



SLUTTRAPPORT

RINGVIRKNINGER I FINNMARK AV NY STRATEGI- OG SEILINGSMØNSTER

Utarbeidet av: Kåre Tannvik, Eventyransvarlig, Radius Kirkenes AS
Frode Stålsett, Styreleder, Radius Kirkenes AS

Prosjekt 114-5
Rev. 1
Dato 01.10.2008
Utarb.
Kontroll
Godkjent Styringsgruppa
Antall sider: 24
Rapport
Vedlegg

Kirkenes Næringshage AS
Postboks 159
9915 Kirkenes

arve.tannvik@knh.no



Radius Kirkenes AS
Postboks 200
9915 Kirkenes

info@radius-kirkenes.com





INNHALDSFORTEGNELSE

1.	SAMMENDRAG	3
2.	OPPNÅELSE AV MÅLSETTINGER	6
2.1	MÅLSETTINGER.....	6
2.2.	HINDRINGER I PROSJEKTET, OG HVORDAN DE HAR BLITT LØST.....	6
3.	PROSJEKTORGANISERING OG EIERSKAP	7
3.1	ANSVARSFORHOLD.....	7
4.	ARBEIDSMETODIKK OG AVGRENSNINGER	8
5.	ARBEIDSCENARIO	8
5.1	SCENARIO DESEMBER 2008.....	8
6.	DATAINNSAMLING LANGS FINNMARKSKYSTEN	8
6.1	METODE.....	8
6.2	BERLEVÅG OG KONGSFJORD.....	9
6.3	BÅTSFJORD.....	9
6.4	VADSØ.....	10
6.5	VARDØ.....	10
6.6	MEHAMN.....	11
6.7	KJØLLEFJORD.....	11
6.8	TANA.....	12
6.9	KIRKENES.....	13
6.10	OPPSUMMERING AV DATAINNSAMLING.....	13
7.	REISELIV- HEFTIG OG BEGEISTRET	13
7.1	INNLEDNING.....	13
7.2	REISELIVSFORSLAG - BERLEVÅG OG KONGSFJORD.....	14
7.3	REISELIVSFORSLAG - BÅTSFJORD.....	15
7.4	REISELIVSFORSLAG - VADSØ.....	16
7.5	REISELIVSFORSLAG - VARDØ.....	17
7.6	REISELIVSFORSLAG - NORDKYN.....	18
7.7	REISELIVSFORSLAG - TANA.....	18
7.8	REISELIVSFORSLAG - KIRKENES.....	18
7.9	CRUISETRAFIKKEN PÅ NORDKAPP.....	18
7.10	REISELIVSFORSLAG – MURMANSK.....	19
8.	SEILINGSPLAN	19
8.1	FORTSATT GODS OG PASSASJERER.....	19
8.2	SCENARIO – NY SEILINGSPLAN I FINNMARK.....	19
9.	GODS MED HURTIGRUTA	21
9.1	GODSMENGDER OG PASSASJERANTALL I FINNMARK.....	21
10.	OPPFØLGING VIDERE	22
10.1	HVILKE LØP BØR KJØRES VIDERE.....	22
10.2	FREMTIDIG ARBEIDSORGANISERING.....	23
11.	DATAINNSAMLING I FINNMARK	23
11.1	FØLGENDE ER MØTT / INTERVJUET.....	23



1. SAMMENDRAG

Hurtigruta kan med noen endringer i seilingsmønsteret bli en betydelig verdiskaper på Finnmarkskysten. Dette gjelder spesielt innen reiseliv. Dette samtidig som at Finnmarkskysten vil kunne bli den beste cruisekysten i Arktis hele året.

Hurtigruta frakter 150.000 turister langs Finnmarks-kysten pr år. Ved å justere seilingsmønsteret slik at alle de 7 havnene får dag/ettermiddag anløp og med en liggetid på minimum 1.5 time pr havn, vil verdiskapingen kunne bli 15 mill pr havn pr år eller 105 mill samlet. Vi anslår dette grovt til investering på om lag 170 millioner kroner i opplevelser. Kyststrekningen Nordkapp-Kirkenes lanseres som The Cool and Crazy Coastline.

Forutsetningen for å øke verdiskapingen i kystsamfunnene er å endre seilingsmønster og utvide liggetider, slik at passasjerene går i land og legger igjen penger i lokalsamfunnene. For å få nok tid til dette, må det kuttes en del nattanløp.

Vi foreslår et helhetlig reiselivskonsept for anløpsstedene til Hurtigruta. Dette skal inngå i billettprisen til turistreisende. Ved å utvikle attraktive opplevelsestilbud for hurtigrutepassasjerene, har man også muligheter for å tiltrekke mange av de 110 cruiseskipene som anløper Nordkapp. Det økonomiske potensialet vil da kunne økes til anslagsvis 150 millioner årlig.

Vi foreslår å legge inn Murmansk i seilingsplanen om sommeren. Dette av to årsaker. For Hurtigruta er det russiske markedet attraktivt. For de vestlige Hurtigrutepassasjerene er Murmansk en spennende destinasjon.

Hurtigruta skal fortsatt være godsleverandør. Vår påstand er at båtene ikke er en feilinvestering. Kombinasjonen gods og passasjerer vil i framtiden bli en vinner i et geoturismeperspektiv fordi man som turist er med å sikre et transportbehov for lokalsamfunnene langs kysten. Dette er en beregningsmåte som reiselivet i økende grad vil bli målt etter. Alternativet ville vært at gods måtte gå på trailer og en økt bruk av fly og bil for persontransport.

Det er ingen turister som klager over godsleveransene. Tvert imot, det gir reisen en mening. Det er ikke tilfeldig at Hurtigruten i Tyskland heter Postshiff - Postskipet.

Vi foreslår i denne rapporten helt konkrete opplevelser. Disse opplevelsene har vært presentert for politikere og næringslivsfolk i 6 havner øst for Nordkapp. Kirkenes ikke med i disse forslagene, da vi vurderer det slik at de har nødvendige produkter. Forslagene har vært møtt med begeistring og med redsel. Begeistring fordi vi tør tenke nytt. Redsel fordi en debatt om å endre seilingsmønsteret vil kunne ende med en full revidering av seilingen slik at flere av havnene kuttes.



Basert på egne erfaringer, samtaler med utenlandske operatører, og med henvisning til European Travel Commission finner vi følgende internasjonale megatrender innen turisme:

- Den internasjonale befolkningen blir eldre og får bedre helse.
- De får mer tid, og har bedre råd.
- De ønsker flere turer og kortere turer.
- De ønsker ekte opplevelser.
- De ønsker lokale råstoffer, etnisitet og urfolk.
- De ønsker å gi noe tilbake.

En videreutvikling av Hurtigrutekonseptet vil være med på å møte de fleste av trendene som er i internasjonalt reiseliv. Tilbudet fra de lokale reiselivsaktørene langs kysten er sammenfallende med de trendene man ser innen geoturismen. Ikke minst vil det i fremtiden være et marked for mer kombinasjon av båt og overlandsopplevelser innenfor kortferiesegmentet.

Hurtigruta er en viktig infrastruktur for Finnmark på lik linje med jernbane andre steder i landet. Man har inntil nylig opplevd avtalen om kjøp av transporttjenester på 275 mill som en garanti for at man har hatt en viss politisk styring med Hurtigruten. Denne garantien ønsker nå Hurtigruta å reforhandle. Vil Regjeringen i ly av Nordområdesatsinga gå inn med mer penger? Bør det tas et strategisk grep og snu modellen bort fra tilskudd til en levekraftig bedrifts- og samfunnsøkonomisk modell? Vi har merket oss at i henhold til DN.no har Stortinget ettergitt 9 milliarder i gjeld til Flytoget! Til tross for det går buss, taxi og vanlig tog. Hurtigruta har 4 milliarder i gjeld. Kan dette gjøres om til aksjekapital?

Hurtigruta står nå ved en korsvei. De taper store penger, og egenkapitalen er så svekket at det må gjøres grep. Vi ønsker å bruke krisen i Hurtigruta til noe positivt. Vi tror at krisen gjør klima for endring bedre for de tiltak som Hurtigruta må iverksette om bord og i sin markedsinnsats. Dette for næringslivet i de havnene øst for Nordkapp og for de politiske myndighetene som kan stille økonomiske virkemidler til rådighet som rammebetingelser for å utnytte kystens potensial.

Vår kystlinje kalles for verdens vakreste, og Hurtigruta selges som verdens vakreste sjøreise. Er det mangel på forståelse som gjør at man frivillig forlater verdens vakreste kyst til fordel for Antarktis og Grønland hvor en seiler med de beste og nyeste båtene?

Vi skal være nytenkende på land. Hurtigrutas problemer skyldes ikke primært drivstoff og seilingsmønster. Svaret ligger like mye i mangel på utvikling om bord i båten, og dens forhold til havnene båten gjør landinger.

Langs kysten ser man daglige utfordringer, og det er redsel for at det er kutt i anløp som er svaret på et problem som er sammensatt. I arbeidet med denne rapporten er det også avdekket hvor viktig Hurtigruta er for opplevelsen av å bo i et levende samfunn. I høst har Dagens Næringsliv skrevet at det i snitt går av 7 personer i Berlevåg daglig. Analysen er for enkel fordi at man glemmer at de små kystsamfunnene er en del av Norge. Hurtigruta er kystens Riksveg nr. 1.



Skal man forstå kampen om Hurtigruta, må man ha et langt perspektiv og stor kunnskap. Utenfor kysten av Øst-Finnmark foregår verdens beste torskefiske. Trålerne som fisker eies av folk på vestlandet og Aker Brygge. Nå avdekkes enorme olje/gass forekomster utenfor kysten. Muligheten for ilandføring og videreforedling på et sted langs kysten synes utopisk.

Derfor blir kampen om Hurtigruta en kamp på liv og død. Det blir en historisk kamp.

Men det er egentlig ikke nødvendig. Hurtigruta er en mulighet. En mulighet til å tilby helt unike opplevelser som verden etterspør; øde områder, små samfunn, snø, nordlys, midnattssol og et åpent folkeslag.

Denne rapporten tar for seg hva vi på land kan gjøre for å omsette disse mulighetene til penger i hver eneste havn som Hurtigruta i dag seiler. Produkter som igjen vil gjøre selve Hurtigruta mer attraktiv. Utfordringen nå er å utvikle dette sammen med Hurtigruta og myndighetene.

Vi ønsker å bruke krisen Hurtigruta til noe positivt. Vi tror at krisen gjør klima for endring bedre. For de tiltak som Hurtigruta må iverksette om bord og i sin markedsinnsats. For næringslivet i de havnene øst for Nordkapp og for de politiske myndighetene som kan stille økonomiske virkemidler til rådighet som rammebetingelser for å utnytte kystens potensial.



2. OPPNÅELSE AV MÅLSETTINGER

2.1 Målsettinger

Prosjektet har hatt følgende mål, og realisering av disse:

Mål	Realisert
1. Å foreta intervjuer og analyser av behov og utviklingspotensialer knyttet til Hurtigruta sine anløp langs Finnmarkskysten.	Ja
2. Lobbyvirksomhet og politisk påvirkning.	Iverksettes som følge av sluttrapport.
3. Å bruke prosjektet som en regional tenketank for å skape politisk debatt rundt prosjektets foreslag til ny strategi, nytt seilingsmønster med forslag til innhold og synergier som styrker næringslivet langs Finnmarkskysten.	Ja
4. Å utarbeide en rapport som kan benyttes som innspill i en regional debatt om hvilke utviklingsmuligheter Hurtigruta og lokalsamfunn langs Finnmarkskysten har.	Ja

2.2. Hindringer i prosjektet, og hvordan de har blitt løst

Den største hindringen i prosjektet har vært redselen for å gå inn på alternativer til dagens seilingsmønster av frykt for at dersom man åpner for en slik debatt vil det brukes kunne brukes for å kutte anløp eller hele strekningen. Man opplever krisen i Hurtigruta nærmest som eksistensiell krise; vi har olje, gass og fisk rett utenfor stuedøra, samtidig reduseres kyststedene til ingenting.

Folk langs kysten av Finnmark opplever å ha mistet tilgangen på fisken, mens oljen og gassen øker fraflyttingen og sentraliseringen.

Hurtigruta er blitt symbolet på den siste skanse. Når styret i Hurtigruten ASA ønsker å si opp avtalen med Staten kuttes også alle bånd mellom samfunn og kapital.

Vi har i arbeidet med dette notatet møtt om lag 50 personer som alle er sentrale i hver av de 7 havnene enten som politikere, ledere og ansatte i fiskeindustribedrifter, turisme eller godshåndtering.

Vårt budskap har vært å peke på mulighetene. Gi konkrete forslag, å snu opp ned på konvensjonene og oppfordre til dristighet.



3. PROSJEKTORGANISERING OG EIERSKAP

3.1 Ansvarsforhold

Prosjektet ble organisert som følger:

Prosjekteier:	Næringshagenettverket i Finnmark
Prosjektansvarlig:	Arve Tannvik, Kirkenes Næringshage AS.
Prosjektleder:	Frode Stålsett, Styreleder, Radius Kirkenes AS.
Fagansvarlig:	Kåre Tannvik, Eventyransvarlig, Radius Kirkenes AS
Styringsgruppe:	Arve Tannvik, Kirkenes Næringshage Frode Stålsett, Radius Kirkenes Kåre Tannvik, Radius Kirkenes Bernt-Aksel Jensen, Øst-Finnmark Regionråd Arvid Mathisen, Vest-Finnmark Regionråd

Prosjektet er gjennomført som et felles løft fra ulike aktører i Finnmark. Initiativet kommer fra Næringshagenettverket i Finnmark. Disse representerer en solid forankring i forhold til deres medlemsbedrifter som driver næringsvirksomhet langs Finnmarkskysten. Næringshagene ser alvorlig på trusselbildet om at Hurtigruta kan stoppe seilingene ved Nordkapp, eller ved Tromsø.

Radius Kirkenes har bidratt med reiselivskunnskap, prosjektledelse, analyse og utvikling innenfor reiselivssegmentet. Selskapet er en stor reiselivsaktør i Finnmark som eier og driver Kirkenes Snøhotell. Radius er innkommende selskap for turister til Sør-Varanger, og har Hurtigruta sine kontorer i Norge, England, Tyskland og USA som sine kunder.

Varanger Næringsssenter har deltatt i forhold til sitt arbeid med å stimulere til nye arbeidsplasser i Vadsø.

Kommunene har deltatt aktivt via koordinatorene i Øst- og Vestfinnmark Regionråd. Koordinatorene i regionrådene har bidratt med viktig arbeid med å samordne på ordførernivå, og bistå i politisk påvirkning.

Finnmark Fylkeskommune har deltatt i forbindelse med påvirkning mot sentrale myndigheter, og i forhold til LU. Arbeidet berører både politisk og administrativ fylkesledelse.

Innovasjon Norge har deltatt med finansiering av prosjektet, og i drøfting av sluttrapport.

Felles for alle disse aktørene er at man velger å snu trusler til å se på hvilke nye muligheter ny seilingsplan kan gi for å skape ny næringsvirksomhet langs Finnmarkskysten. Målsettingen er å påvirke og skape grunnlag for fortsatte anløp til havnene langs Finnmarkskysten. Og ikke å sette havner og lokalsamfunn opp mot hverandre i en lokaliseringsdebatt.



4. ARBEIDSMETODIKK OG AVGRENSNINGER

Prosjektledelsen har besøkt Hurtigruta sine anløpssteder på strekningen Kirkenes, Vadsø, Vardø, Berlevåg, Båtsfjord, Mehamn og Kjøllefjord. I tillegg er Kongsfjord og Tana besøkt. Vi har møtt representanter fra politisk og administrativ ledelse i kommunene, fra reiselivsaktører, fra bedrifter som har gods med Hurtigruta, og fra lokale skipsekspedisjoner.

Vi har avgrenset det geografiske omfanget til å gjelde overnevnte strekning. Dette av praktiske og økonomiske årsaker.

Målsettingen med prosjektrapporten er at denne skal være et grunnlag for en regional debatt om Hurtigruta sin betydning i Finnmark, og hvilke utviklingsmuligheter man har i fylket til nytenkning rundt Hurtigruta. I denne sammenhengen kan vi ta oss friheten i å ikke være nøyaktig, men bruke scenarioer og modeller for å anskueliggjøre muligheter.

5. ARBEIDSCENARIO

5.1 Scenario desember 2008

Vi gir oss!

Den 11. desember 2008 beslutter styret i Hurtigruten ASA å si opp avtalen med Samferdselsdepartementet på 275 mill årlig med virkning fra 01.01 2010. Styret beslutter at seilingsmønsteret endres til om vinteren å seile kun til Tromsø, mens det om sommeren seiles til Nordkapp.

Vi gir oss ikke!

Den 11. desember 2008 beslutter styret i Hurtigruten ASA sammen med Samferdselsdepartementet, Kystkommunene i Øst-Finnmark, Sametinget og Finnmark Fylkeskommune en aksjonsplan som i løpet av 6 mnd skal gi konkrete forslag til hvordan en framtidig Transportavtale skal se ut og hva den skal koste, hvilke attraksjoner som er nødvendig og hva de skal koste og finansieres. Og ikke minst hva Hurtigruta selv skal gjøre for å øke belegget til 80% vinterstid fram til 2012 med seilingsmønster som omfatter havnene øst for Nordkapp til Kirkenes.

6. DATAINNSAMLING LANGS FINNMARKSKYSTEN

6.1 Metode

Det er foretatt reise i uke 33 i 2008 til Berlevåg, Kongsfjord, Båtsfjord og Vadsø. I uke 34 er Vardø, Mehamn, Kjøllefjord, Tana og Kirkenes besøkt. På samtlige steder har vi hatt samtaler med kommunene, aktører som sender og mottar frakt, kaioperatører og reiselivsoperatører.



Vi har hatt møter hvor vi har drøftet vårt scenario, utfordringer og forslag til løsninger.

Lebesby kommune har laget beskrivelse av Kjøllefjord som case dersom Hurtigruta stopper seilingene i regionen.

Linken Næringshage i Båtsfjord har laget en kortfattet analyse av godsmengder i Båtsfjord. Denne brukes som casestudie i rapporten.

Nordkapp Næringshage har laget en analyse av cruisetrafikken i Nord.

6.2 Berlevåg og Kongsfjord

Kommunen er opptatt av Hurtigruta sin betydning som Riksveg nr 1 i forbindelse med frakt av gods og passasjerer langs kysten. De er positive til en regional debatt om Hurtigruta, og hvilke muligheter man har for å lage opplegg i Berlevåg og Kongsfjord som trekker turister til land.

Fiskeindustrien og lokal operatør av kai sier at man har fått tilbake at dagligvarer transporteres med Hurtigruta. Det er positivt. Hovedmengden av gods til og fra Berlevåg går via bil. Man anslår grovt at godsmengden inn på sommerhalvåret er 100 tonn/ mnd. Utmengden er betydelig mindre, og man anslår at utmengden på vinteren er 30 tonn/mnd.

Fiskeindustrien sender periodevis fersk fisk med Hurtigruta om vinteren, men sier at Hurtigruta egner seg dårlig til forsendelse av fersk fisk. Fiskeindustrien sier at sydgående anløp er viktigst for dem. Frossen fisk transporteres i hovedsak med CTG.

Berlevåg reiselivsforum teller ca 10 medlemsbedrifter. Forumet er aktivt, og arbeider med ny strategiplan. De har fokus på små grupper, og legger til grunn at Hurtigruta er viktig i forhold til innmating av turister.

Kongsfjord har en oppblomstring. Flere bedrifter arbeider profesjonelt med turisme. Husene har fått nye eiere fra inn- og utland, og man foretar omfattende renoveringsarbeid. Reiselivsbedriftene forutsetter i sin strategi at man får helårlig innmating av turister via Hurtigruta.

6.3 Båtsfjord

Fiskerikommunen Båtsfjord har opplevd en tilbakegang de siste årene. Man er omstillingsdyktig, og de har nå snudd utviklingen. Kommunen har stor godsaktivitet som følge av lokal fiskeindustri. De har lite aktivitet i reiselivsnæringa.

Kommunen er opptatt av Hurtigruta sin betydning, spesielt i forbindelse med frakt av gods for fiskeindustrien. Kommunen er positiv til å utvikle



reiselivsaktivitet for å tiltrekke turister til lokalsamfunnet. Man foreslår bla. tiltak hvor Hurtigrutepassasjerene kan få fiske sin egen fisk i lokale merder.

Representantene fra fiskeindustrien sa at man bør begynne å se på løsninger hvor en sender mer fersk fisk med Hurtigruta enn før. For eksempel kan lage omlastningssteder i Tromsø eller Kirkenes for videre transport. Man bør også tilpasse båtene bedre for å ta med trailere.

Den lokale kaioperatøren la vekt på at Båtsfjord er en godshavn, og at Hurtigruta er svært viktig i denne sammenhengen. Man trenger både nord og sydanløp i forhold til gods. Lokalt har man to bedrifter med lagre som bruker Hurtigruta til å sende lagervarer over natt til flere steder langs Finnmarkskysten.

Reiselivsaktørene mente at Båtsfjord trenger en attraksjon som trekker turister. De er positive til vårt forslag til reiselivssatsing, og kom umiddelbart med ideer til produkter rundt denne som kompletterer tilbudet.

6.4 Vadsø

Vadsø har kun nordanløp fra Hurtigruta. Liggetiden er kort, og man har ingen store attraksjoner som trekker turister direkte fra hurtigrutekaia. Kommunen er positiv til å utvikle reiselivsaktivitet for å tiltrekke turister til lokalsamfunnet. Man må sikre tilstrekkelige bevilgninger fra Staten for å opprettholde dagens seilingsmønster.

Reiselivsnæringen har gått sammen for å videreutvikle reiselivet i regionen i prosjektet Destinasjon Varanger. Man arbeider med reiselivsbedrifter fra hele Varangerhalvøya. Prosjektet ledes av Varanger Næringscenter.

Hermetikken Næringshage i Vadsø er en kulturbasert næringshage. De har medlemsbedrifter som har tilbud og grensesnitt som kan benyttes i en reiselivssatsning.

Varanger Næringscenter og Hermetikken Næringshage ønsker at det blir utviklet attraksjoner og reiselivsprodukter som tiltrekker et bredt spekter av turister til Vadsø. Varanger Næringscenter har ideer om slike produkter, og lanserte ett av disse med arbeidstittelen "Vadsø 1850".

6.5 Vardø

Vardø kommune er opptatt av at Hurtigruta er en viktig transportør av gods og passasjerer for Vardø. Godsmengden er i hovedsak inngående gods. Det er viktig å ha både nord og sydanløp. Kommunen mener det er viktig at hurtigruten etter 2012 beholder og får økt statstøtten slik at eksisterende seilingsmønster og anløp videreføres. Videre ser man at Hurtigruta vil være viktig godstransportør i en fremtidig utvikling av Vardø i forbindelse med pågående og kommende



petroleumsaktivitet i Barentshavet. Man har også perspektiver på at hurtigruta kan benyttes til transport av fisk og fiskeprodukter fra Vardø til Russland.

Kommunen ser et potensial i at Hurtigruta kan bringe mer turister til Vardø. For å oppnå dette bør reiselivet i kommunene i Varanger samarbeide med å utarbeide gode pakketilbud for hurtigrutepassasjerene, samt arbeide for å få en skipsrute Kirkenes- Vardø – Murmansk i samarbeid med hurtigruten i sommerhalvåret.

Vardø har et reiselivsforum med flere aktører. Disse har tilbud direkte til Hurtigrutepassasjerene som kommer i land mens Hurtigruta har liggetid. Eksempler på slike er omvisning på Vardøhus Festning eller Vardømuseumene. Reiselivsaktørene har arbeidet lenge med å utvikle reiselivsprodukter i Vardø og Hamningberg. Målgruppene er flere, og de tilbringes dit både av Hurtigrute, fly, buss og bil.

6.6 Mehamn

Gamvik Kommune var opptatt av at man må sikre tilstrekkelige bevilgninger fra Staten for å opprettholde dagens seilingsmønster. Hurtigruta er svært viktig for godstransport langs kysten. Seilingsmønstret i nord må ikke svekkes. Rammeavtalen med Staten må ses på som en forlengelse av jernbanen fra Bodø og langs hele den Nordnorske kysten. I Gamvik kommune har man flere aktører som arbeider godt med reiselivssatsninger. Kommunen er positiv til at man begynner å tenke på utvikling av reiselivskonsepter som er med på å trekke flere turister fra Hurtigruta og cruise til kommunen. Dette gir grunnlag for å utvikle større tilbud og mangfold i reiselivssatsningen.

Representanter fra reiselivsnæringa fortalte at deres konsept var utviklet over flere år. De får innmatning via fly, buss, bil og Hurtigruta. Hurtigruta er viktig for innmatningen, men ikke avgjørende.

6.7 Kjøllefjord

Lebesby Kommune opplever en positiv utvikling. En har i løpet av året fått nye fiskebåter til kommunen, og det er stor aktivitet ved Aker Seafood sitt anlegg i Kjøllefjord. Hurtigruta er viktig for kommunen, både ved at de transporterer store mengder gods inn og ut, og lokalt reiseliv har utviklet produkter i forhold til Hurtigruta. Hurtigruta er et viktig transporttilbud for befolkningen. Man fortalte at man har ca 20 ungdommer fra kommunen som går på videregående skole i Honningsvåg. Disse bruker Hurtigruta for å komme hjem i helgene.

Kommunen er positiv til at man begynner å tenke på utvikling av reiselivskonsepter som er med på å trekke flere turister fra Hurtigruta og cruise til kommunen.



Lebesby har et stort potensiale som leverandør av reiselivsprodukter. Aktørene tilbyr sine tjenester til flere segmenter, og Hurtigruta er et svært viktig segment. Stedet er helt avhengig av Hurtigruta.

Aker Seafood i Kjøllefjord sier at Hurtigruta er viktig i forbindelse med deres drift. De har store mengder inngående og utgående frakt, og trenger både nord og sydanløp. Eksempelvis nevnes det at Aker får inn 200 – 300 tonn fersk fisk med Hurtigruta årlig. Volumene er helt avgjørende for deres drift og sysselsetting. De transporterer i hovedsak kjølevarer med Hurtigruta som er veldig konkurransedyktig på pris. Det er sjeldent plassproblemer. De har økende godsmengder med Hurtigruta i forhold til i fjor.

Skipsekspedisjonen sender en ferskfisk nordover med Hurtigruta. Deres erfaring er at det kan være en utfordring at man får ryddet plass på kjøla på båtene slik at man får plass til fisken sammen med nordgående kjølevarer. Kjølerommene bør bygges om, slik at man får seksjonert kjølelasten.

Dersom Hurtigruta skulle stoppe å seile i Øst-Finnmark eller øst for Tromsø, tror Skipsekspedisjonen at man vil få et privat tilbud av mindre frakteskuter fra ulike rederier. Man tror at dette vil gi vanskeligere logistikk, mer omlastning og økte transportskader.

6.8 Tana

Tana har ikke hurtigruteanløp. Både Tana Kommune og Gaissa Næringshage i Tana er klare på at Hurtigruta er viktig for Tana. Tana er utviklet til å bli et knutepunkt i forbindelse med logistikk i Øst-Finnmark, og svært mange transportselskaper har godsomlastning i Tana. Det er direkte linker mellom biltransport og gods via Hurtigruta. En får også tilført gods via godsbåter til Smalfjord.

Reiselivsmessig er Hurtigruta viktig for Tana, fordi at man får matet inn turister via Hurtigruta sine anløpssteder i Øst-Finnmark. Man har flere aktører som arbeider innen reiseliv, og man har et mangfold av tilbud. Blant annet har flere aktører innen reindrift iverksatt, eller har planer om å iverksette reiselivstilbud. Gaissa Næringshage og reindriftnæringen er i ferd med å bygge opp et ressurscenter for reindriftnæringa. Dette har koblinger mot reiseliv.

Flere av reindriftsutøverne i Tana har sommerbeiter på Nordkyn, og noen av disse har reiselivsprodukter der. Kommunen, Næringshagen og Reindriftnæringa er positive til å utvikle en større reiselivssatsning mot Nordkyn. Dette vil kunne gi ringvirkninger både på Nordkyn og i Tana. Næringshagen nevnte flere gode koblinger. En av disse var en kobling mot Videregående skole i Tana som har linjer innen naturbruk, naturguide, naturkjøkken, osv.



6.9 Kirkenes

Sør-Varanger Kommune er klar over Hurtigruta sin betydning for hele Finnmarkskysten, og for Sør-Varanger Kommune. Hurtigruta bringer årlig grovt regnet 140.000 passasjerer til og fra Kirkenes. Dette er svært viktig i forhold til flyruter, hoteller, enkeltaktører i reiseliv, og servicenæringa i kommunen generelt.

Sør-Varanger er utviklet fra å ha tilnærmet ingen reiselivstilbud til å være en stor aktør i reiselivsvirksomhet i Øst-Finnmark. Totalt anslår Sør-Varanger Reiselivsforum at nær 400 årsverk er sysselsatt direkte i tilknytning til reiselivsvirksomhet i kommunen. Man anslår i tillegg at 300 er indirekte tilknyttet.

Reiselivsbedriftene i kommunen samarbeider godt, og man er blitt veldig sterke på vinterturisme. I denne sammenhengen ble Kirkenes utpekt av National Geographic Adventure som ett av klodens 25 beste reiselivsmål i 2007. Kun 4 av disse var i Europa.

6.10 Oppsummering av datainnsamling

Alle som ble besøkt viste stort engasjement i forhold til Hurtigruta. Svært få var informert om at Hurtigruta sin situasjon er så akutt som den er.

Ingen aktører var negative til en videre vinkling på en kombinasjonsdrift mellom gods og passasjerer, hvor tilbud på land skal være med på å trekke hurtigruta og turister til lokalsamfunnene.

Flere kommuner og bedrifter mente at man bør se på fremtidig seilingsmønster. I dette forutsetter det at man ikke kutter anløpsteder, men at må drøfte problemstillinger rundt nordanløp, sydanløp, nattanløp, ligge tider og regionale navløsninger.

Noen kommuner mener at seilingsmønstret ikke skal endres, men at nøkkelen til løsning ligger i at Hurtigruta får bedre rammebetingelser fra Staten.

Vår oppfatning er at det er store utfordringer i å få en omforenet helhetlig fordelingsløsning for gods, passasjerer og reiselivssatsning i de delene av Finnmark vi har møtt.

7. REISELIV- HEFTIG OG BEGEISTRET

7.1 Innledning

Give me a story!

Turistene som tradisjonelt reiser med Hurtigruta har alle fulle kjøleskap, TV, en eller 2 biler, det de mangler er innhold. Innhold i livet. Innhold i ekteskapet.



Opplevelser som gir grunnlag for fornyet kommunikasjon i forholdet til kona/venner/barn.

Give me a story.

Gi meg en opplevelse jeg kan fortelle videre, som gir meg status, som bekrefter mitt eget selvbylde. Opplevelser som krever noe av meg. Jeg skal gjerne fryse eller bli sjøsyk. Bare jeg har en story å fortelle når jeg/vi kommer hjem, og som stimulerer mens vi er på reisen.

Har man penger gjør man det som i Dubai. Bygger innendørs slalomanlegg. Kunstige øyer. Etc. Lekeland, Disneyworld etc. Har man ikke penger må man by på seg selv.

Her er vi i Finnmark verdensmestre!

Dette er kjernen i filmen Cool and Crazy (Heftig og begeistret). Dette kan bli kjernen i en unik kystlinje fra Nordkapp til Kirkenes.

Kombinasjonen Postshiff som er hurtigrutas tyske navn med gods og passasjerer gir opplevelsen en autensitet som er unik i verden. Økologisk er dette også et godt konsept; man kombinerer gods og folk. Derved får man en miljøgevinst. Symbiosen passasjerer og gods gjør at man ikke trenger så mange trailere på veiene.

Vi har laget konkrete forslag til hver havn bygd på deres naturlig og historiske forutsetninger. Disse er ment som innspill, og kan justeres sammen med lokale aktører i et hovedprosjekt. Totalt vil disse forslagene være innenfor en ramme på 170 mill som er like mye penger som investert i fiskebruket på Svartnes og eller for fjerning av Gamnesfjellet ved Kirkenes Flyplass.

Ikke for å sette disse opp mot hverandre, men for å anskueliggjøre at det på den ene siden er mye penger, men som et infrastrukturtiltak er akseptabelt. Vi har også beregnet inntektene slik at investeringene kan forsvares.

Felles for opplevelsene er at de kan oppleves av min 250 mennesker på samme tid, at det er gangavstand fra kaia og at prisen ikke overstiger 100 pr pers pr opplevelse.

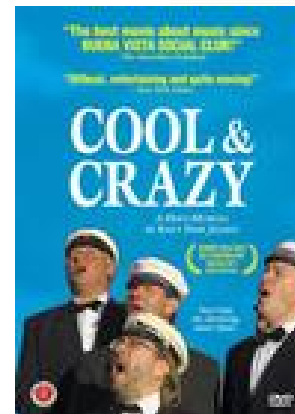
Den videre lesning krever åpenhet:

7.2 Reiselivsforslag - Berlevåg og Kongsfjord

Vi har erfaring i å utvikle cruisekonsept i Arktis. Modellen vi har utviklet for Berlevåg baserer seg på noe tilsvarende vi har gjort i Arkhangelsk og i Berlevåg tidligere. Med meget stor suksess.



Når båten ankommer Berlevåg blir turistene møtt av 2-3 personer med hvite sangerluer og ønsket velkomne før de begir seg inn mot Samfunnshuset hvor de ser filmen "Heftig og Begeistret" med Berlevåg Mannskor. Turistene får headset hvor de selv programmerer hvilket språk de vil høre filmen på. Etterpå blir de ønsket velkommen hjem til folk i Berlevåg på kaffe eller te. Dette organiseres slik at 40 husstander har registrert seg til å kunne ta imot inntil 10 personer pr hus. Hvilket er 400 maks kapasitet samtidig.



Kilde: /www.imdb.com

Før de går inn, tar de på seg overtrekksplast på skoene som i fiskeindustrien. Vertskapet ønsker velkommen og setter i gang en forhåndsinnspilt CD som på riktig språk forteller familiens historie. Vertskapet kan da synkront gå rundt og peke på alt fra bryllupsbilde til siste ferietur i Spania. Hensikten er å beskrive hvordan familien lever. Etterpå skjenkes kaffe eller te. På bordet står det glasssuvenirer med navnet på vertskapet og Cool and Crazy Berlevåg. Prisen er 125 NOK og "alle kjøper". Det finnes også postkort av vertskapet.

Hele seansen tar 20 minutter. Deretter følges de ut og tilbake til båten. Prisforslag: 50 NOK pr person for kaffe/te og besøk. Kommunen dekker utgiftene til filmvisning ved salg av DVD av filmen.

7.3 Reiselivsforslag - Båtsfjord

Vår påstand er at gjennomsnittspassasjeren på Hurtigruta mye mer religiøst fokusert enn nordmenn. Kirkene våre langs kystleia står stort sett som tomme kulisser. I Båtsfjord har vi en unik kirke som kan benyttes som et religiøst samlingspunkt uavhengig av trossamfunn.

Når båten ankommer Båtsfjord går alle opp til kirka. Her finnes et av de største glassmaleriene i Europa! Turistene kjøper et lys for 1 Euro og plasserer foran under alteret.

Deretter ønskes de velkommen av en mann eller kvinne i dress eller kjole. Dette er ikke presten. De har alle tatt på seg headsettet og stilt dette inn på sitt språk. Anløpet er på kvelden så det er mørkt ute.

Så starter en historie om glassmaleriet. Diodelys tennes etter hvert som hvert enkelt bilde omtales tilsatt nydelig sakral musikk. Det blir en blanding av lys, musikk og speaker. Når denne er ferdig rulles et stort lerret ned automatisk og vi får en meget vellaget multimedia forestilling om den norske kirkes historie og virke i nord. Her omtales runebommer og i vinklingen "hedens" religion og heksebrenning til dagens moderne kirke. Spesielt interessant er forholdet mellom kirka og fiskere som ofte risikerer livet for å få store fangster.



Glassmaleriet i Båtsfjord kirke.

Kilde:

http://www.kirkenorge.no/index.cfm?tmpl=thumbnail_list&v_kat=1758

Denne fortellingen går over i en orgelkonsert som spilles enten av organisten i Båtsfjord som er en meget eminent organist, eller den er lagret på Computeren og spilles over sound surroundanlegg i kirka.

Total opplevelsen er 25 minutter.

Turistene takkes for besøket og kan komme opp og stille spørsmål direkte til guiden hvis de ønsker.

Avstanden til kaia er ca 10-15 minutter. Det er allerede kommet forslag om alternativ transport i nordlandsbåter på hjul etc. Videre ønsker Båtsfjord å tilby fiske av torsk i mærene ved kaia.

Pris pr besøkende NOK 50

7.4 Reiselivsforslag - Vadsø

Når båten ankommer spaserer turistene til den nysveidede sildoljetanken i bakkant av eksisterende sildoljeanlegg på Vadsø-øya.

Det er kun 100 meter gangavstand og den nye tanken er 40 meter i diameter og 20 meter høy. Den glir rett inn i industrimiljøet på øya.

Inni tanken er det trebenker i sirkler rundt en scene som ligger midt i sentrum. Lyssettingen er isblå og kald. På scenen ligger 2 mennesker inni en reinskinnsvepose og sover. Disse er Nansen og Johansen på Franz Josefland. Når alle har satt seg, dempes lysene og man hører en forrykende snøstorm og via laser vises snøstormen inn over publikum. I stormen høres en samtale mellom Nansen og Johansen.



Vadsø med sildefabrikken i bakgrunnen.



Veggene og taket inni tanken forandrer seg til et storlerret hvor kampen om nordområdene vises, mens de to "skuespillerne" har reist seg og gjennom ulike kostymer illustrerer historien som projiseres på vegger og tak. Her vises skipsbrudd, havari og alle nasjonenes kamp om å beseire The North. Vi ser bombing av konvoier, radarplot som viser russiske og allierte ubåter under vann, Kursk som eksploderer og russerne som setter flagget under vann på Nordpolen, olje/gass etc.

Det hele avsluttes med at Nansen og Johansen beklager hele utviklingen og frykter for the global warming og heller kryper tilbake til soveposen og vil forbli der.

Opplevelsen tar 15 min. Ved utgangen finnes selvfølgelig en vellassortert mengde relevante suvenir.

Pris pr besøkende 100.

7.5 Reiselivsforslag - Vardø

I Vardø står guidene som de "alltid" har gjort klare til å møte publikum. Men på kaia er det bygget en skikkelig mottakelse på kaia i form av en forhøyet sokkel som guidene står på når de ønsker velkommen. Det skal være speakeranlegg som gjør at man kan høre hva guiden sier.

De marsjerer som i dag opp til festninga. Det bygget en "drivhus" av glass med tribune. Fra setene ser turistene rett imot festingsveggene. Anlegget er tegnet av samme arkitekt som har tegnet Heksemonumentet som åpner i Vardø 2009. Anlegget gir mulighet for at guidene kan fortelle om festinga i et lukket auditorium. Hvis det er mulig å få samarbeid med Riksantikvaren, er tanken å gjøre det samme som man har gjort i Hamar på Domkirka hvor deler av ruinene er bygget inn i glass og integrert med omvisning. Planene er å bygge anlegget slik at deler av festninga får glassoverbygg slik at omvisninga kan skje kontrollert gjennom hele året.

Omvisninga avsluttes med Heksemonumentet som er tegnet av en verdensberømt kunstner og laget av en velkjent arkitekt. Det må også gjøres noe med utstillingene eller kunne visualiseres på en måte som gir mange mulighet til å se det samme på samme tid.

Pris pr besøkende NOK 100

Totalt vil det gå 1.5 time for å besøke begge stedene.



Statens Vegvesen, Nasjonale turistveger: Minnesmerke for ofrene under hekseprosessene.



7.6 Reiselivsforslag - Nordkyn

Turistene inviteres til det nye samiske anlegget som drives av reinbeitedistriktene 7 og 9. Anlegget har meget høy kunstnerisk utførelse og betegnes som er smykke. Vi refererer til Juhl sitt anlegg i Kautokeino. Blandingen av tradisjonell gammebygging, skinn og stein kombineres i moderne utforming som både gir muligheter for å fotografere de gamle tradisjonelle siidaene med telt, gamme, rein, skikk, fiskeplass etc. og areal for moderne samisk kunst og kunsthåndverk.

Det unike er at stedet eies av reinbeitesistriktet 7 og 9 som begge har vinterbeite i Tana og sommerbeite på Nordkyn og Båtsfjordfjellet. Det kan derfor tilbys ulike produkter av reinkjøtt, gele og lignende som egner seg til å ta med om bord og drikkes eller spises som snacks.

Organiseringa og drifta er profesjonalisert gjennom en ansatt "senterleder" som sørger for salg, drift og vedlikehold.

Guidene kan eksempelvis komme fra guidekurset på Tana Videregående Skole.

Pris pr person NOK 100.

7.7 Reiselivsforslag - Tana

Tana har i dag en betydelig andel av passasjerer som kommer med egen bil til og fra Hurtigruta. Tana mangler en attraksjon av internasjonal størrelse, men den pågående planlegging av en attraksjon basert på laksen i Tana er interessant.

Vi ser det ikke som vårt mandat å foreslå noe mer konkret annet enn å påpeke at anlegget vi har foreslått på Nordkyn jo eies av reieneierne som har fast bopel i Tana.

7.8 Reiselivsforslag - Kirkenes

I Kirkenes har det de siste 10 årene vært jobbet godt med utviklingen av reiselivsprodukter. Det pågår nå et større planarbeid med kai og hotell i sentrum. Videre arbeides det med et storanlegg i Jarfjord med golf, hotell etc. som mer enn nok vil være interessant for turistene med Hurtigruta.

Det kanskje viktigste enkelttiltaket i Kirkenes må være å øke muligheten for landing og takoff med større fly ved å fjerne deler av Gamnesfjellet.

7.9 Cruisetrafikken på Nordkapp

I 2007 var det 110 cruiseskip på Nordkapp. Disse la igjen ca 50 mill NOK. Ifølge Nordkapp Næringshage er interessen økende for cruise til Nordkapp og



operatørene etterspør opplevelser og infrastruktur. Det er derfor mulig å anslå at et cruiseskip legger igjen 500` NOK dersom havna har attraksjoner/aktiviteter.

I dette prosjektet har vi tatt mål av oss å foreslå attraksjoner som vil etterspørres også på cruisemarkedet. Vi ser ikke for oss at de største båtene med 2.000 passasjerer kan anløpe havnene mellom Nordkapp og Kirkenes, men har beregnet et snitt på 600 personer som mulige størrelser.

Vi tror videre det skal være mulig å oppnå 20-30% andel av Nordkapptrafikken til en eller flere havner i øst. Spesielt vil det samiske produktet på Nordkyn være attraktivt, da det er kort seiling og et unikt produkt internasjonalt.

7.10 Reiselivsforslag – Murmansk

Skal Øst-Finnmark sikres anløp av Hurtigruta og cruisebåter, vil det være nødvendig å vurdere Murmansk som havn på sommeren også i Hurtigrutas ordinære seilingsplan. Det anslås at det finnes 120.000 mennesker i Nordvest-Russland med norsk kjøpekraft og dette er et marked som ikke kan overses. Vi vet at dette er en utfordring for Hurtigruta mer enn for oss, men det viser at vi er villige til å snu alle steiner for å sikre skipsanløp øst for Nordkapp.

8. SEILINGSPLAN

8.1 Fortsatt gods og passasjerer

I forbindelse med våre drøftinger langs Finnmarkskysten har vi brukt eksempler på at en bedre reiselivstenkning rundt Hurtigruta vil bidra til å øke passasjerantallet, og bringe turister inn til lokalsamfunnene. Vi legger til grunn at Hurtigruta er kombinasjonsskip som frakter gods og passasjerer. Vår tenkning innebærer ikke konflikt mellom gods og passasjerer. Vi tror at dette er en utmerket kombinasjon. Turister fokuserer i større grad miljøspørsmål. Kombinasjonen gods og passasjerer vil kunne gi en utmerket argumentasjon i forhold til diskusjoner om miljøregnskap. En slik fordeling bør gi et interessant regnestykke, i stedet for bare fordele på enten gods eller passasjerer.

8.2 Scenario – ny seilingsplan i Finnmark

Debatt om seilingsmønster og anløp engasjerer kystbefolkningen. Dette er naturlig siden Hurtigruta er viktig for enkeltsamfunnene.

Vi tror at en nytenkning rundt å utvikle unike reiselivsprodukter langs Finnmarkskysten vil bidra til å trekke Hurtigruta inn mot dagens seilingsmønster. Vårt poeng er at liggetidene må utvides til 1,5 til 2,5 timer dersom man skal oppnå dette.



Vårt tankesett innebærer at man endrer seilingsplanen slik at de havnene som har, eller utvikler tilbud som tiltrekker Hurtigrutepassasjerene i stort antall får daganløp. Godsanløp kan gjøres til nattanløp. Videre eksperimenterer vi med at enkelte havner kan samarbeide med å koordinere logistikken rundt gods, slik at man har enten nord eller sydanløp.

For å illustrere at dette er mulig, har vi laget to modeller for nye seilingsmønster i Øst-Finnmark. Vi har tatt utgangspunkt i at Hurtigruta seiler med 15 knops fart. Farten kan justeres for å øke fleksibilitet i seilinga. Våre endringer er at Hurtigruta seiler tre timer tidligere fra Honningsvåg. Videre utvider vi liggetiden på daganløp, og kutter noen nattanløp.

Drøftinger i forhold til seilingsmønster for Hurtigruta kan ikke isoleres kun i forhold til Finnmarkskysten slik vi har gjort her. Dette må ses i en større sammenheng, skipsleia under ett. Derfor må våre modeller for seilingsplan ikke fokuseres som "Den nye seilingsplanen for Finnmark", men som et innspill på at fokus på større verdiskapning på land må få konsekvenser for hele Hurtigruta sin seilingsplan.

Vi har tatt utgangspunkt i følgende tabell for distanser og tider:

Fra havn	Distanse n. mil	Til Havn	15 knop tt:mm	15 knop Min
Honningsvåg	29	Kjøllefjord	01:56	116
Kjøllefjord	26	Mehamn	01:44	104
Mehamn	35	Berlevåg	02:20	140
Berlevåg	23	Båtsfjord	01:32	93
Mehamn	57	Båtsfjord	03:48	228
Båtsfjord	39	Vardø	02:36	156
Vardø	42	Vadsø	02:48	168
Vardø	47	Kirkenes	02:28	148
Vadsø	24	Kirkenes	01:48	108
Kirkenes	129	Murmansk	08:36	516
Murmansk	112	Vardø	07:28	448

Kilde: Uoffisiell.

Strekningen Kirkenes – Murmansk og Murmansk – Vardø er estimert av oss.

Dette gir følgende modeller:



Skisse 1, Rute med stopp i Kirkenes

NORDGÅENDE RUTE

	H.våg	Kjøllefj.	Mehamn	Berlev	Båtsfj.	Vardø	Vadsø	Kirkenes
Ankomst Nordrute	09:00	14:00		19:50	23:30	03:10	07:00	10:20
Liggetid	03:00	02:00		02:00	01:00	01:00	01:30	03:00
Avgang Nordrute	12:00	16:00		21:50	00:30	04:10	08:30	13:20
Seilingstid	02:00	03:50		01:40	02:40	02:50	01:50	

SYDGÅENDE RUTE

	H.våg	Kjøllefj.	Mehamn	Berlev	Båtsfj.	Vardø	Vadsø	Kirkenes
Ankomst Sydrute	09:50	05:50	03:00	00:10	20:30	15:50		
Liggetid	03:00	02:00	01:00	00:30	02:00	02:00		
Avgang Sydrute	12:50	07:50	04:00	00:40	22:30	17:50		13:20
Seilingstid		02:00	01:50	02:20	01:40	02:40		02:30

Skisse 2, Rute med stopp i Murmansk

NORDGÅENDE RUTE

	H.våg	Kjøllefj.	Mehamn	Berlev	Båtsfj.	Vardø	Vadsø	Kirkenes	Murmansk
Ankomst Nordrute	09:00	14:00		19:50	23:30	03:10	07:00	10:20	00:00
Liggetid	03:00	02:00		02:00	01:00	01:00	01:30	04:40	10:00
Avgang Nordrute	12:00	16:00		21:50	00:30	04:10	08:30	15:00	
Seilingstid	02:00	03:50		01:40	02:40	02:50	01:50	09:00	

SYDGÅENDE RUTE

	H.våg	Kjøllefj.	Mehamn	Berlev	Båtsfj.	Vardø	Vadsø	Kirkenes	Murmansk
Ankomst Sydrute	11:00	07:00	04:10	01:20	22:10	18:00			
Liggetid	03:00	02:00	01:00	00:30	01:30	01:30			
Avgang Sydrute	14:00	09:00	05:10	01:50	23:40	19:30			10:00
Seilingstid		02:00	01:50	02:20	01:40	02:40			08:00

Ankomst og avgangstid i Murmansk er gitt i norsk tid. Lokal tid er + 2 timer.

9. GODS MED HURTIGRUTA

9.1 Godsmengder og passasjerantall i Finnmark

Vadsø Havn har henvist oss til SSB sin generator over statistikk på havner. Vi har tatt ut følgende statistikk for 2006 som gjelder strekningen Honningsvåg – Kirkenes:



		Homingsvåg	Kjøllefjord	Mehamn	Berlevåg	Båtsfjord	Vardø	Vadsø	Kirkenes
Passasjerer Hurtigruten År 2006	Til	10 157	3 326	1 728	1 457	2 000	3 684	902	75 133
	Fra	8 802	3 005	1 874	1 342	1 628	2 558	9 037	61 937
Av- og påstigende i havn	Sum	18 959	6 331	3 602	2 799	3 628	6 242	9 939	137 070

	Homingsvåg	Kjøllefjord	Mehamn	Berlevåg	Båtsfjord	Vardø	Vadsø	Kirkenes
Hvanestatistikk år 2006 Godsmengde (tonn) etter havn, tid og statistikkvariabel	210 500	32 545		3 015	35 081	4 115	20 328	117 409

Kilde:

http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/hovedtabellHjem.asp&KortnavnWeb=havn

I havnestatistikk for godsmengde for Mehamn i Gamvik kommune foreligger det ikke tilgjengelige data i SSB sin database.

10. OPPFØLGING VIDERE

10.1 Hvilke løp bør kjøres videre

At det er krise i Hurtigruta ASA gjør at vårt forslag ikke kan avvises verken av ledelsen i Hurtigruta eller av politikerne. Likens gir situasjonen det nødvendige alvor for utradisjonelle løsninger og forhåpentligvis raskere og bedre kommunikasjonslinjer mellom Hurtigruta og land.

Første løp var 8. sept for Stortingets Samferdselskomité i Kirkenes. Strategien må være å "selge" inn at vi tenker nytt.

At man klart skiller mellom hva som er kjøp av transporttjenester og hvilke havner som "MÅ" ha anløp både syd og nord, at man kommer i dialog med ansvarlige hos Hurtigruta ASA for å diskutere samhandling og ikke minst at man sikrer god forankring i lokalsamfunnene som dette berører.

- Det er naturlig at Kirkenes Næringshage følger opp initiativet slik at man ikke havner i et handlingsmessig vakuum.
- Det bør etableres en arbeidsgruppe som har nødvendige midler til at det kan gjøres konkrete bestillinger.
- Styringsgruppa bør også oppnevnes for å gi nødvendig tyngde og kan bestå av departement, fylke, sameting, kommune og Hurtigruta.



- Målet må være å ha laget et godt nok dokument til styremøte i Hurtigruta 11. desember 2008 til at man kan sette i gang konkrete tiltak.

10.2 Fremtidig arbeidsorganisering

Næringshagenettverket er eier av prosjektet, og er formelt ansvarlig for å drive dette videre. Kirkenes Næringshage AS er beredt til å drive prosjektet videre. Styringsgruppe og arbeidsform vil bli avklart i løpet av de neste 2 uker.

11. Datainnsamling i Finnmark

11.1 Følgende er møtt / Intervjuet

<i>Dato</i>	<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>
11.08.2008	Andreassen, Janne	Berlevåg Kommune, Ordfører
11.08.2008	Persgård, Bjørn Ove	Berlevåg Kommune
11.08.2008	Moan, Robert	Berlevåg Kommune
11.08.2008	Hansen, Frank Arne	Berlevåg Fisk AS
11.08.2008	Paulsen, Runar	Berlevåg Fisk AS
11.08.2008	Richardsen, Harald	Norlines, Berlevåg
11.08.2008	Jensen, Tor	Berlevåg Kongekrabbe AS
11.08.2008	Kjær, Jorunn	Nordic Visions, Berlevåg
11.08.2008	Salathe, Daniela	Arctic Glassstudio, Berlevåg
11.08.2008	Winses, Åse	Kongsfjord Gjestegård
11.08.2008	Hupe, Christopf	Kongsfjord Intl. Scuba School
12.08.2008	Isaksen, Ronny	Linken Næringshage, Båtsfjord
12.08.2008	Andersen, Morten	Linken Næringshage, Båtsfjord
12.08.2008	Vegard	Linken Næringshage, Båtsfjord
12.08.2008	Larsen, Kjell-Olaf	Båtsfjordbruket AS
12.08.2008	Eilertsen, Arnfred	Båtsfjordbruket AS
12.08.2008	Karlsen, Alf Magne	Norlines, Båtsfjord
12.08.2008	Jensen, Frank Bakke	Båtsfjord Kommune, Ordfører
12.08.2008	Hauken, Øyvind	Båtsfjord Kommune
12.08.2008	Jensen, Odd Jarle	Båtsfjord Kommune
12.08.2008	Kviberg, Trond	Ægir, Båtsfjord
12.08.2008	Hansen, Ørjan	Arctic Tourist
12.08.2008	Leistad, Line	Selskap under stiftelse
13.08.2008	Utsi, Maria	Hermetikken Næringshage AS
13.08.2008	Utsi, Kate	Varanger Næringscenter
13.08.2008	Dragnes, Svein	Vadsø Kommune, Ordfører
13.08.2008	Betsi, Jens	Vadsø Kommune
13.08.2008	Aslaksen, John Arild	Vadsø Kommune
13.08.2008	Ingilæ, Frank	Tana Kommune og Øst-Finnmark Regionråd
13.08.2008	Jensen, Bernt-Aksel	Øst-Finnmark Regionråd
18.08.2008	Martinussen, Børge	Vardø Kommune
18.08.2008	Holt, Sissel	Vardø Kommune
18.08.2008	Eriksen, Ingolf	Vardø Kommune
18.08.2008	Fløtten, Erling	Vardø Kommune og Festningens venner
18.08.2008	Melby	Vardøhus Festning



18.08.2008	Haugom, Leif	Vardø Maritime Forum
18.08.2008	Ramlet, Turid	Festningens venner
19.08.2008	Steel, Siv Anita	Gamvik Kommune, Varaordfører
19.08.2008	Tønnesen, Svein	Gamvik Kommune
19.08.2008	Ditløvsen, Einar	Gamvik Kommune
19.08.2008	Hansen, Roger	Gamvik Kommune
19.08.2008	Karlstad, Kåre	Privat næringsdrivende, Mehamn
19.08.2008	Karstad, Vidar	Nordic Safari AS, Mehamn
19.08.2008	Gaup, Lars Mattis	Reinbeitedistrikt 9, Tana og aktør i reiselivsnæring
19.08.2008	Akselsen, Stine	Lebesby Kommune, Varaordfører
19.08.2008	Svendsen, Torill	Lebesby Kommune
20.08.2008	Røvik, Lill Astrid	Lebesby Kommune
19.08.2008	Pedersen, Bård	Lebesby Kommune og Nordkyn Hotell
19.08.2008	Mathisen, Arvid	Vest-Finnmark Regionråd
19.08.2008	Sørbø, Kjell	Imagine, Kjøllefjord
19.08.2008	Bakken, Marit	Arctic Coast AS, Kjøllefjord
19.08.2008	Evensen, Jan Olav	Arctic Coast AS, Kjøllefjord
19.08.2008	Utsi, Ailo	Reinbeitedistrikt 9, Tana
19.08.2008	Utsi, Ellinor Guttorm	Reinbeitedistrikt 9, Tana og aktør i reiselivsnæring
20.08.2008	Krogh, Torvald	Kjøllefjord Skipsekspedisjon AS
20.08.2008	Sørensen, Raymo	Aker Seafood, Kjøllefjord
22.08.2008	Randal, Linda Beate	Sør-Varanger Kommune, Ordfører
22.08.2008	Larsen, Bente	Sør-Varanger Kommune

Kirkenes den 01.10.2008

Frode Stålsett
Prosjektleder

Kåre Tannvik
Fagansvarlig, reiseliv