bjarkøy, Sandsøy og den delen av Grytøy som hørte til Bjarkøy kommune (Fenes krets).

Svarprosenten er høyest blant bosatte på Sandsøy (47,5), og lavest på Grytøy (en av tre). De innsendte skjemaene fra Grytøy omfatter imidlertid en overvekt av husstander hvor antall personer er større enn gjennomsnittet, slik at skjemaene representerer nesten to tredeler av antallet personer i Fenes krets på Grytøy.

På Sandsøy er det også en viss overvekt av husstander med flere medlemmer enn gjennomsnittet, mens det på Bjarkøy er godt samsvar mellom de to svarprosentene. Samlet er svarinngangen målt etter antall personer skjemaene representer (sum antall personer i husstandene som har svart) og antall bosatte ca 50 prosent.

Tabell 14 Antall innsendte skjemaer, antall personer i husstander som har innsendt skjema, og svarprosent. Bjarkøy.

	Antall utsendte skjemaer	Antall innsendte skjemaer	Svarprosent skjemaer	antall personer innsendte skjemaer	antall bosatte personer totalt	Svarprosent personer
Bjarkøy	137	59	43,1	126	286	44,1
Sandsøy	59	28	47,5	58	102	56,9
Grytøy (Fenes krets)	45	15	33,3	41	63	65,1
Sum Bjarkøy	241	102	42,3	225	451	49,9

Vi har altså relativt få svar fra Grytøy (15 skjemaer) og fra Sandsøy (28), men vi har likevel en såpass stor andel av de bosatte representert at vi kan bryte ned enkelte variable geografisk på de tre øyene.

Egenskaper ved husstandene i området

Både på Bjarkøy og Sandsøy er det overvekt av husstander med en eller to personer. Dette gjelder spesielt på Sandsøy, hvor det kun er to av 28 husstander (blant respondentene) som er flere enn to personer. Blant de 15 respondentene på Grytøy har nesten halvparten tre eller flere personer i husstanden.

Tabell 15 Antall personer per husstand på hver side av fergesambandet. Prosent.

	Antall personer per husstand					sum
	1	2	3	4	5 eller flere	
Bjarkøy	25,4	52,5	10,2	8,5	3,4	100,0
Sandsøy	17,9	71,4	0	7,1	3,6	100,0
Grytøy (Fenes krets)	20,0	33,3	13,3	33,3		100,0

Denne strukturen gjenspeiler seg i antallet yrkesaktive, antallet trygdede/pensjonerte og antallet barnefamilier (tabell 16 – 18).

Tabell 16 Antall pensjonister/trygdede per husstand på hver side av fergesambandet. Prosent.

	Antall personer per husstand			sum
	0	1	2	
Bjarkøy	47,5	37,3	15,3	100,0
Sandsøy	21,4	46,4	32,1	100,0
Grytøy (Fenes krets)	53,3	26,7	20,0	100,0

Tabell 17 Antall yrkesaktive personer per husstand på hver side av fergesambandet. Prosent.

	Antall personer per husstand				sum
	0	1	2	3	
Bjarkøy	27,1	35,6	32,2	5,1	100,0
Sandsøy	50,0	32,1	17,9	,0	100,0
Grytøy (Fenes krets)	26,7	33,3	33,3	6,7	100,0

Tabell 18 Antall personer under 18 år per husstand på hver side av fergesambandet. Prosent.

	Antall personer per husstand				sum
	0	1	2	3 eller flere	
Bjarkøy	83,1	8,5	5,1	3,4	100,0
Sandsøy	89,3	7,1	3,6	,0	100,0
Grytøy (Fenes krets)	73,3	13,3	13,3	,0	100,0

Om lag halvparten av husstandene på Bjarkøy og Grytøy har en eller to trygdede/pensjonister, om lag tre fjerdedeler har minst en yrkesaktiv, mens det er barn i hver sjettede husstand på Bjarkøy og i hver fjerde på Grytøy. Hver fjerde husstand består kun trygdede/pensjonister.

På Sandsøy er det minst en trygdet eller pensjonert person i åtte av ti husstander og det er yrkesaktive i halvparten av husstandene. Det er barn i bare en av 10 husstander – alle i husstander med minst en yrkesaktiv. Halvparten av husstandene på Sandsøy (i undersøkelsen) består av kun trygdede/pensjonister.

Bruk av ferga generelt

De bosatte på Sandsøy bruker lokalferga hyppigst utenom arbeids- og skolereiser (tabell 19). Over 70 prosent bruker den minst en gang i uka, og om lag en tredel flere enn to ganger i uka. Blant dem som er bosatte på Bjarkøy bruker om lag en tredel ferga minst 2 ganger i uka og en drøy tredel ferga 1-2 ganger i uka. Blant dem som er bosatt på Grytøy er det kun ca 10 prosent som bruker ferga minst ukentlig.

Tabell 19 Reisefrekvens etter bosted. Reiser utenom til/fra arbeid og skole. Prosent

	Flere enn 2 ganger i uka	1-2 ganger i uka	1-2 ganger per måned	sjeldnere	sum
Bjarkøy	15,0	43,3	37,5	4,2	100,0
Sandsøy	34,5	36,4	23,6	5,5	100,0
Grytøy (Fenes krets)	0,0	10,7	42,9	46,4	100,0
I alt	18,2	36,9	34,5	10,3	100,0

Bruken av ferga til jobb varierer etter bosted (tabell 20), og gjenspeiler hvor de fleste arbeidsplassene innenfor tidligere Bjarkøy kommune er lokalisert. Nær halvparten av yrkesaktive bosatte på Bjarkøy bruker ferga av og til, og knapt 10 prosent daglig. Yrkesaktive bosatt på Sandsøy bruker ferga langt hyppigere, 40 prosent daglig og 30 prosent av og til. 75 prosent av de yrkesaktive i undersøkelsen som er bosatte på Grytøy bruker ikke lokalferga til arbeid.

Tabell 20 Hyppighet i bruk av ferge til jobb etter bosted. Antall personer og prosent

	Bjarkøy		Sandsøy		Grytøy (Fenes krets)	
	N	prosent	N	prosent	N	prosent
Daglig	8	9,3	8	40,0	4	20,0
Av og til	41	47,7	6	30,0	1	5,0
Bruker ikke ferga til/fra jobb	37	43,0	6	30,0	15	75,0
sum	86	100,0	20	100,0	20	100,0

Avstandene mellom bosted og fergeleie er små i dette øysamfunnet. På Sandsøy bor nesten alle innenfor en avstand av 4 kilometer (tabell 21), mens det er noen få på Bjarkøy og på Grytøy (Fenes krets) som bor mer enn 8 km fra fergeleiet.

Tabell 21 Reiseavstand til fergeleiet etter bosted. Prosent

	< 2 km	2-3,9 km	4-7,9 km	8 km eller mer	sum	N	Snitt km
Bjarkøy	14,3	37,5	32,1	16,1	100	56	4,3
Sandsøy	53,6	42,9	3,6	0,0	100	28	1,9
Grytøy (Fenes krets)	0,0	53,8	23,1	23,1	100	13	5,3
I alt	23,7	41,2	22,7	12,4	100	97	3,9

De fleste bruker bil til og fra fergeleiet (tabell 22), noen få går eller sykler.

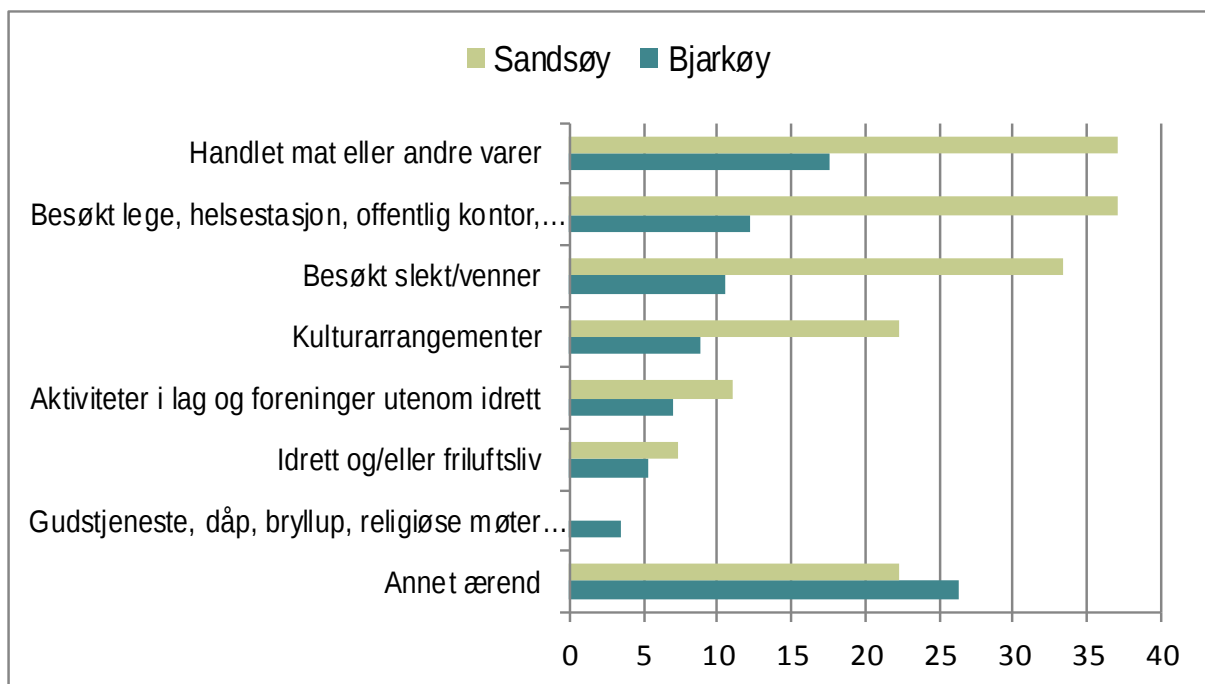
Tabell 22 Tilbringertransport til ferga etter bosted. Prosent

	Bjarkøy	Sandsøy	Grytøy (Fenes krets)	I alt
Bruker bil til ferga	74,3	79,4	77,8	76,2
Bruker rutebuss til ferga	10,8	2,9	0,0	7,1
Bruker drosje til ferga	0,0	0,0	0,0	0,0
Sykler eller går til ferga	5,4	5,9	22,2	7,9
Kjøres/hentes med privat bil til ferga	9,5	2,9	0,0	6,3
Bruker annen transport til ferga	0,0	8,8	0,0	2,4
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0

Bruken av ferga til spesifiserte gjøremål siste fire uker

Husstandene ble spurt om noen i husstanden hadde brukt ferga til bestemte (spesifiserte) gjøremål i løpet av de siste fire ukene. Det vil si at det var tilstrekkelig om en person i husstanden hadde gjort vedkommende gjøremål en gang.

57 av 59 respondenter på Bjarkøy, 27 av 28 på Sandsøy, men bare 10 av 15 på Grytøy (Fenes) oppgir at de har benyttet ferga i løpet av de siste fire ukene. Figur 3 og 4 viser hvor stor andel av bosatte på Bjarkøy og Sandsøy som har brukt ferga i forbindelse med ulike typer av gjøremål, på henholdsvis reiser til/fra arbeid eller skole og på reiser utenom arbeids- og skolereiser.

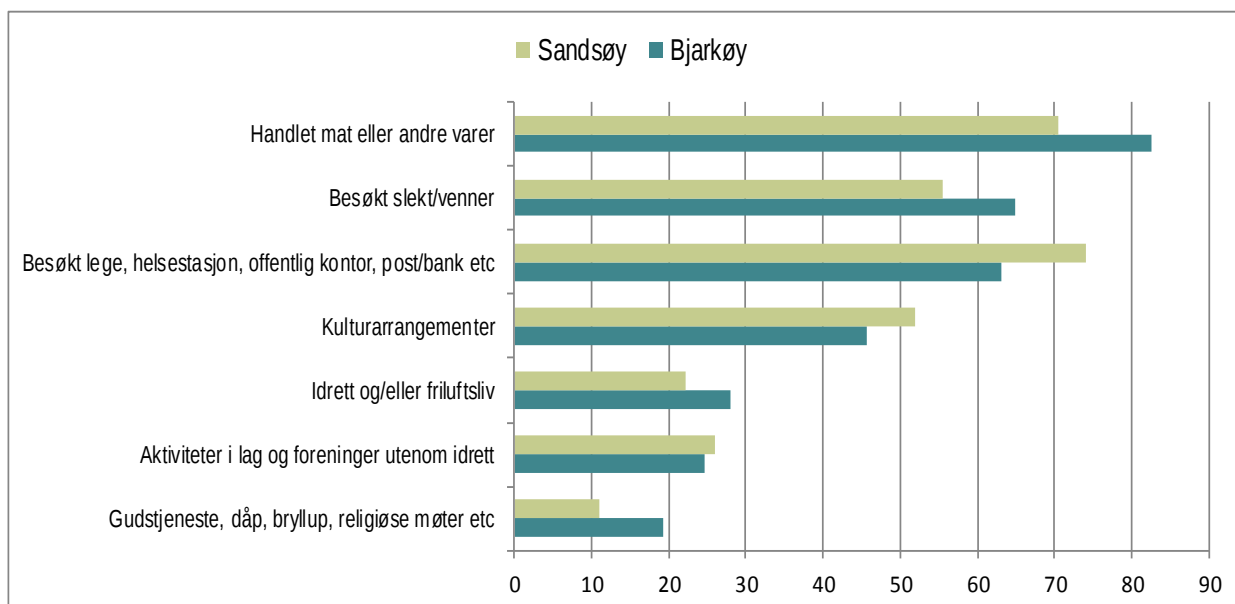


Figur 3 Andelen av husstander hvor noen i husstanden har benyttet ferge siste fire uker, etter type gjøremaal, i sammenheng med reise til/fra skole eller arbeid (prosent).

Det er relativt uvanlig blant bosatte på Bjarkøy å utføre gjøremaal i forbindelse med arbeidsreise. Forklaringen er relativt åpenbar; det er få som er avhengige av lokalferge for å komme på arbeid (10 prosent som reiser daglig) eller til skole, og at de fleste aktiviteter er lokalisert på Bjarkøy. På Sandsøy er det 40 prosent som benytter ferge daglig til arbeidsreiser, og det ser ut til at de fleste av disse har kombinert handling, besøk og besøk hos lege/helsestasjon eller bank/post/offentlig kontor med arbeidsreise minst en gang de siste fire ukene.

Lokalferge brukes mye til å utføre gjøremaal utenom reiser til og fra skole (figur 4), spesielt til slektsbesøk, handling og besøk hos lege/helsestasjon eller post/bank/offentlige kontorer.

Når man studerer resultatene i figur 3 og 4, er det viktig å huske på at lokalferge, i kombinasjon med ferge Grytøy – fastlandet (Bjørnerå-Stornes), er alternativ transportmåte (til hurtigbåt) til Harstad. Når folk oppgir at de har brukt lokalferge til handleturer, legebesøk, slektsbesøk og kulturarrangementer, etc, kan det være Harstad som har vært reisemålet. Spesielt må de høye andelene for bosatte på Bjarkøy ses i lys av dette. Man kan også lese tallene for bosatte på Grytøy i lys av dette, selv om det er få respondenter. Det er for eksempel ingen som har oppgitt at de har brukt lokalferge til handleturer.



Figur 4 Andelen av husstander hvor noen i husstanden har benyttet ferga siste fire uker, etter type gjøremål, utenom reise til/fra skole eller arbeid (prosent).

Endringer i bruk av ferga etter gratisperiodens slutt

På spørsmålet om husstanden bruker lokalferga sjeldnere eller oftere enn før – utenom reiser til/fra arbeid og skole – er det nær 70 prosent på Bjarkøy og Grytøy som oppgir at de bruker den sjeldnere enn før (tabell 23) og om lag 30 prosent som bruker den som før eller oftere.

Tabell 23 Endringer i bruken av ferga etter at ferga sluttet å være gratis, utenom reiser til/fra arbeid og skole, etter bosted. Prosent

	Sjeldnere enn før	Som før eller oftere	Antall svar	Oppgir «ikke aktuelt» (N)	Sum (N)
Bjarkøy	68,4	31,6	57	2	59
Sandsøy	30,8	69,2	26	1	27
Grytøy/Fenes	69,2	30,8	13	2	15
I alt	58,3	41,7	96	5	101

Blant bosatte på Sandsøy er det imidlertid omvendt, nær 70 prosent bruker den som før (eller oftere).

For alle tre øyene under ett er deltakelse i kulturarrangementer, private besøk og handleturer de gjøremålene hvor størst andel av respondentene oppgir nedgang i bruk av ferga (tabell 24). Det er også høy andel som sjeldnere bruker ferga til religiøse arrangementer, men her det et flertall som har oppgitt ”ikke aktuelt”.

Tabell 24 Endringer i bruk av ferga etter ulike gjøremål, utenom reiser til/fra arbeid og skole. Alle husstander. Prosent og antall gjøremålet er aktuelt for.

	Sjeldnere enn før	Som før eller oftere	Antall svar ¹⁰	Antall "ikke aktuelt"
Hvor ofte bruker dere ferga for å besøke slekt og venner	58,8	41,2	85	11
Hvor ofte bruker dere ferga for å handle	55,1	44,9	78	19
Hvor ofte bruker dere ferga til lege, helsestasjon, post/bank	20,3	79,7	74	25
Hvor ofte bruker dere ferga for å delta i gudstjenester/møter	68,0	32,0	25	69
Hvor ofte bruker dere ferga for å delta på foreningsarbeid og møter	45,1	54,9	51	44
Hvor ofte bruker dere ferga for å delta på kulturarrangementer	61,7	38,3	81	17
Hvor ofte bruker dere ferga for å være med på idrett og friluftsliv	70,7	29,3	41	55

Det er noen ulikheter mellom det bosatte på Bjarkøy og det bosatte på Sandsøy svarer (tabell 25 og 26). Den mest iøynefallende forskjellen gjelder handleturer; to tredeler av husstandene på Bjarkøy bruker ferga sjeldnere enn før til handling, mens det bare er 29 prosent på Sandsøy som oppgir dette. En forklaring på dette kan være at man på Bjarkøy i større grad har gått over til å handle på øya etter forsøket ble avsluttet, i stedet for i Harstad, men man på Sandsøy både under og etter forsøket har handlet i Harstad.

Tabell 25 Endringer i bruk av ferga etter ulike gjøremål, utenom reiser til/fra arbeid og skole. Husstander på Bjarkøy. Prosent og antall gjøremålet er aktuelt for.

	Sjeldnere enn før	Som før eller oftere	Antall svar ¹¹	Antall "ikke aktuelt"
Hvor ofte bruker dere ferga for å besøke slekt og venner	62,3	37,7	53	3
Hvor ofte bruker dere ferga for å handle	66,7	33,3	51	5
Hvor ofte bruker dere ferga til lege, helsestasjon, post/bank	22,0	78,0	41	17
Hvor ofte bruker dere ferga for å delta i gudstjenester/møter	66,7	33,3	12	45
Hvor ofte bruker dere ferga for å delta på foreningsarbeid og møter	42,9	57,1	28	29
Hvor ofte bruker dere ferga for å delta på kulturarrangementer	64,0	36,0	50	8
Hvor ofte bruker dere ferga for å være med på idrett og friluftsliv	75,0	25,0	24	34

Det er relativt store andeler på Bjarkøy – omtrent to tredeler – som sjeldnere bruker ferga til slekts- og vennebesøk og kulturarrangementer, og tre firedeler som sjeldnere bruker ferga til deltakelse i idrett og friluftsliv. På Sandsøy er disse andelene gjennomgående lavere.

Andelen som svarer "sjeldnere enn før" er lav på begge øyer for reiser til lege/helsestasjon, post/bank og offentlige kontorer.

¹⁰ Fratrullet de husstandene som har oppgitt at dette gjøremålet ikke er aktuelt

¹¹ Fratrullet de husstandene som har oppgitt at dette gjøremålet ikke er aktuelt

Tabell 26 Endringer i bruk av ferge etter ulike gjøremål, utenom reiser til/fra arbeid og skole. Husstander på Sandsøy. Prosent og antall gjøremålet er aktuelt for.

	Sjeldnere enn før	Som før eller oftere	Antall svar ¹²	Antall "ikke aktuelt"
Hvor ofte bruker dere ferga for å besøke slekt og venner	47,6	52,4	21	2
Hvor ofte bruker dere ferga for å handle	29,2	70,8	24	3
Hvor ofte bruker dere ferga til lege, helsestasjon, post/bank	16,0	84,0	25	1
Hvor ofte bruker dere ferga for å delta i gudstjenester/møter	70,0	30,0	10	12
Hvor ofte bruker dere ferga for å delta på foreningsarbeid og møter	37,5	62,5	16	7
Hvor ofte bruker dere ferga for å delta på kulturarrangementer	52,4	47,6	21	4
Hvor ofte bruker dere ferga for å være med på idrett og friluftsliv	63,6	36,4	11	12

Det kan være vanskelig å avgjøre hvorvidt det er gjeninnføring av betaling på ferga som gjør at folk bruker den såpass mye sjeldnere til de ulike gjøremålene, eller om det er andre faktorer som spiller inn. Tallene i tabell 24 – 26 kan tyde på at endringene i fergebruk er minst for de mest nødvendige ærendene (lege, offentlig kontor, handling for folk på Sandsøy), noe som understøtter en antakelse om at fergekostnaden kun har en tydelig effekt for reiser til andre, mer fritidsbetonte ærender.

I tabell 27 vises tall for ulike typer av tilpasning til bortfallet av gratis ferge. Det er få (omtrent en av ni) som har økt hyppigheten av deltakelse i aktiviteter som ikke krever ferge, samtidig som det er noen flere – en av fire – som sjeldnere tar bil med på ferga.

Det å utføre ulike ærend i samband med reise til/fra arbeid er den eneste typen av tilpasning som viser en signifikant økning – ca 20 prosent.

Størst utslag i svarkategorien «sjeldnere enn før» finner vi for omfanget av besøk man selv får – 71 prosent oppgir at dette skjer sjeldnere nå. Her er utslaget størst for Bjarkøy (75 prosent), mens det er en noe lavere andel på Sandsøy, ca 60 prosent, som oppgir at de sjeldnere får besøk.

Vi ser også at man sjeldnere bruker lokalferga i forbindelse med turer til Harstad. To tredeler av de som bor på Bjarkøy og 46 prosent av de som bor på Sandsøy oppgir dette. Hvorvidt dette innebærer at antallet reiser til Harstad har gått mye eller lite ned, og/eller i hvilken grad man nå heller bruker hurtigbåt, har vi ikke noe grunnlag for å vurdere ut fra spørreundersøkelsen.

¹² Fratrullet de husstandene som har oppgitt at dette gjøremålet ikke er aktuelt

Tabell 27 Endringer i ulike aktiviteter knyttet til bruk av ferge. Prosent

	Sjeldnere enn før	Som før	Oftere enn før	Antall svar ¹³
Alle husstander				
Hvor ofte deltar dere i aktiviteter som ikke krever ferge	11,5	83,3	5,1	78
Hvor ofte tar dere bilen med på ferga nå	25,0	72,8	2,2	92
Hvor ofte gjør dere ærend i forbindelse med reise til arbeid eller skole	21,6	58,8	19,6	51
Hvor ofte bruker slekt og venner ferga for å besøke deg/dere	71,1	28,9	0,0	90
Hvor ofte reiser dere til Harstad	53,3	40,2	6,5	92
Bjarkøy				
Hvor ofte deltar dere i aktiviteter som ikke krever ferge	8,5	87,2	4,3	47
Hvor ofte tar dere bilen med på ferga nå	25,9	72,2	1,9	54
Hvor ofte gjør dere ærend i forbindelse med reise til arbeid eller skole	16,1	61,3	22,6	31
Hvor ofte bruker slekt og venner ferga for å besøke deg/dere	74,5	25,5	0,0	55
Hvor ofte reiser dere til Harstad	66,1	32,1	1,8	56
Sandsøy				
Hvor ofte deltar dere i aktiviteter som ikke krever ferge	13,6	77,3	9,1	22
Hvor ofte tar dere bilen med på ferga nå	28,0	72,0	0,0	25
Hvor ofte gjør dere ærend i forbindelse med reise til arbeid eller skole	28,6	50,0	21,4	14
Hvor ofte bruker slekt og venner ferga for å besøke deg/dere	60,0	40,0	0,0	25
Hvor ofte reiser dere til Harstad	46,2	46,2	7,7	26

Kommentarer

Det var i alt 14 respondenter som ga egne kommentarer. Et flertall av kommentarene går på de høye kostnadene forbundet med reier til/fra Harstad (to ferger), både for egne privatreiser, arbeidsreiser og besøk utenfra. I denne sammenhengen nevnes også kostnadene for næringslivet.

Fergas betydning for lokalsamfunnet er også en gjenganger i kommentarene. Det framheves at gratis ferge betydde mye for husstandenes aktiviteter og mobilitet, og at denne aktiviteten nå er redusert med gjeninnføring av betaling på ferga. Noen trekker også fram at ferga har fått økt betydning etter at kommunen ble slått sammen med Harstad, og en del offentlige funksjoner fulgte med dit.

Flere framhever problemer med korrespondanse, ventetid og kapasitet på lokalferga. Reisetida kan lett bli svært lang fra Bjarkøy og Sandsøy mot Harstad.

¹³ Fratrullet de husstandene som har oppgitt at dette gjøremålet ikke er aktuelt

Vedlegg 2, Spørreskjemaer Solund og Bjarkøy

(forminsket skrift i forhold til original)

Husstandens bruk av ferga Haldorneset - Daløy i Solund

1. Hva er postnummeret der du/dere bor?

☐ 6927 Ytrøygrend ☐ 6928 Kolgrov ☐ 6924 Hardbakke ☐ 6926 Krakhella

2. Hvor langt er det til fergeleiet (Daløy eller Haldorneset) fra der du/dere bor? _____ km

3. Hvor mange personer bor det i din/deres husstand ? _____ person(er)

a Hvor mange av disse er yrkesaktive? _____ person(er)

b Hvor mange av disse er pensjonister/trygdede? _____ person(er)

c Hvor mange av disse er hjemmeværende (ikke pensjonist/trygdet) _____ person(er)

d Hvor mange av disse er barn under 18 år? _____ person(er)

4. Dersom det er yrkesaktive personer i husstanden, benyttes ferga mellom Haldorneset og Daløy på reise til og fra arbeid?

• Vennligst skriv hvor mange personer i husstanden som passer til hver beskrivelse nedenfor:

Bruker ferga stort sett daglig til og fra arbeid: _____ personer i husstanden

Bruker ferga av og til i forbindelse med utførelse av jobb: _____ personer i husstanden

Bruker ikke ferga til arbeidsreiseformål: _____ personer i husstanden

5. Hvor ofte benytter du/dere i husstanden ferga mellom Haldorneset og Daløy utenom reiser til og fra arbeid eller skole?

Vennligst skriv hvor mange personer i husstanden som passer til hver beskrivelse nedenfor.

Bruker ferga vanligvis mer enn to ganger i uka: _____ personer i husstanden

Bruker ferga vanligvis en eller to ganger i uka: _____ personer i husstanden

Bruker ferga vanligvis 1 eller 2 ganger per måned: _____ personer i husstanden

Reiser med ferga sjeldnere enn en gang i måneden: _____ personer i husstanden

6. Hva slags transport bruker du/dere vanligvis til/fra fergeleiet (flere kryss mulig) ?

☐ Egen bil (kjører selv) ☐ Rutebuss ☐ Drosje ☐ Sykler eller går

☐ Kjøres /hentes med privat bil ☐ Annen transport ☐ Bruker sjelden eller aldri denne ferga

Fortsetter på baksiden

7. Til hvilke typer av ærend har du eller andre i din husstand benyttet ferga mellom Daløy og Haldorneset i løpet av de siste fire ukene?

Dersom ingen i husholdningen har benyttet ferga,
sett kryss her og gå videre til spørsmål 8

☐

**I sammenheng
med reise til/fra
arbeid/skole**

**På egen reise (ikke
på reise til/fra
arbeid eller skole)**

	Ja	Nei	Ja	Nei
Besøkt slekt eller venner (vanlige besøk, selskaper etc)	☐	☐	☐	☐
Handlet matvarer eller andre butikkvarer	☐	☐	☐	☐
Besøkt lege, helsestasjon, offentlig kontor, post, bank etc	☐	☐	☐	☐
Kirkegang (gudstjeneste, dåp, bryllup, etc) eller religiøse møter	☐	☐	☐	☐
Aktiviteter i lag og foreninger (utenom idrett/skytterlag)	☐	☐	☐	☐
Vært på kulturarrangementer (film, teater, musikk, foredrag etc)	☐	☐	☐	☐
Drevet idrett eller friluftsliv (jakt, fiske, turgåing, skytterlag etc)	☐	☐	☐	☐
Annet ærend	☐	☐	☐	☐

8. På hvilken måte har husstandens bruk av ferga mellom Daløy og Haldorneset til reiser utenom arbeids- og skolereiser endret seg etter at ferga sluttet å være gratis?

Hvis spørsmålet gjelder noe du vanligvis ikke gjør eller ikke deltar på, kryss av "ikke aktuelt".

	Som før	Sjeldnere enn før	Oftere enn før	Ikke aktuelt
Hvor ofte reiser du/dere med lokalferga Haldorneset – Daløy?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du/dere ferga for å besøke slekt og venner i området?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du/dere ferga for å handle mat eller andre butikkvarer?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du/dere ferga for å besøke lege, helsestasjon, post, bank, etc?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte reiser du/dere med ferga for å delta i gudstjenester / religiøse møter?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du/dere ferga for å delta på foreningsarbeid og møter?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du/dere ferga for å delta på kulturarrangementer?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du ferga for å være med på idrettsaktiviteter, friluftsliv etc?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte deltar du/dere nå i ulike aktiviteter som ikke krever reise med ferga?	☐	☐	☐	☐
	—	—	—	—

Hvis du/dere bruker egen bil til ferga, hvor ofte tar dere bilen med på ferga?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte utfører du/dere ulike ærend når du/dere likevel tar ferga til/fra arbeid?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker slekt eller venner ferga for å besøke deg/dere?	☐	☐	☐	☐

Dersom du har noen kommentarer til husstandens bruk av ferga mellom Daløy og Haldorneset, vennligst skriv dem på et eget ark og legg ved skjemaet. Mange takk for hjelpen!

Husstandens bruk av lokalferga Bjarkøy – Sandsøy – Grytøy

1. Hva er postnummeret der du/dere bor?

☐ 9426 Bjarkøy	☐ 9425 Sandsøy	☐ 9420 Lundenes
---------------------------------------	---------------------------------------	--

2. Hvor langt er det til fergeleiet (ferga Bjarkøy – Sandsøy – Grytøy) fra der du/dere bor?

_____ kilometer

3. Hvor mange personer bor det i din/deres husstand ? _____ person(er)

- a Hvor mange av disse er yrkesaktive? _____ person(er)
- b Hvor mange av disse er pensjonister/trygdede? _____ person(er)
- c Hvor mange av disse er hjemmeværende (ikke pensjonist/trygdet) _____ person(er)
- d Hvor mange av disse er barn under 18 år? _____ person(er)

4. Dersom det er yrkesaktive personer i husstanden, benyttes fergeruta Bjarkøy – Sandsøy – Grytøy på reise til og fra arbeid?

- Vennligst skriv hvor mange personer i husstanden som passer til hver beskrivelse nedenfor:
-

Bruker ferga stort sett daglig til og fra arbeid: _____ personer i husstanden

Bruker ferga av og til i forbindelse med utførelse av jobb: _____ personer i husstanden

Bruker ikke ferga til arbeidsreiseformål: _____ personer i husstanden

5. Hvor ofte benytter du/dere i husstanden fergeruta Bjarkøy – Sandsøy – Grytøy utenom reiser til og fra arbeid eller skole?

Vennligst skriv hvor mange personer i husstanden som passer til hver beskrivelse nedenfor.

-
- Bruker ferga vanligvis mer enn to ganger i uka: _____ personer i husstanden
- Bruker ferga vanligvis en eller to ganger i uka: _____ personer i husstanden
- Bruker ferga vanligvis 1 eller 2 ganger per måned: _____ personer i husstanden
- Reiser med ferga sjeldnere enn en gang i måneden: _____ personer i husstanden

6. Hva slags transport bruker du/dere vanligvis til/fra fergeteiet (flere kryss mulig) ?

☐ Egen bil (kjører selv)	☐ Rutebuss	☐ Drosje	☐ Sykler eller går
☐ Kjøres /hentes med privat bil	☐ Annen transport	☐ Bruker sjelden eller aldri denne ferga	

Fortsetter på baksiden

7. Til hvilke typer av ærend har du eller andre i din husstand benyttet fergeruta Bjarkøy – Sandsøy – Grytøy i løpet av de siste fire ukene?

Dersom ingen i husholdningen har benyttet ferga,
sett kryss her og gå videre til spørsmål 8

☐

**I sammenheng
med reise til/fra
arbeid/skole**

**På egen reise (ikke
på reise til/fra arbeid
eller skole)**

	Ja	Nei	Ja	Nei
Besøkt slekt eller venner (vanlige besøk, selskaper etc)	☐	☐	☐	☐
Handlet matvarer eller andre butikkvarer	☐	☐	☐	☐
Besøkt lege, helsestasjon, offentlig kontor, post, bank etc	☐	☐	☐	☐
Kirkegang (gudstjeneste, dåp, bryllup, etc) eller religiøse møter	☐	☐	☐	☐
Aktiviteter i lag og foreninger (utenom idrett/skytterlag)	☐	☐	☐	☐
Vært på kulturarrangementer (film, teater, musikk, foredrag etc)	☐	☐	☐	☐
Drevet idrett eller friluftsliv (jakt, fiske, turgåing, skytterlag etc)	☐	☐	☐	☐
Annet ærend	☐	☐	☐	☐

8. På hvilken måte har husstandens bruk av lokalferga Bjarkøy – Sandsøy – Grytøy, utenom arbeids- og skolereiser, endret seg etter at ferga sluttet å være gratis?

Hvis spørsmålet gjelder noe du vanligvis ikke gjør eller ikke deltar på, kryss av "ikke aktuelt".

	Som før	Sjeldnere enn før	Oftere enn før	Ikke aktuelt
Hvor ofte reiser du/dere med lokalferga Bjarkøy – Sandsøy - Grytøy?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du/dere ferga for å besøke slekt og venner i området?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du/dere ferga for å handle mat eller andre butikkvarer?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du/dere ferga for å besøke lege, helsestasjon, post, bank, etc?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte reiser du/dere med ferga for å delta i gudstjenester / religiøse møter?	☐	☐	☐	☐
	—	—	—	—

Hvor ofte bruker du/dere ferga for å delta på foreningsarbeid og møter?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du/dere ferga for å delta på kulturarrangementer?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker du ferga for å være med på idrettsaktiviteter, friluftsliv etc?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte deltar du/dere nå i ulike aktiviteter som ikke krever reise med ferga?	☐	☐	☐	☐
Hvis du/dere bruker egen bil til ferga, hvor ofte tar dere bilen med på ferga?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte utfører du/dere ulike ærend når du/dere likevel tar ferga til/fra arbeid?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte bruker slekt eller venner ferga for å besøke deg/dere?	☐	☐	☐	☐
Hvor ofte reiser du/dere til Harstad på ulike ærend?	☐	☐	☐	☐

Dersom du har noen flere kommentarer til husstandens bruk av lokalferga Bjarkøy – Sandsøy - Grytøy, vennligst skriv på et eget ark og legg ved skjemaet. **Mange takk for hjelpen!**

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningssenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no