



Urbanet Analyse

ARBEIDSNOTAT

Forslag til rutestruktur for hurtigbåt i Finnmark

Tanja Loftsgarden

Lisa S. Nesse

04. april 2013

Forord

Dette notatet er utarbeidet av Urbanet Analyse på oppdrag fra Finnmark fylkeskommune. Hensikten med prosjektet har vært å vurdere hvordan et framtidig hurtigbåttilbud i Finnmark bør utformes. Prosjektet bygger videre på resultat fra prosjektet *Strategi for utvikling av kollektivtransporten i Finnmark*.

Kontaktperson fra oppdragsgiver har vært Lars Engerengen, som også har bistått med datainnsamling av trafikktall samt oversikt over dagens rutetilbud. Ansvarlig for prosjektet fra Urbanet har vært Tanja Loftsgarden. Lisa S. Nesse har bidratt med kartillustrasjoner.

Innhold

Forord	2
1 Innledning.....	4
1.1 Bakgrunn for og hensikt med prosjektet.....	4
1.2 Datagrunnlag	4
2 Hovedtrekk fra Kollektivutredning for Finnmark	5
2.1 Bosettingsstruktur og befolkningsutvikling.....	5
2.2 Dagens reisevaner og reisemønster	8
2.3 Framtidige prognoser for reisemønsteret.....	10
2.4 Utfordringer med å opprettholde kollektivtilbudet uten offentlige tilskudd	10
2.5 Anbefalte grep for fremtidig kollektivtransport.....	10
2.6 Anbefalte strekninger og tiltak.....	10
3 Dagens hurtigbåttilbud.....	11
3.1 Dagens rutetilbud	11
3.2 Passasjertall og reiser med hurtigbåt.....	13
4 Vurdering av et framtidig rutetilbud	15
4.1 Ulike typer rutetilbud	15
4.2 Framtidige ruter	15
4.3 Rutenes frekvens	18
4.4 Generelle forbedringer i rutenettet	19

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for og hensikt med prosjektet

Finnmark fylkeskommune har startet prosessen med å anskaffe nye kontrakter på kollektivtjenester i Finnmark – buss, ferge og hurtigbåt. I den forbindelse er det ønskelig å få vurdert hvordan det framtidige hurtigbåttilbudet bør utformes. Formålet med dette oppdraget har vært å utarbeide forslag til hvilke ruter og strekninger i fylket som bør betjenes med hurtigbåt.

I prosjektet har vi vurdert dagens tilbud med hurtigbåt, og sett på hvorledes tilbudet samsvarer med transportbehovet. I tillegg har vi sett på om det markedsgrunnlag for nye ruter med hurtigbåt. I forslag til framtidig rutetilbud har vi også vurdert hvorledes tilbudet bør utformes og hvilken frekvens det bør være. Vi har også sett på hvilken type materiell som bør benyttes, samt hvor båtene bør stasjoneres. Siden en stor andel av kollektivreisene som gjennomføres med båt er skolereiser, har vi også sett på om det er grunnlag for å effektivisere disse reisene.

Oppsummert har vi vurdert følgende deloppgaver:

- 1) Vurdering av dagens rutetilbud med hurtigbåt
- 2) Vurdering av markedsgrunnlag for nye ruter
- 3) Forslag til et framtidig hurtigbåttilbud med beskrivelse av
 - a. Strekninger som bør ha et hurtigbåttilbud
 - b. Utforming av tilbudet (frekvens) og bruk av materiell (type båt)
 - c. Stasjoneringssted for materiell

1.2 Datagrunnlag

Vi har gjort en gjennomgang av dagens hurtigbåttilbud og vurdert dagens trafikk tall, samt framtidig behov for tilbudet. I tillegg til en vurdering av oppgitte trafikk tall, har vi bygget på funn fra egen rapport «Strategi for utvikling av kollektivtransporten i Finnmark» (Loftsgarden 2013). I denne rapporten er det gjort en kartlegging av de største transportstrømmene i Finnmark, og en vurdering av hvilke områder og strekninger som bør prioriteres med kollektivtransport framover.

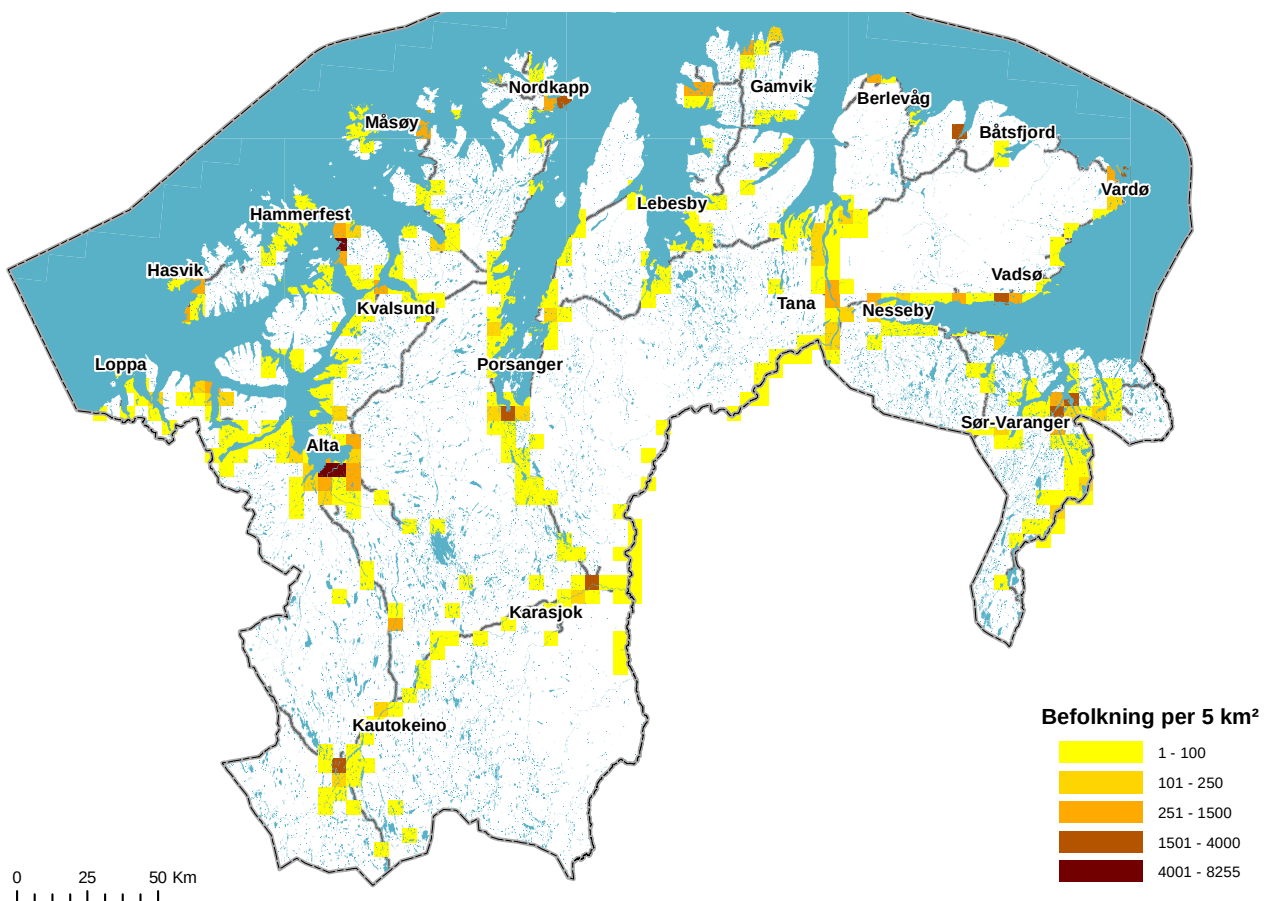
Hovedfunnene i rapporten oppsummeres i neste del.

2 Hovedtrekk fra Kollektivutredning for Finnmark

2.1 Bosettingsstruktur og befolkningsutvikling

Det er flest bosatt i kommunene Alta, Hammerfest og Sør-Varanger. Omtrent halvparten av befolkningen i fylket bor i disse tre kommunene (se tabell 1). Dette er et resultat av en sentralisering som har pågått de siste 20 årene der befolkningen særlig har flyttet til de tre overnevnte kommunene (Norut 2012). I perioden 1995-2007 ble folketallet i Finnmark redusert, men de siste fire årene har folketallet igjen steget, og særlig i kommunene Alta, Hammerfest og Sør-Varanger. Kystkommunene og innlandskommunene i Finnmark har hatt en gjennomgående nedgang i befolkningen, der nedgangen har vært størst på kysten.

Arealene utenfor byene og tettstedene i Finnmark er stort, og det er lange avstander mellom kommunesentrene og tettstedene i fylket. Flere av kommunene har en lang kystlinje, og består av øyer og fjorder uten tilknytning til veg. Figur 1 viser befolkningskonsentrasjonene i Finnmark (befolkning per 5 km²) og synliggjør at store deler av fylket ikke er befolket.



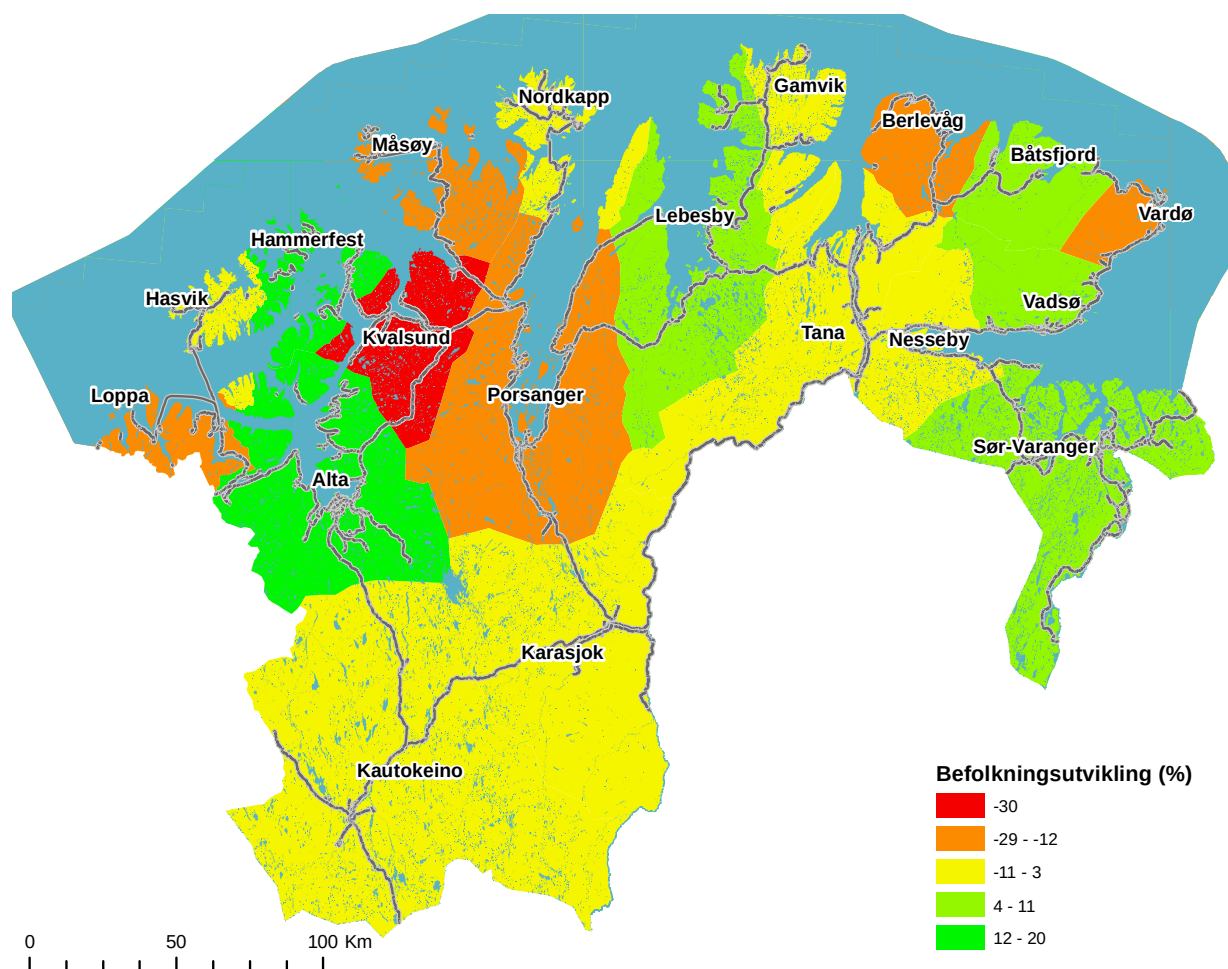
Figur 1: Befolkningstetthet i Finnmark 2012 (befolkning per 5 km²). Basert på data fra SSB.

Befolkningsframskrivninger viser at befolkningen i fylket er forventet å vokse fram mot 2020 og 2030. I 2030 vil befolkningen ha økt med omtrent 7 %. Dette tilsier at befolkningen øker med litt over 5000 innbyggere, og at folketallet vil være 79 028 i 2030 (SSB 2012b). Det er forventet størst vekst i kommunene Hammerfest og Alta med henholdsvis 20 % og 17 % vekst (se tabell 1).

Framskrivningen viser at noen av de minste kommunene i fylket vil få en stor nedgang i befolkningen. Dette er en konsekvens av en nedadgående trend med fraflytting i kommunene, og gjelder særlig de minste kommunene i vest: Kvalsund og Loppa, samt Vardø, Måsøy, Porsanger og Berlevåg. Det er sannsynlig at nedgangen i disse kommunene kan resultere i økt befolkning i kommunene med størst forventet vekst. Tabell 1 og figur 2 viser forventet befolkningsutvikling basert på SSB's middelalternativ.

Tabell 1: Befolkning i 2012 og framskrivninger fram mot 2020 og 2030 (SSB, MMMM)

Kommuner	2012	2020	2030	Vekst i 2030 (%)
Alta	19 282	21 048	22 615	17 %
Hammerfest	9 934	11 051	11 946	20 %
Sør-Varanger	9 860	10 427	10 824	10 %
Vadsø	6 125	6 471	6 669	9 %
Porsanger	3 946	3 745	3 483	-12 %
Nordkapp	3 228	3 301	3 315	3 %
Kautokeino	2 927	2 870	2 770	-5 %
Tana	2 896	2 863	2 750	-5 %
Karasjok	2 763	2 694	2 599	-6 %
Vardø	2 122	1 989	1 812	-15 %
Båtsfjord	2 089	2 215	2 289	10 %
Lebesby	1 356	1 428	1 499	11 %
Måsøy	1 243	1 178	1 086	-13 %
Loppa	1 087	994	898	-17 %
Berlevåg	1 015	960	896	-12 %
Kvalsund	1 010	855	705	-30 %
Gamvik	1 008	1 009	978	-3 %
Hasvik	995	999	971	-2 %
Nesseby	901	924	923	2 %
Finnmark	73 787	77 021	79 028	7 %



Figur 2: Forventet befolkningsutvikling i 2030. Basert på data fra SSB, MMMM.

2.2 Dagens reisevaner og reisemønster

Analysen av pendlingsstrømmer viste at de fleste arbeider og bor i samme kommune - omtrent 90 % av de sysselsatte i fylket. Egendekningen er størst i de største kommunene Hammerfest, Alta og Sør-Varanger, der 91 % av de sysselsatte arbeider i egen kommune. Pendlingen er størst i de mindre kommunene som pendler til nærmeste byområde/kommune. Tilsvarende viste resultat fra RTM-kjøringene at de fleste reisene som gjennomføres i fylket er interne reiser (98 %), det vil si reiser som starter og ender i kommunen.

Analysene viste også at det gjennomføres flest reiser i de største bykommunene; Alta, Hammerfest og Kirkenes, og at de fleste reisene i Finnmark gjennomføres med bil (64 %). Kollektivtransporten utgjør 6 % av alle reiser som foretas i Finnmark. Dette er i hovedsak skolereiser, men det er store forskjeller mellom kommunene.

De største transportstrømmene i fylket, som ikke er interne reiser, går mellom de største bykommunene eller til nærmeste nabokommune. De som pendler ut av kommunen, arbeider i hovedsak i nærmeste byområde eller tettsted. Kartene på neste side viser de største daglige pendlingsstrømmene internt i Finnmark basert på data fra SSB (arbeidsgiver-arbeidstakerregister), samt de største transportstrømmene hentet fra RTM.



Figur 3: De største pendlingsstrømmene i Finnmark (daglige arbeidsreiser) (Kilde:SSBs arbeidsgiver-arbeidstakerregister 2011).



Figur 4: De største transportstrømmene i Finnmark basert på kjøringer i RTM. Antall daglige reiser.

2.3 Framtidige prognoser for reisemønsteret

RTM-kjøringer viser at reiseomfanget i Finnmark vil holde seg omtrent uendret fra 2010 til 2030. Det er imidlertid en endring i hvor reisene foretas. Endringene i reisestrømmene viser mye av det samme mønsteret som den forventede befolkningsutviklingen i fylket. Den største veksten i både befolkning og i antall reiser finner vi i Hammerfest og i Alta, mens det i de øvrige kommunene er forventet en nedgang i antall reiser. Endringer i reiseomfanget er først og fremst interne reisene i kommunene. Det er prognosert en liten nedgang i kollektivandelen i 2030 sammenlignet med 2010 fra 6 % i 2010 til 5 % i 2030.

2.4 Utfordringer med å opprettholde kollektivtilbudet uten offentlige tilskudd

Kollektivtransporten i Finnmark har en liten markedsandel, og skolereiser dominerer. Omtrent 84 % av alle kollektivreiser i fylket er skolereiser, og 78 % av kostnadene knyttet til kollektivtransport er tilskudd (offentlige kjøp). Mange lovpålagte skolereiser og lite billettinntekter som følge av få ordinære kollektivreiser tilsier at kollektivtransporten i Finnmark er avhengig av tilskudd. Kollektivstatistikken viser i tillegg en nedadgående trend både for passasjertall og reiser per innbygger. Dette betyr at det vil være vanskelig å opprettholde et kollektivtilbud i Finnmark uten offentlig tilskudd i framtiden.

2.5 Anbefalte grep for fremtidig kollektivtransport

Gjennomgangen av transportstrømmene og transportbehovet i fylket viste at det gjennomføres flest reiser i de tre byområdene Alta, Hammerfest og Kirkenes og korridorene mellom dem. Med utgangspunkt i analysene foreslår vi at man prioriterer å satse på et godt og attraktivt tilbud i og mellom disse byområdene. Halvparten av befolkningen i Finnmark er bosatt her, noe som tilsier at det er i disse områdene at kundegrunnlaget er størst, og størst potensial for å oppnå et mer kostnadseffektivt kollektivtilbud i framtiden. I tillegg vil det være grunnlag for å prioritere kollektivtransport på noen andre strekninger eller korridorer hvor markedsgrunnlaget er størst.

2.6 Anbefalte strekninger og tiltak

Utover kollektivtransport i og mellom de største byområdene, er det i tillegg noen strekninger og korridorer som synes å være viktige å betjene med kollektivtransport. Disse korridorene er listet opp under i to prioriteringer som tilsier behov for satsning. Prioritet 1 er korridorer som har størst transportbehov og størst potensielt kundegrunnlag for kollektivtransport. Prioritet 2 er andre strekninger det bør satses på, men som ikke har tilsvarende transportstrømmer som i prioritet 1. Det kan likevel være viktige å opprettholde en viss standard i kollektivtilbudet på disse strekningene, ikke minst med tanke på skolereisene.

Prioritet 1	Prioritet 2
• Hammerfest - Kvalsund (buss) • Alta - Hammerfest (hurtigbåt) • Nesseby - Tana - Vadsø - Vardø (buss) • Vadsø- Kirkenes (hurtigbåt)	• Alta- Kautokeino • Kautokeino – Karasjok • Karasjok – Porsanger • Sør-Varanger-Tana • Alta-Loppa

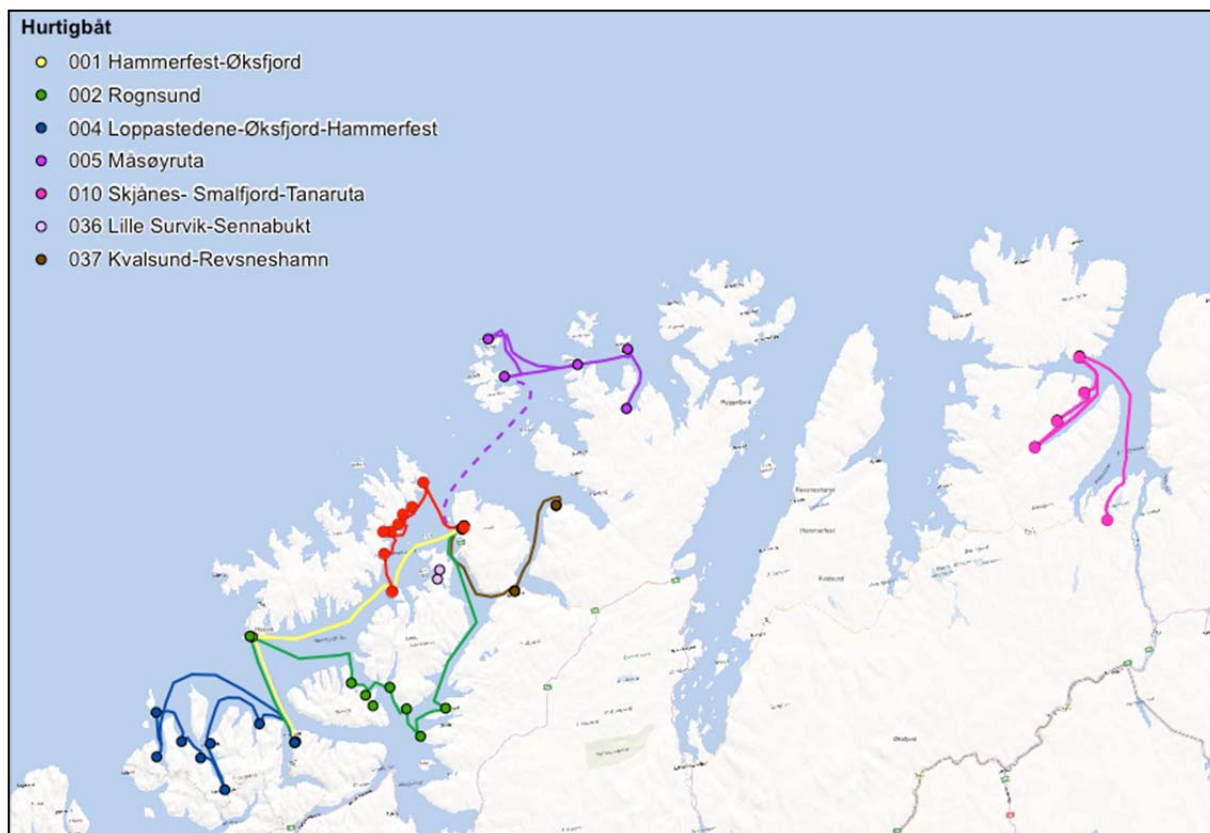
3 Dagens hurtigbåttilbud

3.1 Dagens rutetilbud

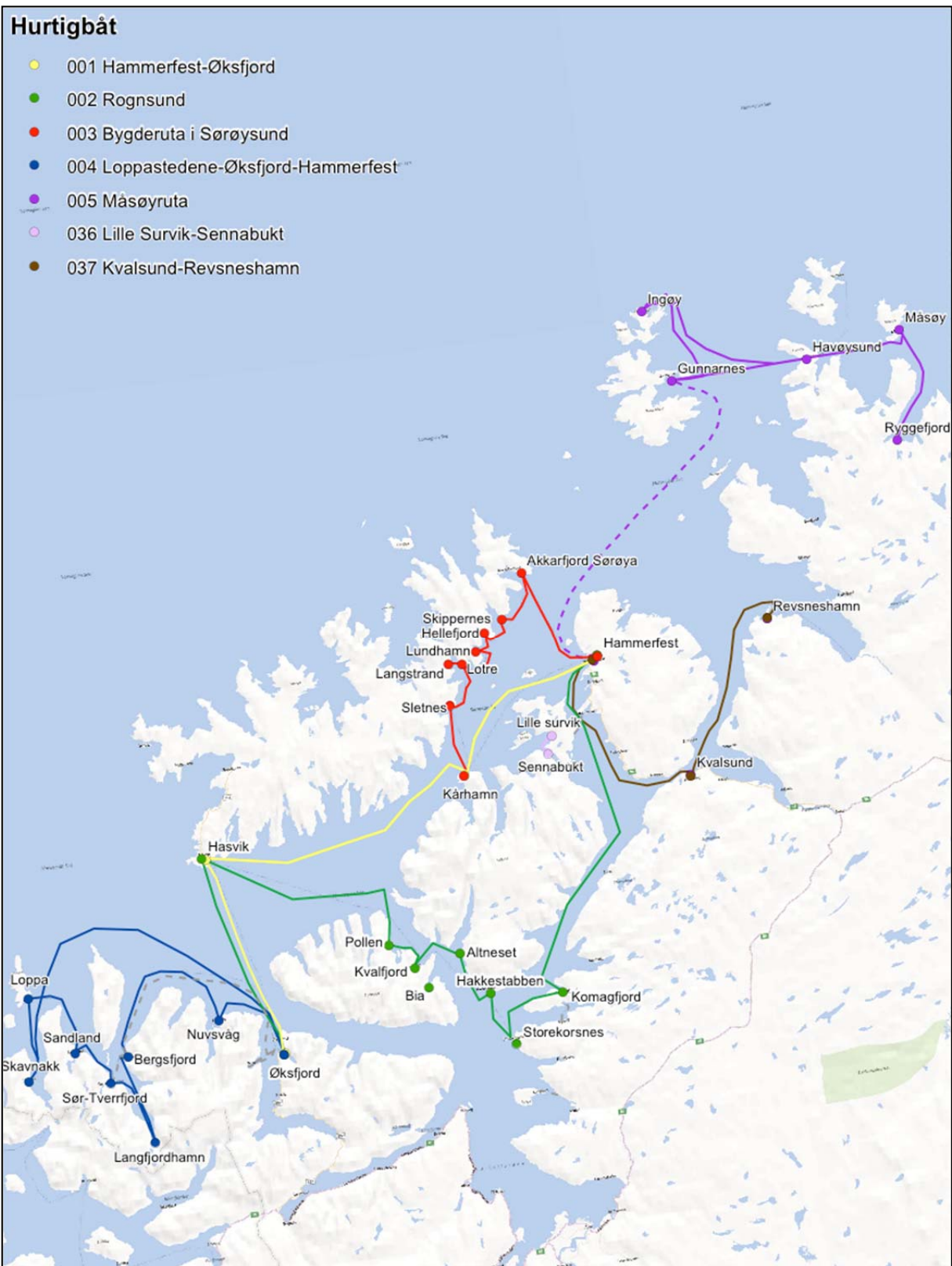
Tabellen under viser hvilke ruter som i dag betjenes med hurtigbåt i Finnmark. Som kartet på neste side viser dekker hurtigbåttilbudet i hovedsak øyene i vestlige deler av Finnmark, samt deler av kommunen Gamvik. Noen av rutene er skoleruter (2 Rognsund og 10 Tanaruten), ellers er dette ordinære ruter. Tabellen viser også at frekvensen på rutene varierer stort fra flere (2-3) avganger per dag til 3 avganger i uka (37 Kvalsund-Revsneshamn).

Tabell 2 Dagens rutetilbud (Kilde: boreal.no)

Rute	Type rute	Frekvens
1 Hammerfest-Hasvik-Øksfjord	Ordinær rute	1 avg/døgn (bortsett fra tirsdag og lørdag)
2 Rognsund	Skolerute	1 avg/døgn (2 avg på onsdag og fredag)
3 Bygderuta i Sørøysund	Ordinær rute	2 avg/døgn
4 Loppastedene-Øksfjord-Hammerfest	Ordinær rute	1 avg/døgn (bortsett fra torsdag og lørdag)
5 Måsøyruta	Ordinær rute	2 avg/døgn alle dager (unntak lørdag)
10 Skjånes-Smalfjord, Tanaruta	Skolerute	2-3 avg/døgn (3 avg/døgn på noen dager)
36 Lille Survik-Sennabukt	Ordinær rute	2-3 avg/døgn (varier på ukedag)
37 Kvalsund-Revsneshamn	Ordinær rute	3 avg/uka (tirsdag, fredag og søndag)



Figur 4: Dagens rutetilbud med hurtigbåt i Finnmark.



Figur 4: Dagens rutetilbud med hurtigbåt på øyene vest i Finnmark.

3.2 Passasjertall og reiser med hurtigbåt

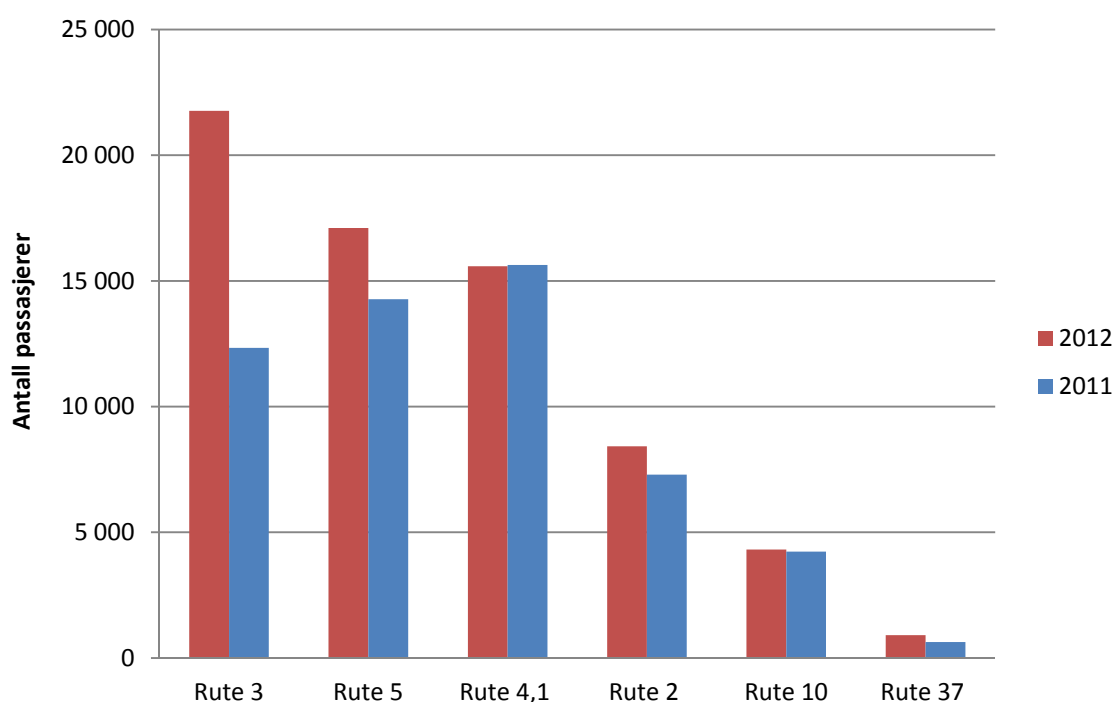
Tabellen under viser trafikk tall for hurtigbåtrutene i Finnmark for 2011 og 2012 (januar til september), samt beregnet tall for 2012 (hele året). For ruten 36 Lille Suvik-Sennabukt har vi ikke fått oppgitt trafikk tall.

Som tabellen viser er det få ruter som har mange daglige reisende. Flest reiser er det på rute 3 Bygderuta, rute 5 Måsøyruta og rute 4, 1 Loppastedene-Hammerfest, Hammerfest-Øksfjord. Rute 4 og 1 er samme fartøy, og billettstatistikken på disse rutene er derfor slått sammen. Særlig har rute 3 Bygderuta mange reisende, omtrent 20 000 reiser i 2012. Rute 5 og rute 4/1 har omtrent 15 000 reiser i 2012. Rutene 2 Rognsund og 10 Tanaruta ligger på hhv 8000 og 4000 reiser i samme perioden. Dette tilsier at det gjennomføres ca 650 og 300 reiser i måneden. Rutene 37 Kvalsund-Revsneshamn har svært få gjennomførte reiser i perioden januar til september kun 900 reiser.

Ser vi på endringen i reiser fra 2011 til 2012, er det særlig Bygderuta som har hatt størst økning med 73 %. En økning i reiser har det også vært for Måsøyruta og Rognsund, som har hatt en økning på hhv 20 og 16 %. Rute 37 Kvalsund har også hatt en økning, men her er det i utgangspunktet svært få reiser.

Tabell 3 Passasjertall for 2011 og 2012 (basert på trafikk tall fra Boreal)

Rute	2011	2012 jan-sep	Beregnet 2012	Endring	%
3 Bygderuta i Sørøysund	12 334	16 323	21 764	9430	76 %
5 Måsøyruta	14 273	12 827	17 103	2830	20 %
4/1 Loppastedene-Hammerfest/Hammerfest-Øksfjord	15 634	11 690	15 587	-47	0 %
2 Rognsund	7 292	6 318	8 424	1132	16 %
10 Skjånes-Smalfjord, Tanaruta	4 229	3 238	4 317	88	2 %
37 Kvalsund-Revsneshamn	633	681	908	275	43 %



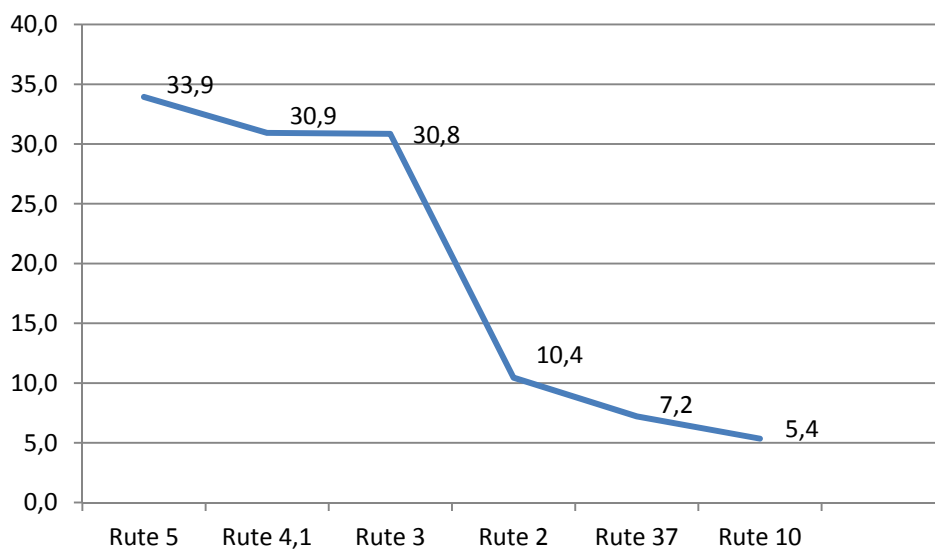
Ser vi nærmere på rute 4/1 der billettstatistikken er felles for disse, viser holdeplassoversikt at det er omtrent 5000 reiser på rute 4 (internt i Loppa), og omtrent 10 000 reiser på rute 1. Reisene på rute 1 er i hovedsak reiser mellom Hasvik og Hammerfest (ca 5000 reiser), samt reiser fra Hasvik til Loppa (ca 200 reiser). I tillegg er det omtrent 500 reiser mellom Kårhamn og Hammerfest.

Ser vi nærmere på hvor mange reiser som gjennomføres i forhold til antall avganger, er det de samme rutene som har høyest årlige trafikk tall som også har flest reisende per avgang (rute 5, rute 4/1 og rute 3). Disse har et snitt på omtrent 30 reisende per avgang. Rute 2 og rute 37 har omtrent 10 reisende per avgang, mens rute 10 har kun 5 reisende per avgang. Rute 2 og 10 er skoleruter så det er naturlig at disse har få reisende per avgang. Rute 37 betjener Revsneshamn med Kvalsund, og har svært få reisende per avgang.

Tabell 4 Antall reisende per avgang (basert på trafikk tall fra Boreal)

Rute	Reiser per avgang
5 Måsøyruta	33,9
4/1 Loppastedene-Hammerfest, Hammerfest-Øksfjord	30,9
3 Bygderuta i Sørøysund	30,8
2 Rognsund	10,4
37 Kvalsund-Revsneshamn	7,2
10 Skjånes-Smalfjord, Tanaruta	5,4

Reiser per avgang



4 Vurdering av et framtidig rutetilbud

4.1 Ulike typer rutetilbud

Vi har satt opp fire kategorier av ruter som har ulikt behov ift frekvens og antall avganger. Den øverste kategorien er stamruter som bør ha en høy frekvens (opptil fire avganger per dag). I kategori 2 finnes ordinære ruter som synes å ha et godt trafikkgrunnlag i dag og som bør ha flere daglige avganger. Dette vil imidlertid variere etter trafikkgrunnlag. I tredje kategori er ruter som i hovedsak er skoleruter og som bør ha minst 2 avganger per dag. I nederste kategori er ruter som har et svært lavt trafikkgrunnlag og som ikke bør prioriteres en høy frekvens. Dette er ruter som imidlertid skal dekke et minstekrav; en ukentlig avgang fra bosted til kommunesenter, samt evt behov for fritidsreiser (hytteeiere og turister)i helgene (fredag og søndag i sommerhalvåret).

Tabell 5 Fire kategorier av rutetilbud med ulike kvalitet (frekvens)

Kategori	Type rute	Frekvens
1	Stamruter	Hovedruter som bør ha høy frekvens (opptil 4 avganger/døgn)
2	Ordinære ruter	Flere daglige avganger (2 avganger/døgn)
3	Skoleruter	2 avganger/døgn
4	Minstekrav/fritid	Minstekrav 1 avg/uke, behov for fredag/søndag på sommeren

4.2 Framtidige ruter

Basert på overnevnte klassifisering har vi vurdert dagens samt framtidige ruter som bør dekkes av et hurtigbåttilbud. Tabellen under viser hvilke ruter som synes å være viktige å prioritere i et framtidig hurtigbåttilbud i Finnmark.

Tabell 6 Framtidige ruter og type materiell

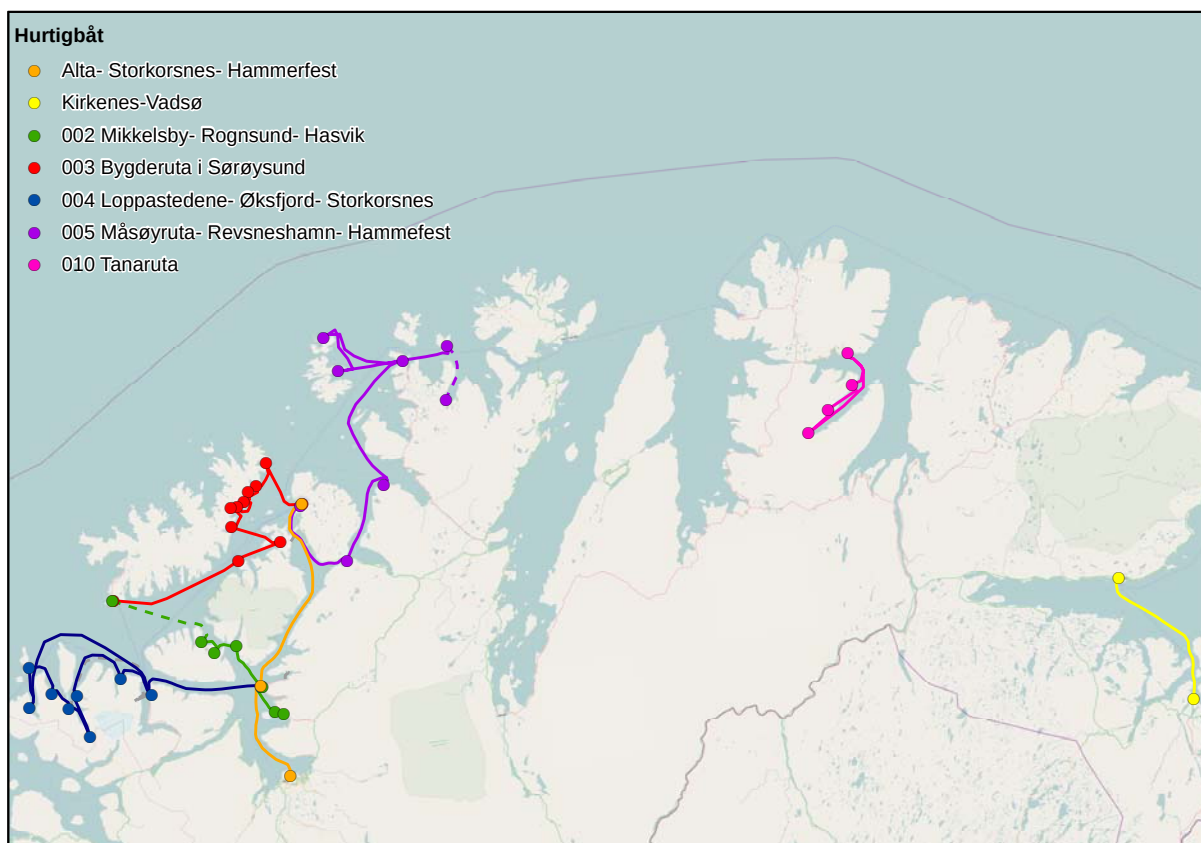
Kategori	Rute/strekning		Type båt
1	Alta-Hammerfest	Ny rute	Hurtigbåt
1	Vadsø-Kirkenes	Ny rute	Hurtigbåt
2	3 Bygderuta i Sørøysund	Eksisterende ordinær rute som forlenges til Hasvik	Kombibåt
2	5 Måsøyruta	Eksisterende ordinær rute som anløper Revsneshamn-Kvalsund-Hammerfest i henhold til minimumskrav	Kombibåt
2	4 Loppastedene-Øksfjord-Storekorsnes	Endres slik at rute 4 betjener Loppastedene-Øksfjord og Storekorsnes	Kombibåt
2	2 Mikkelsby-Rognsund-(Hasvik)	Endres slik at rute 2 betjener Mikkelsby-Kongshus- Storekorsnes og Rognsund. På sommerstid også til Hasvik	Kombibåt
2	10 Skjånes-Smalfjord, Tanaruta	Skoleskyss. Foreslås at Smalfjord ikke anløpes, kun ved beredskap	Skyssbåt
3	1 Hammerfest-Hasvik	Legges ned. Hasvik anløpes ved rute 3	
4	37 Kvalsund-Revsneshamn	Legges ned, og inngår i rute 5. Anløpes i henhold til minimumskrav	
4	36 Lille Survik-Sennabukt	Legges ned, og Lille Survik tas inn som anløpssted i rute 3	

Kartet under viser forslag til endringer i hurtigbåttilbudet i Finnmark. Det er foreslått to nye ruter; Alta- Hammerfest og Vadsø- Kirkenes. Bakgrunnen for etableringen av disse rutene er at det i en tidligere utarbeidet rapport om mulige forbedringer i kollektivtilbudet i Finnmark (Loftsgarden 2013) ble konkludert med et mulig høyt trafikkgrunnlag på disse rutene.

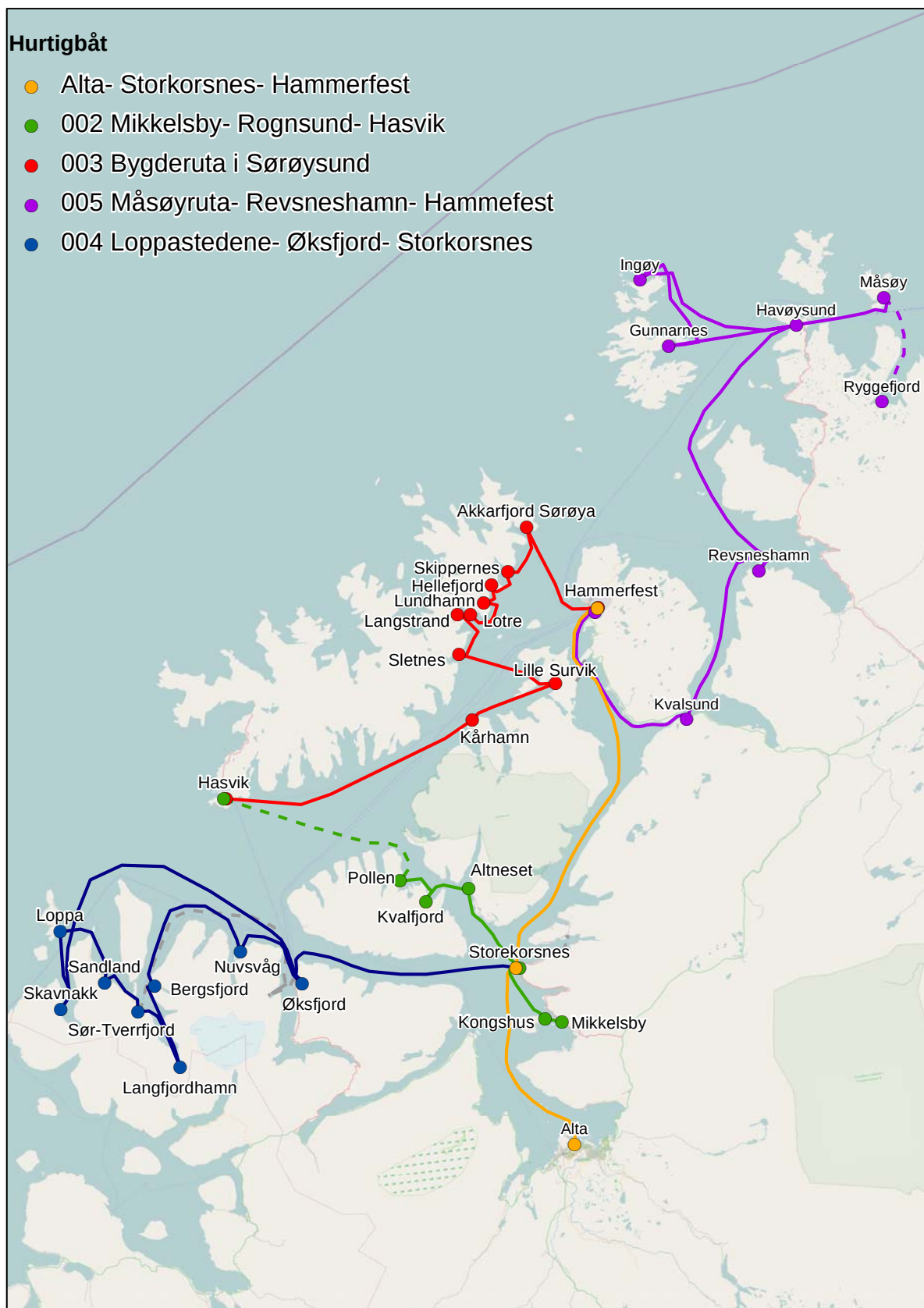
I rute 2,3, 4 og rute 5 er det foreslått endringer i traseen for å kunne gi et bedre tilbud for de reisende. Her har vi sett nærmere på hvor de største strømmene går, og på bakgrunn av dette valgt å forenkle rutene. På rute 4 betjener denne Loppastedene-Øksfjord-Storekorsnes. Dette er en rute som slik kan knyttes til ruten mellom Alta og Hammerfest, og slik gi god forbindelse til både Alta og Hammerfest. På rute 2 foreslås det at denne betjener Mikkelsby, Kongshus, Storekorsnes, Rognsundet samt Hasvik på sommerstid. På tilsvarende vis som for rute 4 gir dette god forbindelse til Alta og Hammerfest.

På rute 3 foreslår vi å inkludere Hasvik som anløpssted, og at båten stasjoneres her. Det gir en god forbindelse fra Hasvik til Hammerfest, der det er mange reiser. Siden strekningen Hasvik-Kårhamn-Hammerfest dekkes opp av rute 3, foreslår vi at rute 1 legges ned. Det er på strekningen Hasvik-Hammerfest at det er flest reiser på rute 1, og på strekningen Hasvik- Øksfjord er det også et ferjetilbud.

Vi foreslår også å legge ned rute 37, og at Revsneshamn-Kvalfjord anløpes av rute 5 en dag i uka, samt fredag/søndag med endepunkt Hammerfest. Det er svært få reisende på denne strekningen (omtrent 700 årlige reiser og 6 reiser per avgang). For rute 5 vil dette si at denne ikke betjener Hammerfest utenom disse avgangene via Revsneshamn. I rute 10 foreslår vi at denne ikke betjener Smalfjord, men at dette er en beredskapsrute ved stenging av veg.



Figur 4: Framtidig rutetilbud med hurtigbåt i Finnmark.



Figur 4: Framtidig rutetilbud med hurtigbåt på øyene i vest.

4.3 Rutenes frekvens

Tabellen under viser forslag til frekvens og stoppesteder for de enkelte rutene. Noen av stoppestedene som har lav bosetning eller dårlig trafikkgrunnlag anløper kun på fredag/søndag i sommerhalvåret eller ved behov.

Tabell 7 Rutenes anløpssteder, frekvens og stasjoneringssted

Rute	Anløpssted	Frekvens	Stasjoneringssted
Alta-Hammerfest	Alta Storekorsnes Hammerfest	4 daglige avganger	Alta
Kirkenes-Vadsø	Vadsø Kirkenes	4 daglige avganger	Vadsø/Kirkenes
2 Mikkelsby - Rognsund-Hasvik	Mikkelsby ¹ Kongshus ¹ Storekorsnes Altneset Pollen Kvalfjord Hasvik (om sommeren)	2 daglige avganger ¹	Mikkelsby
3 Bygderuta i Sørøysund	Hasvik Kårhamn Lille Survik (fredag/søndag, ellers ved behov) Sletnes (fredag/søndag, ellers ved behov) Lotre (fredag/søndag, ellers ved behov) Langstrand (fredag/søndag, ellers ved behov) Lundhamn (fredag/søndag, ellers ved behov) Skippernes (fredag/søndag, ellers ved behov) Hellefjord (fredag/søndag, ellers ved behov) Akkarfjord Hammerfest	2 daglige avganger	Hasvik
4 Loppastedene-Øksfjord-Storekorsnes	Sandland Loppa (fredag/søndag, ellers ved behov) Skavnakk (fredag/søndag, ellers ved behov) Sør-Tverrfjord (fredag/søndag, ellers ved behov) Langfjordhamn (fredag/søndag, ellers ved behov) Bergsfjord Nuvsvåg (fredag/søndag, ellers ved behov) Øksfjord Storekorsnes	2 daglige avganger	Sandland/ Bergsfjord
5 Måsøyruta-Revsneshamn-Hammerfest	Havøysund Måsøy Ryggefjord (fredag/søndag) Ingøy Gunnarnes Revsneshamn (anløper i henhold til minimumskrav) Kvalsund (anløper i henhold til minimumskrav) Hammerfest (anløper i henhold til minimumskrav)	2 daglige avganger	Havøysund
10 Tanaruta	Skjånes Langfjordnes Nervei Laggo	2 daglige avganger	Skjånes

¹ Fylkesvegsambandet Kongshus-Mikkelsby blir trafikkert som ferje med 4-5 daglige avganger

4.4 Generelle forbedringer i rutenettet

I tillegg til en effektivisering av linjestrukturen vil det være hensiktsmessig å gjøre andre typer forbedringer i tilbudet. Dette kan blant annet være å innføre stive rutetider (faste tidspunkt for avgang) slik at tilbudet blir enkelt og forutsigbart. Noen ruter som f.eks rute 1 har i dag til dels faste avganger. I tillegg er det hensiktsmessig å innføre takting av noen ruter. Dette gjelder særlig ruta mellom Alta og Hammerfest, og rutene som knyttes opp til denne via knutepunktet Storekorsnes. Takting mellom disse rutene på Storekorsnes gir god t grunnlag for bytte mellom disse rutene.

I tillegg vil det være viktig å markedsføre tilbudet på en oversiktlig og god måte med et overordnet linjekart som viser hvor rutene går, samt overganger mellom ruter. Rutetabellene bør også utformes slik at de er enkle å forstå. Disse forbedringene vil synliggjøre tilbudet bedre, og sikre kunnskap om tilbudet uten å ha lokalkunnskap.