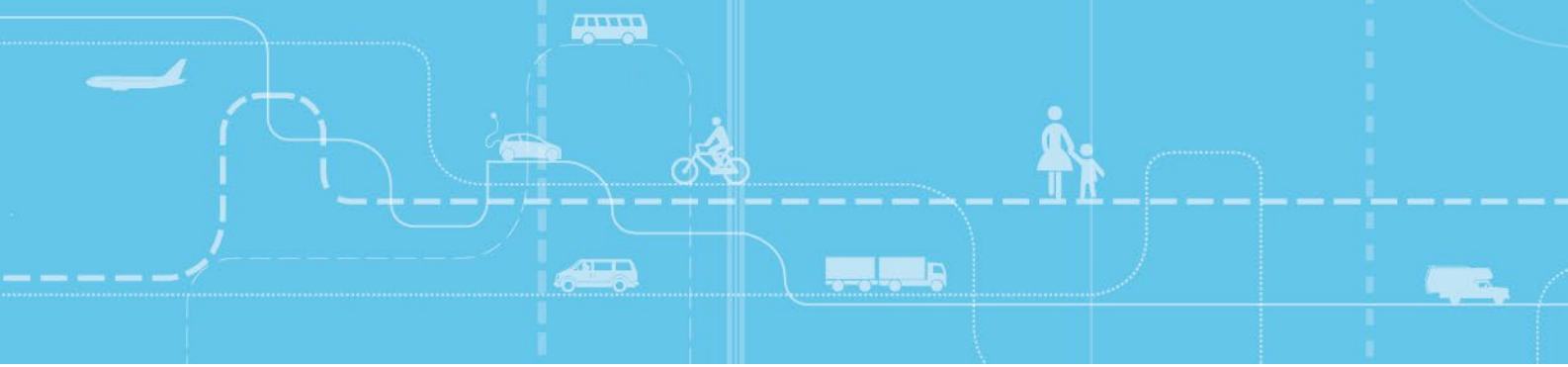




Investeringer i infrastruktur - muligheter for Vest-Finnmark



Investeringer i infrastruktur – muligheter for Vest-Finnmark

Jørgen Aarhaug, Eivind Farstad, Frants Gundersen

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: Investeringer i infrastruktur – muligheter for Vest-Finnmark

Forfattere: Jørgen Aarhaug
Eivind Farstad
Frants Gundersen

Dato: 05.2015

TØI rapport: 1416/2015

Sider 75

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1188-0

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Vest-Finnmark Regionråd

Prosjekt: 4043 - Vest-Finnmark regionale analyser

Prosjektleder: Jørgen Aarhaug

Kvalitetsansvarlig: Ove Langeland

Emneord: Infrastrukturinvesteringer
Regional utvikling

Sammendrag:

Rapporten peker på hvilke infrastrukturinvesteringer som er mest interessante for Vest-Finnmark i lys av en målsetting om å stimulere næringslivet og støtte en videre økning i befolkningen. Hovedfunnet er at det viktigste for næringslivet er at vegprosjekt som medfører økt pålitelighet i framføring av gods prioriteres.

Title: Investment in infrastructure – possibilities for the Vest-Finnmark region

Author(s): Jørgen Aarhaug
Eivind Farstad
Frants Gundersen

Date: 05.2015

TØI report: 1416/2015

Pages 75

ISBN Electronic: 978-82-480-1188-0

ISSN 0808-1190

Financed by: Vest-Finnmark Regional Council

Project: 4043 - Vest-Finnmark regionale analyser

Project manager: Jørgen Aarhaug

Quality manager: Ove Langeland

Key words: Infrastructure investments
Regional development

Summary:

The Vest-Finnmark Region is located in the extreme north of Norway. It is a growing region. The main challenge for industries located in Vest-Finnmark is reliable transport of goods, both within the region and to locations outside the region. Because of this, this report recommend that priority is given to improving the road infrastructure, primarily to reduce the number of road closures.

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

Vest-Finnmark regionråd er en samarbeidsorganisasjon for kommunene i Vest-Finnmark, det vil si Alta, Hammerfest, Kvalsund, Loppa, Hasvik, Måsøy og Nordkapp. Denne rapporten er skrevet som et faktagrunnlag og hjelp til prioritering mellom ulike infrastrukturprosjekt i regionen.

Raymon Robertsen har vært oppdragsgivers kontaktperson. I tillegg har prosjektet dratt nytte av en ressursgruppe bestående av Jørgen Kristoffersen, Jørn Berg, Charles Hansen, Bjørg Alvestad, Eirik Selmer, Gunnstein Flo Rasmussen og Karianne Rygh Hjortdahl. Utdrag fra rapporten ble presentert i regionrådsmøte i Hammerfest desember 2014. Der ble det også gitt innspill til det avsluttende arbeidet med rapporten.

Transportøkonomisk institutt står bak rapporten som er skrevet av Jørgen Aarhaug, Eivind Farstad og Frants Gundersen. Hvor førstnevnte har fungert som prosjektleder og hatt hovedansvaret for rapporten. Eivind Farstad og Frants Gundersen har hatt ansvar for gjennomføring av spørreundersøkelsen til virksomhetene og kapittel 4. Forskningsleder Ove Langeland har fungert som kvalitetssikrer.

Oslo, mai 2015
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn for oppdraget	1
1.2	Metoder	1
1.3	Status	1
1.4	Vest-Finnmark	2
2	Dagens transportmønster	3
2.1	Statuskartlegging.....	3
2.2	Reisemønsteret mellom Hammerfest og Alta,	7
2.3	Pendellingsmønsteret.....	8
2.4	Befolkning	10
2.5	Prognoser for transportarbeid	13
2.6	Gods	14
2.7	Nasjonale- og regionale samferdselsplaner.....	20
3	Potensial for regionforstørring	21
3.1	Om bo- og arbeidsmarkedsregioner	21
3.2	Noen observasjoner om BA-regioner, funksjoner og regionsforstørring..	23
3.3	Terskelverdier.....	26
4	Virksomhetenes transportbehov	28
4.1	Virksomhetene i undersøkelsen	29
4.2	Viktigheten av ulik transportinfrastruktur	35
4.3	Fremtidige transportbehov	46
4.4	Kort oppsummering av undersøkelsen	49
5	Diskusjon	51
5.1	Hurtigbåt eller buss	51
5.2	Nye og eller utvidede flyplasser.....	52
5.3	Vintervedlikehold	55
6	Konklusjon	58
6.1	Vurdering av tiltak Alta-Hammerfest.....	58
6.2	Hensiktsmessig pendlermetode	58
6.3	Reduksjon av antall BA-regioner	59
6.4	Viktigste regioner å ha kontakt med.....	59
6.5	Sammenstilling (best mulig utvikling).....	59
6.6	Anbefaling	60
	Referanser	62
	Vedlegg 1 – Representativitet i virksomhetsundersøkelsen og forskjeller mellom ulike typer virksomheter	64
	Vedlegg 2 – Tilleggsfigurer	74

Sammendrag:

Investeringer i infrastruktur – muligheter for Vest-Finnmark

TØI rapport 1416/2015

Forfatter(e): Jørgen Aarhaug, Eivind Farstad, Frants Gundersen
Oslo 2015, 75 sider

I Vest-Finnmark bor og arbeider befolkningen i hovedsak i samme tettsted og avstanden mellom tettstedene er betydelig. Dette gjør at potensialet for pendling er begrenset og dermed også potensialet for regionforstørring. Når regionforstørring ikke er målet, blir de viktigste tiltakene de tiltakene som bidrar til å gjøre de eksisterende regionene mer attraktive for arbeidstakere og næringsliv. Da er det særlig tiltak som øker framføringsikkerheten og påliteligheten i godstransportene som er sentralt. På kort sikt er de viktigste tiltakene for Vest-Finnmark å bedre vintervedlikeholdet av hovedvegene, for å redusere antall stenginger, samt å utbedre kritiske strekninger på hovedvegnettet. Eksempler på dette er kritiske punkter på strekningen E6 Alta-Skaidi og Rv94 Skaidi-Hammerfest. En stor andel av virksomhetene i Vest-Finnmark opererer lokalt. Samtidig er de viktigste knutepunktene for omlasting av gods som ikke går direkte til destinasjonen, utenfor fylket. Dette gjør at næringslivet er sårbart for stenginger av Rv93 over Kautokeino og E6 vest for Alta. For persontransport ut av fylket er tilgang på flyplass i nærområdet viktig. Hurtigruta er særlig viktig for øykommunene.

Bakgrunn

Rapporten, som er skrevet for Vest-Finnmark regionråd, går igjennom dagens infrastrukturutfordringer for Vest-Finnmark og ser på mulige infrastrukturforbedringer som kan gjøres i lys av dagens reisemønstre, næringslivets behov og mulighetene for å bidra til en "best mulig" utvikling for Vest-Finnmark som region. Med best mulig utvikling menes økning i folketallet, flere bedriftsetableringer, bedre lønnsomhet for næringslivet og sikrere pendling og persontransport.

I tillegg til analyser av offentlig tilgjengelig datamateriale som reisevaneundersøkelser, data fra SSB, rapporter og planer, er det gjennomført en elektronisk survey som er sendt ut til alle virksomheter som er registrert i regionen.

Dagens situasjon

Situasjonen i dag er at transporten i Vest-Finnmark i hovedsak skjer med bil og til fots, og at den er lokal. Dette henger sammen med at Finnmark er Norges mest urbane fylke (etter Oslo), og nesten alle er bosatt i etablerte byer eller tettsteder. Mellom tettstedene bor det svært få og avstanden mellom tettstedene er stor. Sammenlignet med resten av landet betyr det at trafikken mellom tettstedene er relativt liten. Vest-Finnmark er dominert av to sentre, Alta og Hammerfest.

Også på lengre reiser (over 100 km) dominerer bilen som transportmiddel. På reiser som går inn og ut av regionen, er fly det viktigste transportmidlet.

Pendling, det å bo og arbeide i ulike kommuner, er svært begrenset i Vest-Finnmark. Det er bare mellom Kvalsund og Hammerfest at pendlingen har et betydelig omfang. Nye arbeidsplasser har i hovedsak kommet i Hammerfest og Alta.

Befolkningsutviklingen har lenge vært negativ for Vest-Finnmark, med unntak av Alta og Hammerfest kommune. Denne trenden virker å ha snudd siden 2010. I den siste fireårsperioden er det bare Loppa kommune som har hatt en negativ befolkningsutvikling.

Transportarbeidsprognosene for Vest-Finnmark er positive, det vil si at transportarbeidet forventes å øke, men noe mindre enn landsgjennomsnittet. Det største avviket mellom regionen og landet for øvrig er knyttet til en forventning om en økt vekstrate i godstransporten i nærmeste tolvårsperiode. Ellers er hovedbildet at vekstratene i transportarbeidet forventes å synke, men fortsatt være positive i hele prognoseperioden fram mot 2040.

Lastebil dominerer godstransportene til og fra Finnmark. Dette er blitt enda tydeligere etter at TeGe-ruten opphørte høsten 2013. De viktigste havnene er Tromsø og Narvik. Fra Tromsø havn går over halvparten av godset til Finnmark. For transport til og fra Østlandet brukes både E6 og E4 som korridorer. Bulktransport skjer i stor grad med skip og via Narvik. Eksport fra Vest-Finnmark går i hovedsak direkte med bulktransport på skip, eller med lastebil via Finland og Sverige.

Den viktigste infrastrukturen i Vest-Finnmark er de statlige vegene. E6, Rv94, Rv93 og E69. I den foreliggende nasjonale transportplanen (2014-2023) ligger utbedringer av E6 vestover fra Alta, og Rv94 mellom Skaidi og Hammerfest inne i planen. Videre utbedring av E6, samt utbedring av Rv93 og E69 ligger inne som mulig i siste periode av planen (2018-2023).

Bo- og Arbeidsmarkedsregioner

Bo- og Arbeidsmarkedsregionene (BA-regionene) i Vest-Finnmark er små, målt i antall sysselsatte. Det er bare Hammerfest BA-region som inkluderer mer enn én kommune. At BA-regionene er små gir utfordringer for hvilket tjenestetilbud som det er grunnlag for i regionen. Dette er fordi en på nasjonalt nivå ser en klar samvariasjon mellom størrelsen på BA-regioner og tjenestetilbudet. I Vest-Finnmark er det bare Alta og Hammerfest-Kvalsund som er av en størrelse som gjør at man ut fra størrelsen forventer å finne et bredt tjenestetilbud. Samtidig kan en regne med at avstandene i Finnmark i noen grad fungerer som "skjerming", slik at tettsteder har et bredere tjenestetilbud enn det størrelsen skulle tilsi, fordi det er langt til tettsteder med konkurrerende tilbud.

Virksomhetenes transportbehov

Spørreundersøkelsen som ble gjennomført som del av prosjektet ble sendt ut til alle virksomheter som var registrert i Bedrifts og Foretaksregisteret i Vest-Finnmark, både offentlige og private. Svarene virker å gi et rimelig representativt bilde av næringslivet i Vest-Finnmark.

De fleste virksomhetene i undersøkelsen (72 prosent) består av en enkelt enhet lokalisert i Vest-Finnmark, altså fortrinnsvis lokal/regional virksomhet. Omtrent tre av fire virksomheter har sitt nedslagsfelt i kommunen eller i regionen, og bare en fire del utenom Vest-Finnmark. Svært høy andel av de ansatte (97 prosent) er bosatt i den kommunen de arbeider i. Dette betyr at arbeidsreisene er lokale og at det er lite pendling. De fleste arbeidsreisene til og fra virksomhetene foregår med bil, og sykkel/gange. Buss er forholdsvis lite brukt. Det samme gjelder yrkesreiser, men med en høyere andel fly. Vegforbindelsen er altså særlig viktig for arbeids- og yrkesreiser for virksomhetenes ansatte og ledelse.

Vare- og godstransporten er også i høy grad vegbasert (lastebil, varebil budbil e.l.). Flertallet av virksomhetene benytter seg av andre selskaper for slik transport (kun 15 prosent egen transport).

Respondentene peker på at det er viktig å ha transportforbindelse med regionsentrene Alta og Hammerfest. Utenom regionen er det spesielt Tromsø, Oslo og resten av Finnmark det er viktig med gode transportforbindelser til. Mye av transportbehovet er altså regioninternt i Vest-Finnmark eller internt i Finnmark for øvrig, samt (med fly) til Tromsø og Oslo.

Når det gjelder konkrete vegprosjekter, er det fortrinnsvis prosjekter med tilknytning til Alta eller Hammerfest som scorer høyest med hensyn på viktighet samlet sett og på tvers av kommuner og næringer. Noen av de viktigste er Rv 94 Skaidi – Hammerfest, E6 Alta-Skaidi og ny avlastningsveg forbi Alta.

Andre infrastrukturtiltak som skårer høyt er daglige anløp for Hurtigruta, rullebaneutvidelse Alta lufthavn, ny lokal lufthavn Hammerfest, og hurtigbåt Alta-Hammerfest samt intern godsbat. Vektleggingen varierer noe med kommune og næring/ sektor.

Virksomhetene mener et forbedret transporttilbud er viktig for å tiltrekke seg og holde på viktig arbeidskraft, bedre muligheten for besøksreiser og kommunikasjon med samarbeidspartnere, kunder/klienter, samt å få ned kostnader og øke omsetningen. Tilsvarende forverret tilbud vil slå negativt ut på mange av de samme aspektene. Imidlertid vil det i relativt få tilfeller tvinge virksomhetene til nedleggelse eller flytting.

Blant dagens infrastruktur er flyplass innen rimelig avstand svært viktig for to tredeler av virksomhetene, og det samme gjelder flyplass med et godt rutetilbud. God tilbringertransport er også svært viktig for om lag halvparten av virksomhetene. Bilveg av god standard til viktigste knutepunkt er også angitt som svært viktig både mht. personreiser og gods- og varetransport for flertallet av virksomhetene. Kombinasjonen av god tilgang via vegsystemene (for kortere, regional transport) og via flyplass (for langdistanse) er altså viktig for svært mange virksomheter i regionen.

Undersøkelsen viser at behovet for transport enten vil øke i fremtiden eller være det samme. Svært få virksomheter anslår at behovet vil minske. Det gjelder både gods- og persontransport. Det kan gjenspeile en forventning om økt virksomheten i bedriftene, som igjen vil øke transportbehovet framover. Forventet økning eller et transportbehov på samme nivå som i dag gjelder stort sett på tvers av kommunegrensene. Dette tilsier at det er nødvendig å øke kvalitet og kapasitet i transportsystemene i hele regionen i årene som kommer.

Konklusjon

For nå målet om økt befolkning og økt aktivitet for næringslivet dreier at de viktigste tiltakene seg om å øke påliteligheten i transporten og da særlig forutsigbarheten for framføring av lastebiler på vinterstid. Konkret vil dette si mer og bedre brøyting, og utbedring av kritiske strekninger på hovedvegnettet. Dette gjelder både strekningene internt i regionen og ut av regionen.

Andre tiltak er ny lufthavn i Hammerfest, forbedring av rullebane i Alta, utbedring av E69 mot Honningsvåg, bedre flytilbud generelt, flere anløp med hurtigruta og et bedre kollektivtilbud. Disse prosjektene kan også sorteres etter tidshorisont.

Prosjekt som kan realiseres raskt

- Bedre vintervedlikehold

Dagens vintervedlikehold er ikke dårlig, men strengere regler for vinteråpning av veger medfører et større behov for brøyting for at næringslivet skal få den samme påliteligheten i transportene.

Prosjekt som er interessante på mellomlang sikt

- Utbedring av ras/skredutsatte strekninger

På kort sikt kan en øke brøyteaktiviteten, på mellomlangsikt kan en arbeide med å utbedre de mest utsatte vegstrekningene for å øke framføringssikkerheten for godstransport.

- Utbedring av hovedvegnettet for mer pålitelig og raskere fremkommelighet

Dette henger sammen med ras og skredsikring, men er litt videre. De viktigste strekningene virker å være E6 fra Alta og vestover, E6 mellom Alta og Skaidi og Rv 94 mellom Skaidi og Hammerfest. Ut av regionen er Rv 93 også svært viktig. Disse prosjektene ligger allerede inne i gjeldende NTP, men er i hovedsak på planstadiet.

- Opprettholde antall eller øke antall anløp av Hurtigruta

Tiltaket er pekt på som viktig, særlig på øyene.

- Omkjøringsveg Alta og Hammerfest

For Alta er behovet for omkjøringsveg knyttet til ønsket om å få tungtrafikk ut av sentrum (E6). For Hammerfest (Rv94) henger behovet sammen med trafikktutviklingen over Hammerfest havn og Polarbasen.

- Ny lufthavn ved Hammerfest

En ny lufthavn med større kapasitet er nødvendig for Hammerfest, om trafikktviklingen fortsetter i høy bane. Hvilket alternativ for ny flyplass som er mest hensiktsmessig er avhengig av hvilken rolle flyplassen skal ha. Spørsmålet er om den skal være en erstatning for den eksisterende lufthavnen eller om den også skal være en konkurrent til Alta for fritidsreiser.

Prosjekt som er interessante på lang sikt

- E69 mellom Olderfjord og Honningsvåg

Strekningen er svært utsatt for vinterstenginger, men har mindre trafikk enn E6, Rv94 og Rv93. Samtidig har Honningsvåg flere alternativ for transport.

- Utvidelse av Alta lufthavn

Utvidelse av Alta lufthavn er særlig interessant for næringslivet i Alta. På den ene siden går det på å kunne operere 737-800 maskiner med høyere belegg, sikrere, på vinterstid. På den andre siden er det interessant særlig for reiselivsnæringen å kunne ta imot chartertrafikk, med større fly.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for oppdraget

Denne rapporten er skrevet av Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra Vest-Finnmark regionråd. Målsetningen med rapporten er å presentere ulike forslag for infrastrukturinvesteringer som gir grunnlag for en "best mulig" utvikling i regionen. Best mulig utvikling defineres i denne sammenhengen som:

- Økt folketall
- Flere bedriftsetableringer
- Bedre lønnsomhet for næringslivet
- Sikrere pendling og persontransport

I tidsperspektivene som brukes i rapporten er:

- Tiltak som kan ha effekt innen 2 år
- Tiltak som kan ha effekt innen 5 år.
- Tiltak som kan ha effekt innen 10 år
- Tiltak som kan ha effekt om mer en 10 år

1.2 Metoder

Rapporten er basert på bruk av flere metoder. Kartlegging av dagens situasjon er dekket ved bruk av spesialuttak fra seneste nasjonale reisevaneundersøkelse (RVU 2013/14), bruk av registerdata fra SSBs sysselsetningsstatistikk og trafikk tall stilt til rådighet av statens vegvesen. For reiser ut av regionen har vi også benyttet Avinors reisevaneundersøkelse for fly (Fly RVU 2013).

Behovene er kartlagt ved en elektronisk survey som er sendt til alle virksomheter som er registrert i regionen. Dette er gjort med utgangspunkt i bruk av det sentrale bedrifts og foretaksregisteret (BoF). Dette materialet har videre blitt supplert med et utvalg intervjuer. I arbeidet med spørreundersøkelsen har vi benyttet en ressursgruppe for å velge ut interessante prosjekt.

Planer og muligheter er beskrevet med bakgrunn i en dokumentgjennomgang.

1.3 Status

Per i dag foreligger det prognoser for trafikkvekst i Finnmark som helhet, og for Alta by, som ble gjort i forbindelse med konseptvalgutredning (KVU) for E6 ved Alta

(http://www.vegvesen.no/attachment/330706/binary/577265?fast_title=KVU+Alta_endeligJan2012.pdf).

1.4 Vest-Finnmark

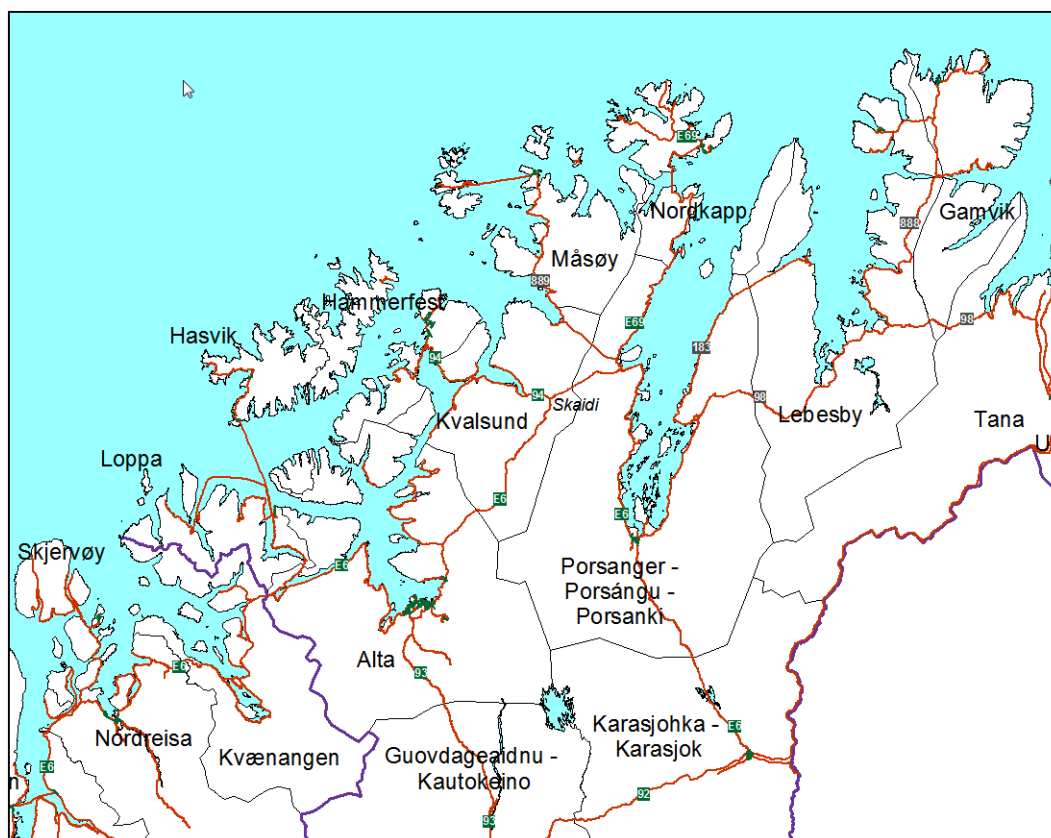
I denne rapporten brukes begrepet Vest-Finnmark synonymt med området dekket av kommunene som er medlem av Vest-Finnmark regionråd. Det vil si kommunene Loppa, Hasvik, Alta, Hammerfest, Kvalsund, Måsøy og Nordkapp.

I flere underkapitlene har vi tatt med informasjon om og prosjekter lokalisert i tilstøtende kommuner, da særlig Porsanger og Kautokeino. Fokuset er imidlertid kommunene knyttet til Vest-Finnmark regionråd. Derfor er det kun virksomheter som er lokalisert i disse kommunene som er inkludert i spørreundersøkelsen til næringslivet.

2 Dagens transportmønster

2.1 Statuskartlegging

Situasjonen i dag er at transporten i Vest-Finnmark i hovedsak skjer med bil og til fots, og at den er lokal. Dette henger sammen med at Finnmark er Norges mest urbane fylke (etter Oslo) og nesten alle bosatte bor i etablerte tettsteder. Mellom tettstedene bor det svært få, og det er lang avstand mellom tettstedene, sammenlignet med resten av landet betyr det at trafikken mellom tettstedene er relativt liten. Vest-Finnmark er dominert av to sentre, Alta og Hammerfest.



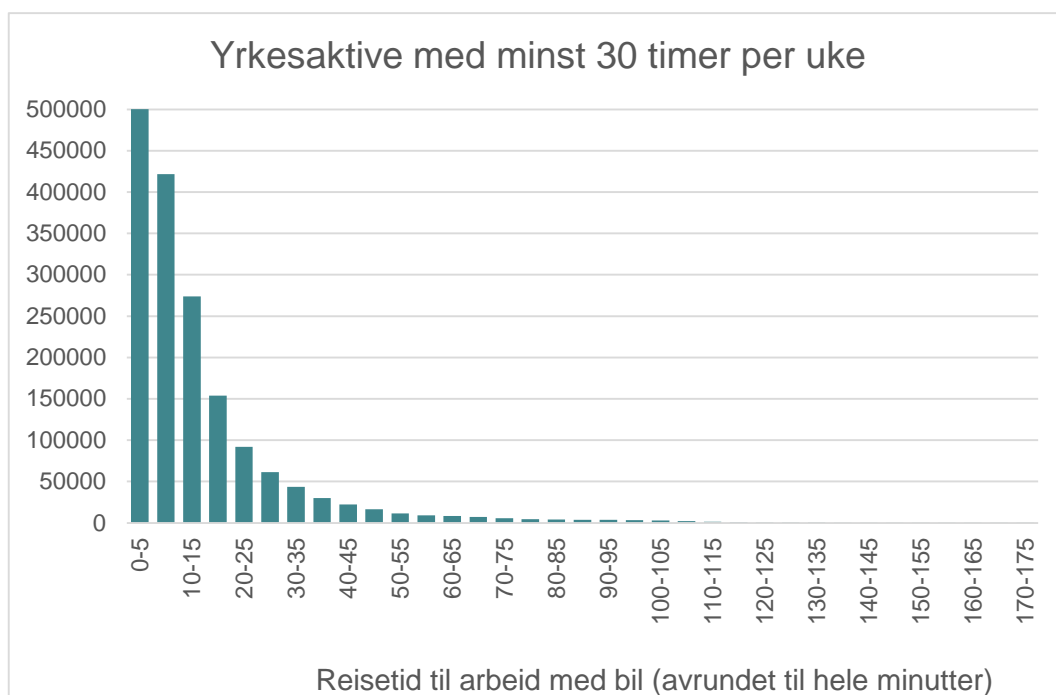
Figur 2.1 Vest-Finnmark, hovedveger (rødt), kommuner (svart) og tettsted (grønt), TØI.

For å illustrere utfordringene med å skape en mer integrert region kan vi se på kjøretiden mellom de ulike stedene (tabell 2.1). Eksempelvis er kjøretiden mellom Hammerfest og Alta om lag 2 timer. Tilsvarende mellom Alta og Lakselv. Fra Honningsvåg til de andre større byene er det mellom to og en halv og tre timers kjøring. Ut av regionen vestover, er avstandene også store. Med over to timers kjøretid mellom Alta og Reisa i Nord-Troms. Dette er betydelige avstander, som begrenser mulighetene for regional integrasjon.

Tabell 2.1 reisetid i minutter med bil mellom utvalgte steder i Vest-Finnmark.

Strekning		Reisetid (min)
Hammerfest	Skaidi	50
Alta	Skaidi	68
Lakselv	Skaidi	67
Honningsvåg	Skaidi	106
Havøysund	Skaidi	95
Alta	Kautokeino	115
Alta	Storslett	131

Kjøretidene mellom stedene i Vest-Finnmark kan vi sammenligne med pendlingsavstandene som brukes i Norge som helhet.



Figur 2.2 Yrkesaktive etter reisetid med bil til arbeidssted (datakilder; registerbasert sysselsettingsstatistikk SSB og Elveg, SVV).

Fra figur 2.2 ser vi at det er svært få i Norge som har arbeidssted mer en 45minutters kjøring, én veg, fra bostedet sitt. I praksis betyr dette at det er liten grunn til å legge opp til et infrastrukturensystem hvor en bor i et tettsted i Vest-Finnmark og arbeider i et annet. En kan ikke forvente at folk velger en slik kombinasjon.

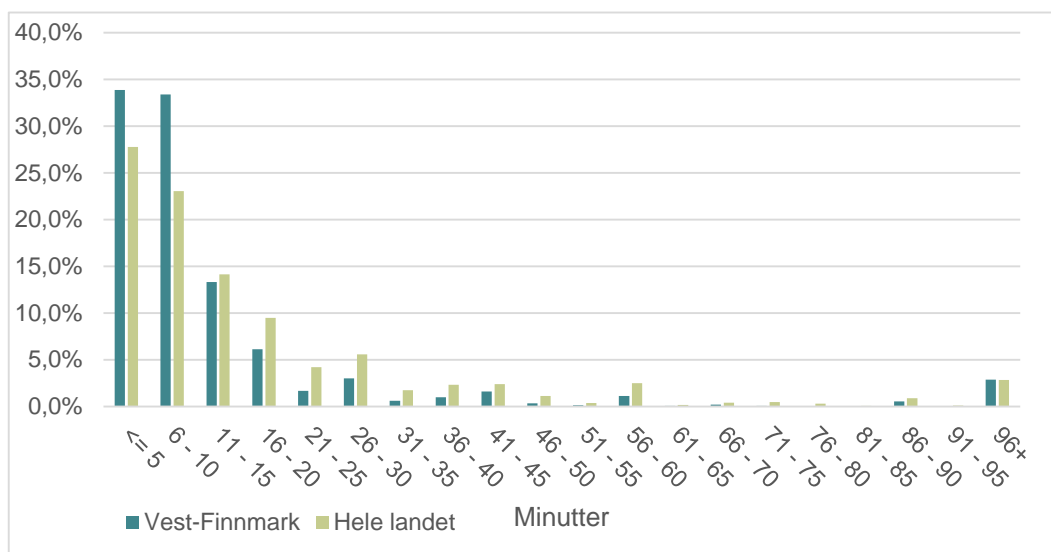
Ser vi på transportmiddelfordelingen i Vest-Finnmark, slik den fremstår i uttak fra den seneste nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2013/14), ser vi at bil dominerer klart. Dette er som i resten av landet, men i enda større grad.

Tabell 2.2. Daglige reiser i Vest-Finnmark (RVU 2013/14)

Transportmiddelbruk - Daglige reiser				
	Vest Finnmark	Vest-Finnmark (tilleggsutvalg)	Hele landet	Sign.
Til fots	22	21	21	-
Sykkel (inkl el)	3	5	5	-
Bil, Fører	56	61	55	*
Bil, Passasjer	10	9	8	-
Kollektiv (inkl dr)	3	2	9	*
Fly/MC/annet	6	2	2	-
Total	100	100	100	

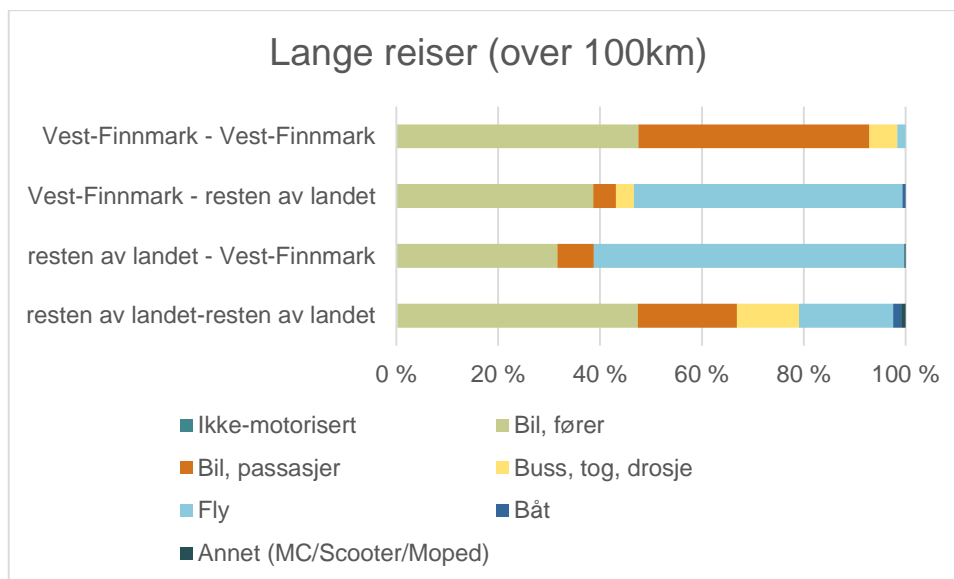
Det er to avvik mellom Vest-Finnmark og landsgjennomsnittet som er statistisk signifikante, det er at andelen transport med bil er høyere og at kollektivbruken er lavere.

Vi finner det samme mønsteret for tid brukt på daglige reiser. Folk i Vest-Finnmark bruker mindre tid på sine daglige reiser, sammenlignet med befolkningen i Norge generelt.



Figur 2.3 Reisetid, i minutter, daglige reiser, start i Vest-Finnmark og Hele landet, RVU 2014/14.

Fra figur 2.3 ser vi at det i Vest-Finnmark er flere reiser på under 10 minutter, enn i resten av landet, mens det på i tidskategoriene mellom 10 og 90 minutter er færre reiser i Vest-Finnmark enn i resten av landet. Reiser over 90 minutter er like hyppige i Vest-Finnmark som i resten av landet.



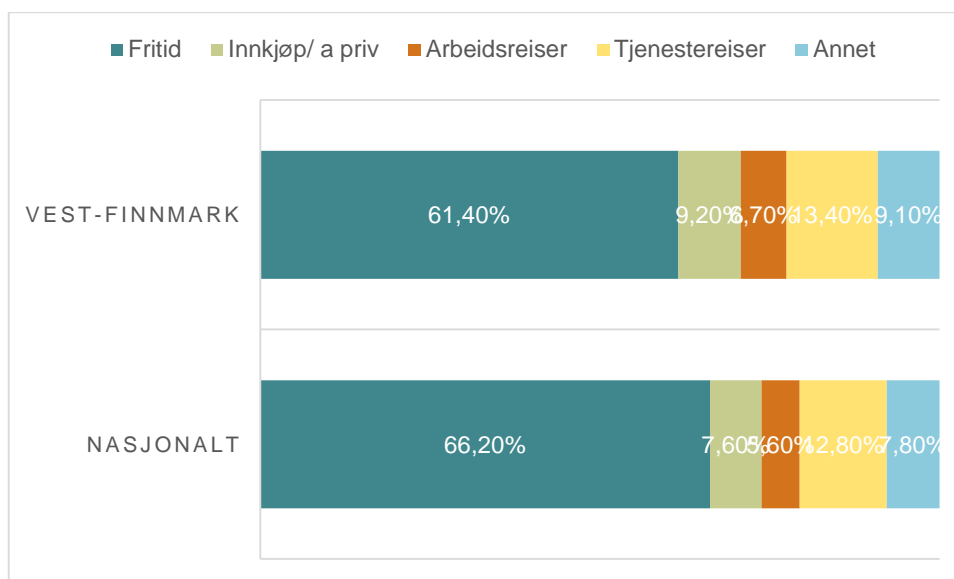
Figur 2.4 Transportmiddelfordeling lange reiser (over 100 km), RVU 2013/14.

Figur 2.4 viser at transportmiddelfordelingen for lange reiser internt i Vest-Finnmark er klart bil-dominert. For reiser fra Vest-Finnmark til resten av landet, og fra resten av landet til Vest-Finnmark, er fly det dominerende transportmidlet. Også her, med et betydelig innslag av bil. Innslaget av bil kommer i hovedsak fra reiser mellom Vest-Finnmark og øvrige Finnmark og Nord-Troms, hvor bil dominerer. Nederste søyle i figur 2.4 viser transportmiddelfordelingen for reiser over 100 kilometer i Norge, utenom Vest-Finnmark. Sammenligner vi disse søylene ser vi at lange reiser internt i og til og fra Vest-Finnmark er mer dominert av fly og bil, enn lange reiser i resten av landet. Dette er helt i tråd med hva en kan forvente. Skal en reise til eller fra Vest-Finnmark, er det bare fly som gir en akseptabel reisetid.

Tabell 2.3 Transportmiddelfordeling lange reiser, RVU 2013/14 (prosent).

	Resten av landet - resten av landet	Resten av landet - Vest-Finnmark	Vest-Finnmark - resten av landet	Vest-Finnmark - Vest-Finnmark
Ikke-motorisert	0	0	0	0
Bil, fører	47	32	39	48
Bil, passasjer	19	7	4	45
Buss, tog, drosje	12	0	4	5
Fly	18	61	53	2
Båt	2	0	1	0
Annet (MC/Scooter/Moped)	1	0	0	0

Ser vi på destinasjonene for reiser som går ut fra Vest-Finnmark går over halvparten av reisene til resten av fylket. Av de resterende er Troms, Oslo og Akershus er de viktigste destinasjonene.



Figur 2.5 Reiseformål lange reiser (RVU 2013/14).

Figur 2.5 viser at lange reiser fra Vest-Finnmark har litt større innslag av arbeidsrelaterte reiser og innkjøpsreiser, enn lange reiser generelt i Norge, men at også i Vest-Finnmark er det fritidsreiser som dominerer.

Ser vi på flyreiser har Finnmark klart høyest reisefrekvens i landet, for innenlandsturer, med cirka tre ganger så mange flyreiser per person som landsgjennomsnittet (Denstadli mfl. 2014). Trafikk i Finnmark skiller seg noe ut fra resten av trafikken, ved at det er en høyere andel av fritidsreiser og lavere andel av forretningsreiser enn i resten av landet (FLYRVU 2013). Ser man dette sammen med uttakene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen, som inkluderer alle transportmidler. Tegner det seg et bilde av at personer bosatt i Vest-Finnmark bruker fly på flere fritidsreiser, enn i resten av landet, særlig er fritidsreiseandelen stor for trafikk over Alta flyplass. Man har også flere lange forretningsreiser enn i resten av landet.

For personer bosatt i Vest-Finnmark (FLYRVU, 2013) er de viktigste endestinasjonene utenom Vest-Finnmark i synkende rekkefølge (målt etter antall reisende), Oslo, Trondheim, Bergen, Bodø og Stavanger.

2.2 Reisemønsteret mellom Hammerfest og Alta,

Det er i dag relativt få privatreiser mellom Hammerfest og Alta. Ut i fra RVU 2013/14 gjennomføres disse reisene i all hovedsak med bil (95 prosent) og i hovedsak som bilfører.

Ser vi på biltrafikken mellom Hammerfest og Alta ligger den gjennomgående årsdøgnstrafikken mellom Alta og Skaidi på om lag 800 og mellom Hammerfest og Skaidi på om lag 1200 ÅDT.

Tilsvarende ligger ÅDT mellom Skaidi og Lakselv på om lag 600. E69, ligger på mellom 300 og 400 ÅDT og RV93 ligger på i overkant av 400 ÅDT.

2.3 Pendlingsmønsteret

Pendling defineres som det å arbeide i en annen kommune enn der man bor. I mange tilfeller, som i forbindelse med inndeling i BA-regioner er det et veldig nyttig begrep. I andre sammenhenger er arbeidsreiser mer fruktbart. I Vest-Finnmark, er pendlingen svært begrenset. Illustrert i følgende tabeller over arbeidsreiser (2.4-2.6).

Tabell 2.4: Pendling i Vest-Finnmark i 2001 (antall)(SSB,2014)

Bosted	Arbeidssted (2001)						
	Hammerfest	Alta	Loppa	Hasvik	Kvalsund	Måsøy	Nordkapp
Hammerfest	4244	56	1	5	50	8	9
Alta	57	7313	20	6	7	3	15
Loppa	7	37	525	0	0	0	2
Hasvik	14	12	2	489	0	1	8
Kvalsund	96	28	0	1	313	2	2
Måsøy	11	12	0	2	13	655	14
Nordkapp	14	7	1	0	7	1	1573

Tabell 2.5: Pendling i Vest-Finnmark i 2013 (antall)(SSB,2014)

Bosted	Arbeidssted (2013)						
	Hammerfest	Alta	Loppa	Hasvik	Kvalsund	Måsøy	Nordkapp
Hammerfest	5143	108	2	1	78	4	12
Alta	90	8852	16	3	4	6	14
Loppa	8	64	363	0	0	0	0
Hasvik	10	24	1	416	0	0	0
Kvalsund	158	31	0	0	245	2	4
Måsøy	21	32	0	1	2	473	2
Nordkapp	18	42	0	0	0	6	1354

Tabell 2.6 : Endring i pendling og sysselsetning per kommune i perioden 2001 – 2013 (antal)(SSB, TØI)

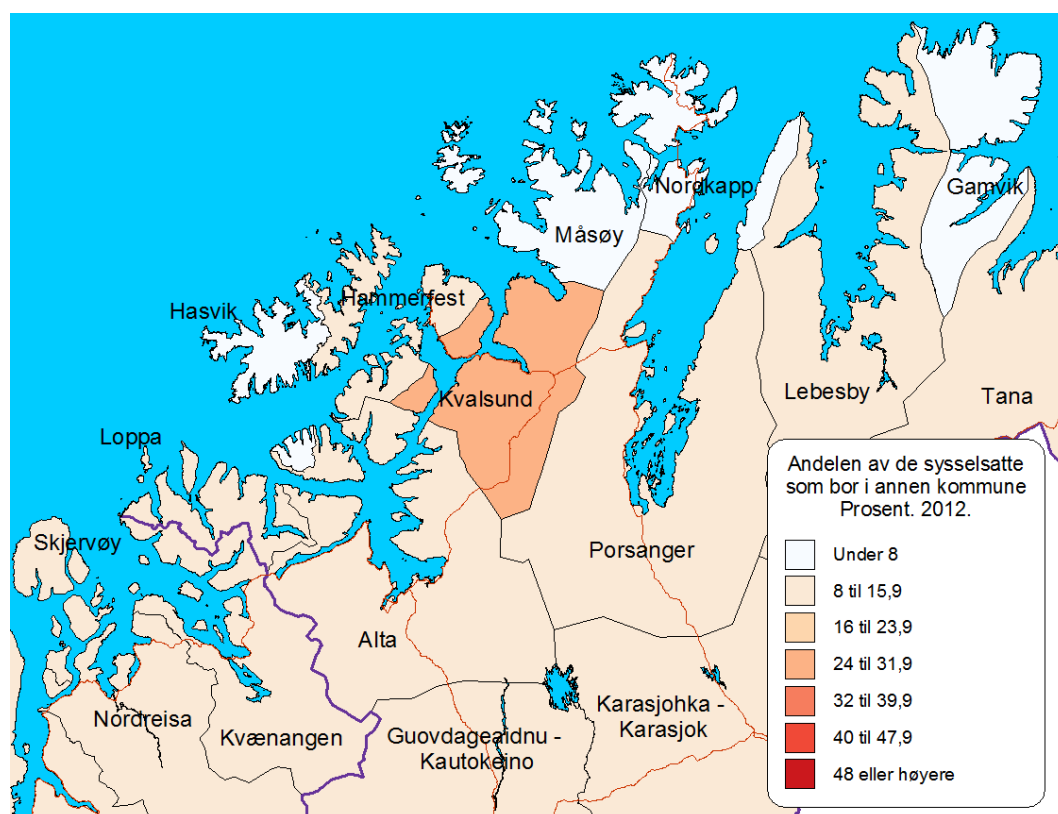
Endring (2013 - 2001)	Arbeidssted (2001)						
	Hammerfest	Alta	Loppa	Hasvik	Kvalsund	Måsøy	Nordkapp
Hammerfest	899	52	1	-4	28	-4	3
Alta	33	1539	-4	-3	-3	3	-1
Loppa	1	27	-162	0	0	0	-2
Hasvik	-4	12	-1	-73	0	-1	-8
Kvalsund	62	3	0	-1	-68	0	2
Måsøy	10	20	0	-1	-11	-182	-12
Nordkapp	4	35	-1	0	-7	5	-219

Fra tabellene ser vi at det i perioden 2001 til 2013 har vært en betydelig vekst i antall arbeidsplasser i to kommuner, Alta og Hammerfest. Denne veksten i sysselsetning i er i hovedsak er dekket inn av bosatte i de aktuelle kommunene. Tabell 2.6 viser at

det også har vært en økt sentralisering internt i Vest-Finnmark, flere bosatt i de små kommunene arbeider nå i Alta og Hammerfest enn tidligere. Det er også flere som bor i Hammerfest og arbeider i Alta og motsatt, enn tidligere. Så både sentralisering og tendenser i retning av økt integrasjon i sentrum.

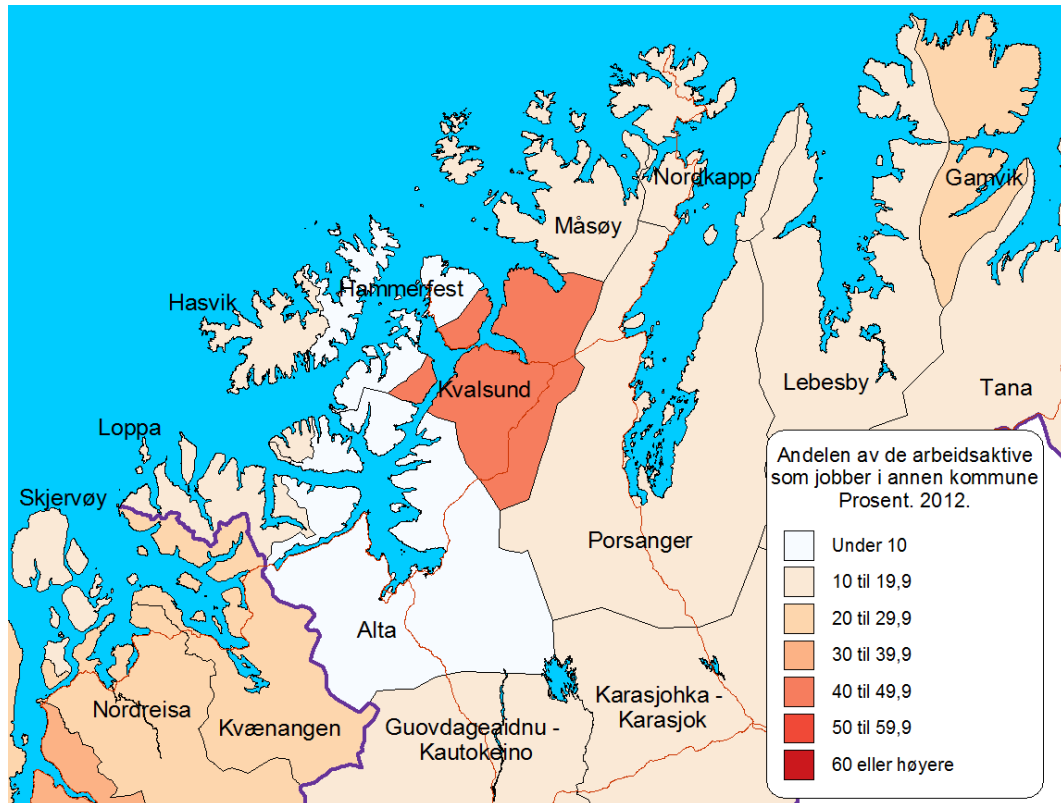
Sammenligner vi dette med gjennomsnittskommunen i Norge, ser vi at denne har en innpendlingsgrad på 33,8 prosent, dvs at 33,8 prosent av de som jobber i kommunen bor i en annen kommune. Hvis vi ser bort fra oljevirksomheten på sokkelen og de som arbeider på Svalbard/Bjørnøya/Jan Mayen (der de per definisjon bor i en annen kommune), er innpendlingsgraden gjennomsnittlig 33,3 prosent. Denne prosentatsen trekkes imidlertid opp av folkerike kommuner på det sentrale Østlandet. Medianverdien for innpendlingsgraden for kommunene er 22,6 prosent. Det er kanskje dette tallet en skal ha i bakhodet når en vurderer pendlingsgraden i Vest-Finnmark.

Innpendlingsgraden endres ikke vesentlig om vi bare ser på den med full stilling (mer enn 30 timer per uke), men den øker med cirka ett prosentpoeng.



Figur 2.6. Andelen av de sysselsatte som bor i en annen kommune, 2012.

Tilsvarende kan vi se på andelen utpendling. Gjennomsnittlig pendler 33,8 prosent av en kommunes sysselsatte ut av kommunen. Dette er naturlig nok den samme prosentatsen som innpendlingsgraden. Sakt på en annen måte; 33,8 prosent av de som jobber i Norge bor og jobber i to forskjellige kommuner.

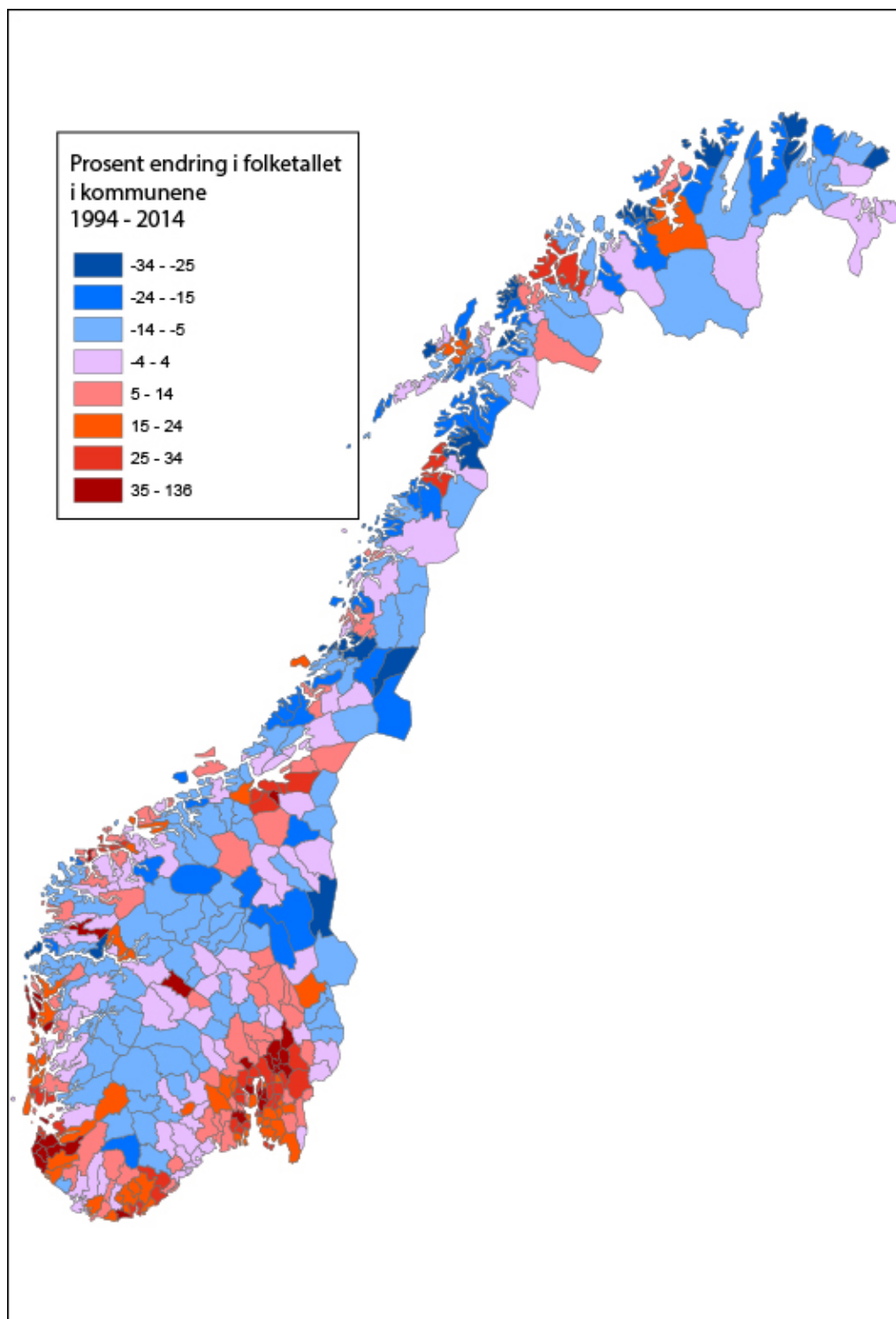


Figur 2.7 Andelen av de arbeidsaktive som jobber i annen kommune 2012.

I Vest-Finnmark er det bare Kvalsund som har en betydelig utpendling. Alle andre kommuner har lavere eller mye lavere utpendling enn landsgjennomsnittet.

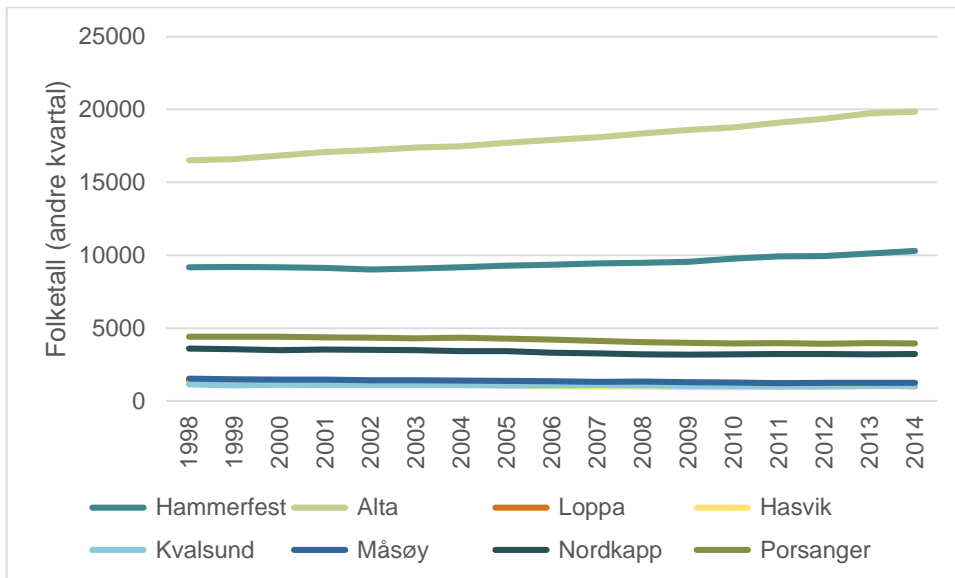
2.4 Befolkning

Hovedbildet i Norge er rask befolkningsvekst, og sentralisering av befolkningen. Ser vi på befolkningsendringene i Vest-Finnmark, og sammenligner disse med de vi ser i resten av landet, er det bare er Alta og Hammerfest kommuner som kommer positivt ut.



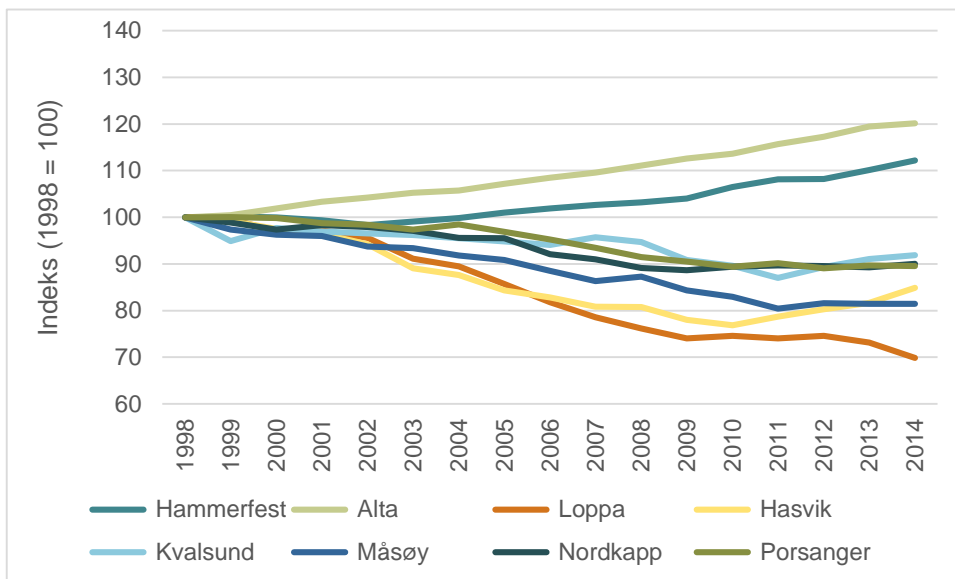
Figur 2.8 Befolkningsendringer i prosent, 1994-2014, SSB.

Ser vi på befolkningsutviklingen i et tjuårsperspektiv finner vi at det er to kommuner i Finnmark som har hatt en klar positiv utvikling, Alta og Hammerfest. I resten av kommunene har det vært stagnasjon eller en negativ befolkningsutvikling. Dette bilde er sammenfallende med det vi finner ellers i landet hvor befolkningsveksten jevnt over er størst i regionsentrene.



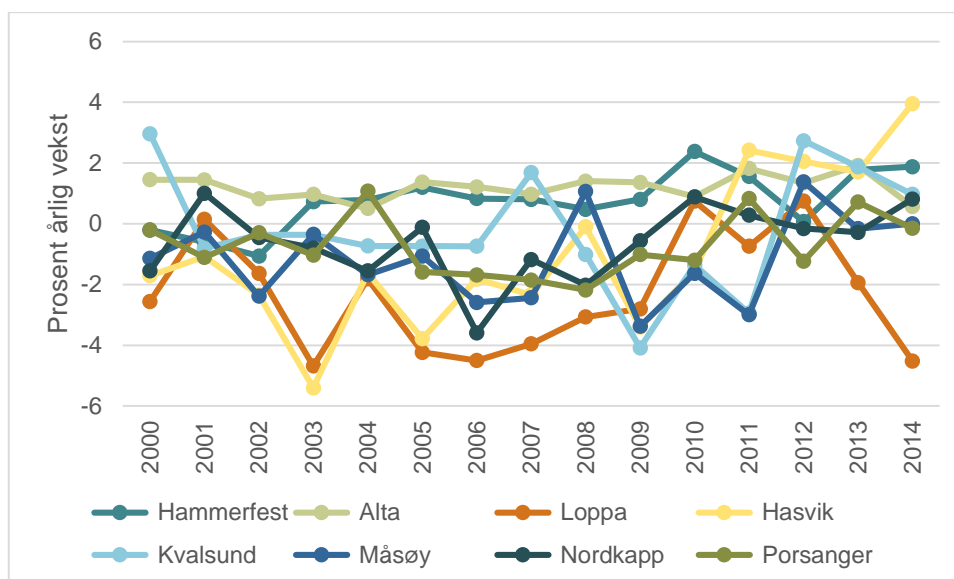
Figur 2.9 Folketal i Vest Finnmark (SSB; 2014).

Ser vi på befolkningsnivået i kommunene i Vest-Finnmark ser vi at de to store kommunene, Alta og Hammerfest, dominerer.



Figur 2.10 Befolkningsutviklingen (SSB, 2014).

Ser vi på befolkningsutviklingen, er det også disse to kommunene som har hatt den mest positive utviklingen. Videre er det de nest mest sentrale kommunene, Kvalsund, Hasvik og Måsøy som følger. Loppa, som er minst sentral har hatt den mest negative utviklingen. Det er også interessant å se på utviklingen i Hasvik og Loppa parallelt. Her ser vi at de følger hverandre fram til 2010, men etter 2010 har Hasvik hatt en positiv utvikling, mens Loppa har hatt en negativ utvikling.



2.11 Befolkningsvekst (SSB, 2014).

Ser vi i stedet på utviklingen i den årlige befolkningsveksten, et bildet som er litt vanskeligere tilgjengelig visuelt, ser vi at trenden i befolkningsutviklingen har snudd etter 2010. Etter 2010 har alle kommuner, med unntak av Loppa hatt en positiv utvikling, mens det før 2010 bare var Alta og Hammerfest, og noen år Kvalsund, som hadde en positiv utvikling. I sum virker det som om befolkningsutviklingen også internt i Vest-Finnmark har en sentraliserende tendens, med en mest positiv utvikling mest sentralt. Unntaket har Hasvik kommune etter 2010.

2.5 Prognoser for transportarbeid

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2027 har det blitt utviklet en ny nasjonal transportmodell NTM6¹ og en serie med regionale transportmodeller RTM². Det er framskrivninger det er knyttet usikkerhet til. Noe er knyttet til usikkerhet i forutsetningene. Forutsetningen inkluderer blant annet at vegprosjekter som er planlagt igangsatt innen 2018 blir ferdigstilt. SSBs MMMM befolkningsframskrivninger, som gir en årlig befolkningsvekst i Finnmark på 0,4 prosent per år fram til 2040 (langt høyere enn antatt i 2001). Mens andre usikkerheter går på at det er svært vanskelig å gi prognoser for det økonomiske aktivitetsnivået.

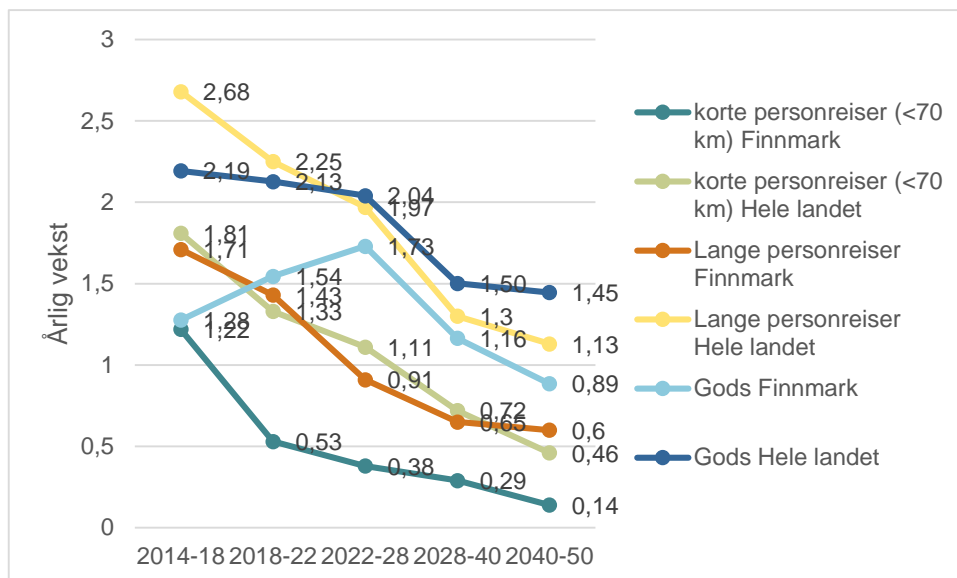
Basert på NTM6 med disse antagelsene finner Madslie mfl. (2014) at den forventede årlige veksten i biltrafikk i Finnmark, for korte reiser, vil ligge på 1,22 prosent i perioden 2014 til 2018. Denne forventes å falle til 0,53 prosent vekst per år i neste periode (til 2022) og 0,38 prosent vekst per år til 2028. For så å falle ytterligere mot slutten av perioden. Dette er tilsvarende utvikling som forventes for resten av landet, men forventet trafikkvekst i Finnmark er hele tiden i det nedre sjiktet av fylkene i Norge.

¹ Dokumentert i Rekdal mfl. (2014).

² Dokumentert i (Madslie mfl 2005 og Rekdal mfl 2012), RTM nord er benyttet i versjon 3.5.3. Modellene blir brukt til framskrivninger fram til 2040, med et grunnsenario for 2014 og 2018.

For lange reiser viser prognosene (Madslie mfl. 2014) at den forventede årlige veksten hele tiden ligger noe høyere. 1,71 prosent per år i 2014-2018, 1,43 prosent per år i 2018-22, 0,91 prosent per år i perioden 2022-2028.

Forventningen for godstrafikken er at veksten i denne kommer til å være lavere fram mot 2018, men deretter høyere, enn veksten i persontrafikken.



2.12 Prognostisert årlig vekst, (NTM6).

Figur 2.12 viser de årlige vekstprognosene for Finnmark og Hele landet, med bruk av NTM6 presentert grafisk. Kurvene viser at det forventes en positiv vekst i trafikken i hele perioden i alle områder, men at vekstraten forventes å avta utover perioden. Unntaket er gods i Finnmark, der vekstraten forventes å øke fram mot 2028.

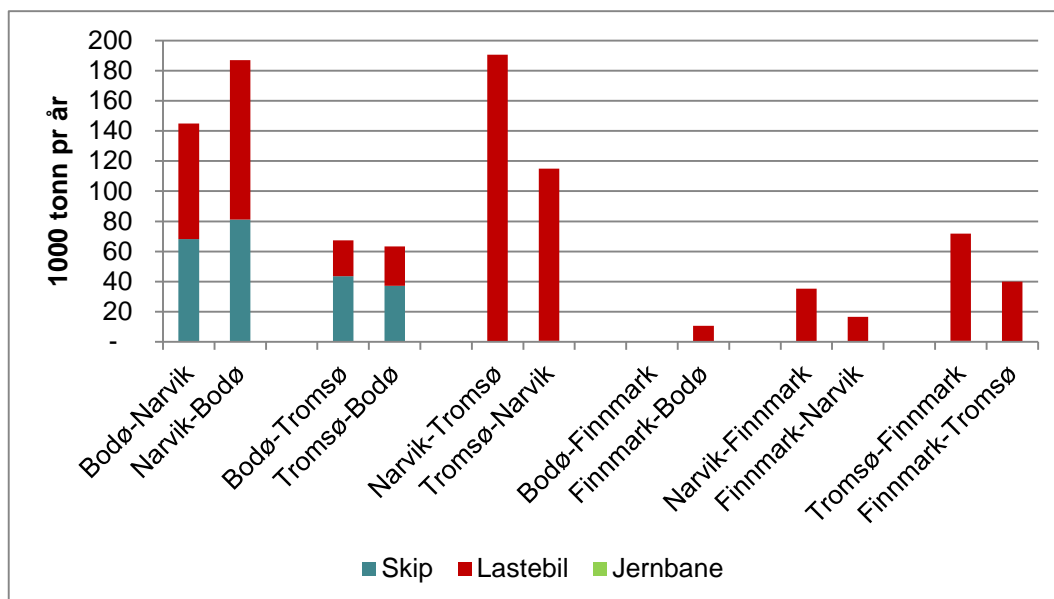
2.6 Gods

Transport av gods er svært viktig for næringslivet i Finnmark. Dette henger særlig sammen med to forhold, det ene at store deler av næringslivet i Finnmark er eksportrettet, det andre er at lagerfunksjoner er lokalisert utenfor fylket.

I rapporten Status 2014 Nærings- og godstransporter i Finnmark peker Transportutvikling (2015) på at strekningene som har tyngst godsbelastning i Vest-Finnmark er lokalt i Alta, Rv93, E6-Alta-Troms grense og Rv94 Skaidi-Hammerfest.

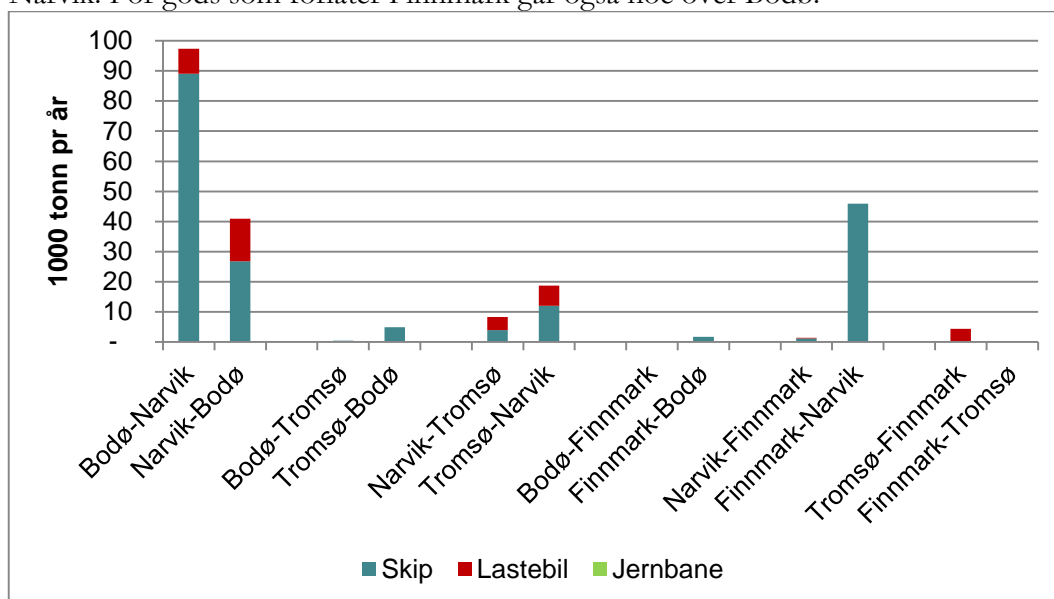
Innenriks

I de nasjonale transportplanene er godstrafikken til Finnmark er en del av innenrikskorridoren mellom Bodø og Kirkenes. Denne korridoren har E6 som hovedtrasé for vegtransport og sjøtransport er eneste alternative transportmiddel til vegtransport på strekningen. Sjøtransporten har minsket kraftig i omfang etter 1. oktober 2013, da TeGe-ruten opphørte Hovi mfl. (2014a).



Figur 2.13 Årlige godsmengder i 1000 tonn på utvalgte relasjoner for matvarer, stykk gods, samlastet gods, industrivarer og byggevarer etter transportmiddel (Hovi mfl. 2014a).

Figuren viser at transporten med matvarer, stykk gods, samlastet gods, industrivarer og byggevarer i hovedsak kommer til Finnmark via Tromsø, men også til dels via Narvik. For gods som forlater Finnmark går også noe over Bodø.

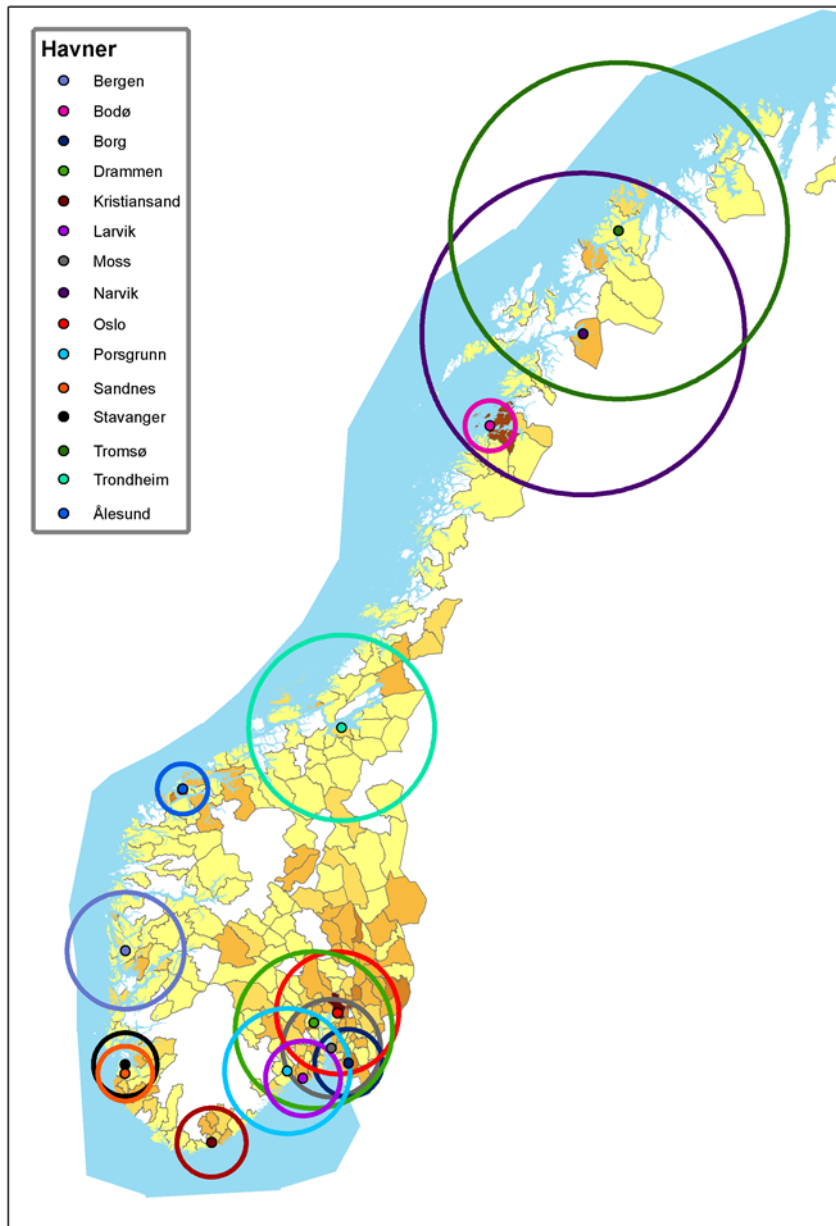


Figur 2.14. Årlige godsmengder i 1000 tonn på utvalgte relasjoner for bulkvarer etter transportmiddel. (Hovi mfl. 2014a).

Figurene 2.13 og 2.14 viser at blandet gods i all hovedsak blir transportert med lastebil til Finnmark via Tromsø og Narvik. Bulk gods kommer i hovedsak med skip, fra Narvik.

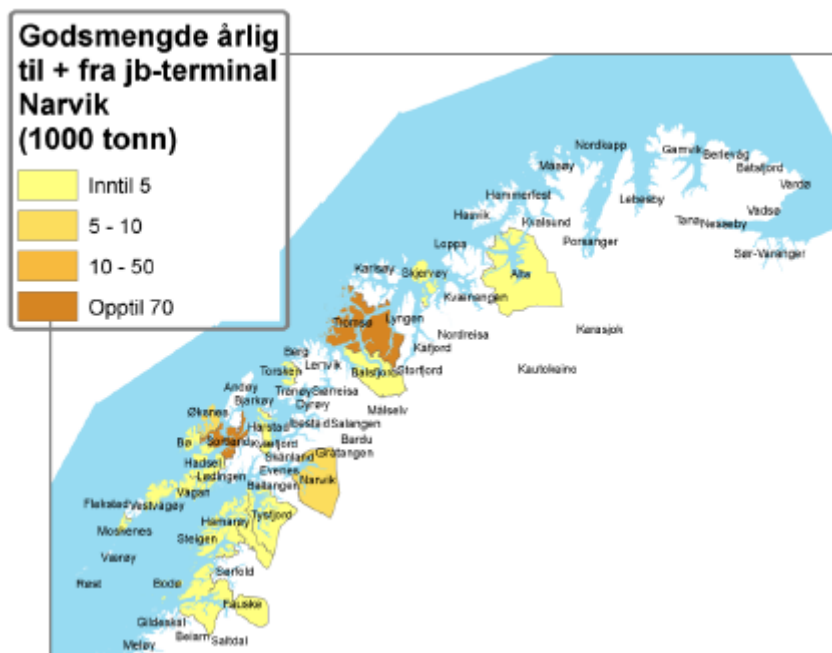
Gods til og fra Finnmark utgjør en viktig del av godsgjennomstrømmingene i Tromsø havn. Over halvparten av distribusjonstransporten til/fra Tromsø havn er registrert

til og fra Finnmark. Til sammenligning har 36 prosent opprinnelse eller destinasjon i Troms (Hovi mfl. 2014b).



Figur 2.16 Havnenes omland. Radius gitt av gjennomsnittlig distribusjonsdistanse til og fra havnene, i sum for alt gods. Basert på informasjon fra SSBs lastebilundersøkelse, gjennomsnitt for 2008- 2012 (Hovi mfl 2014b).

Figuren viser at de gjennomsnittlige distribusjonsdistansene er store fra Narvik og Tromsø havner. Fra tabell 3.18 i Hovi mfl. 2014b kan vi tolke oss fram til at en stor del av dette skyldes transport til og fra Vest-Finnmark. Store avstander og relativt begrensede volum gjør lastebiltransport viktig.



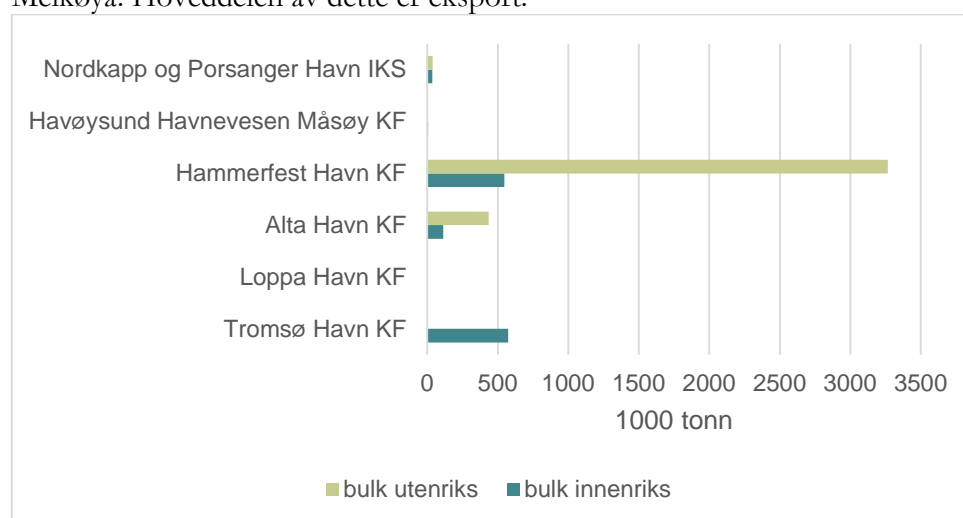
Figur 2.17 Kommunevis fordeling av godsvolum som distribueres til og fra Narvik jernbaneterminal. Årlig gjennomsnitt for 2008 – 2012. Datagrunnlag: Lastebilundersøkelsen (SSB) (Hovi mfl. 2014b).

I Finnmark er Alta med 187 000 tonn, den klart største samlastterminalen. Nest størst er Kirkenes med 29 000 tonn (Hovi mfl. 2014b). I nasjonal sammenheng er dette små terminaler. Det er derfor ikke gjort en like dyptgående analyse av disse, som av andre terminaler.

Hovi mfl. (2014b) viser også til at lastebiltransport dominerer mellom Finnmark og Østlandet, men at dette dreier seg om begrensede volum. Her blir både E6 og E4 trukket fram som viktige korridorer.

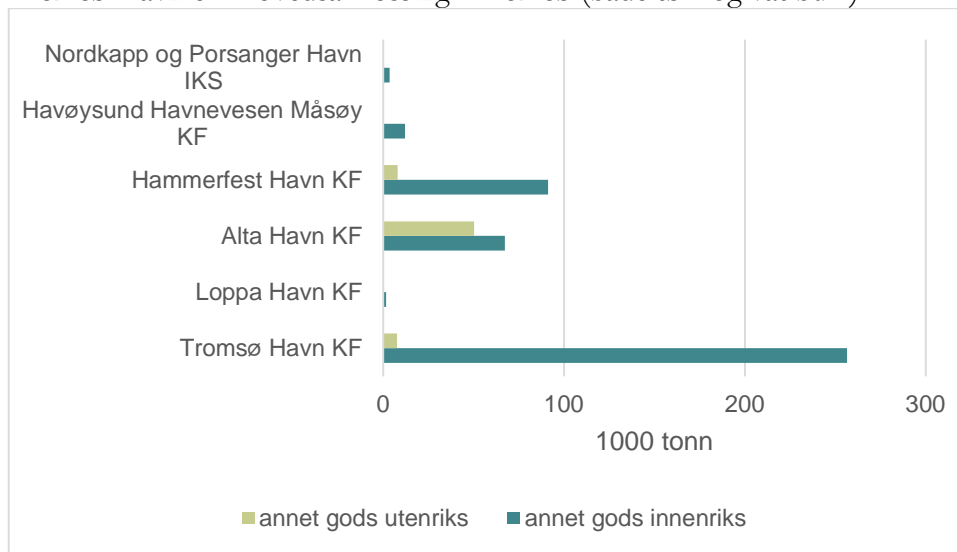
Utenriks

Det klart største transportvolumet fra Vest-Finnmark er transport av våt-bulk over Melkøya. Hoveddelen av dette er eksport.



Figur 2.18 Bulktrafikk over utvalgte havner, utenriks og innenriks, både lastet og losset, 2012 (SSB).

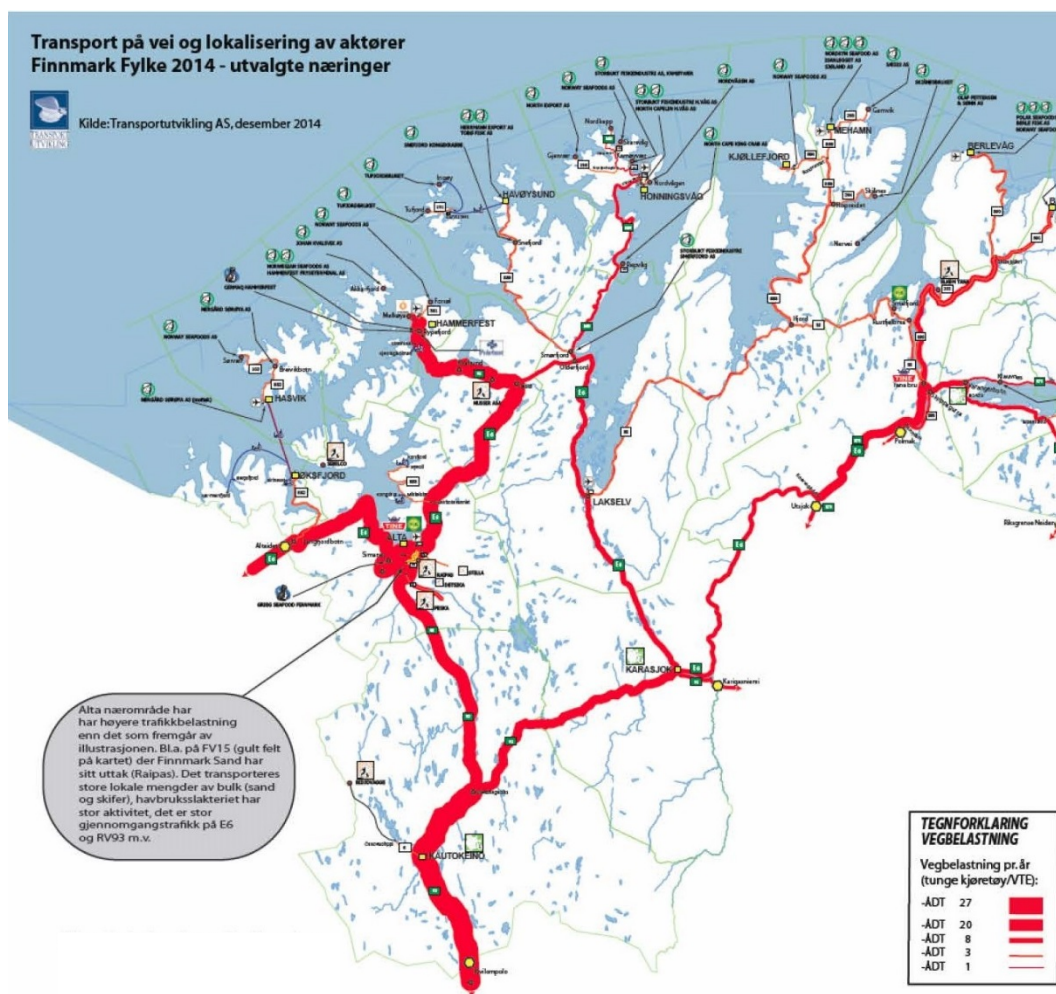
I figur 2.18 er våt- og tørr-bulk slått sammen. Figuren viser at det i hovedsak er transport av bulkvarer fra Alta og Hammerfest. I praksis er dette eksport av skifer fra Alta og petroleumsprodukter fra Hammerfest. Bulkgodsgjennomstrømmingene i Tromsø Havn er i hovedsak lossing i Tromsø (både tørr og våt bulk).



Figur 2.19. annet gods (ikke bulk), over utvalgte havner, utenriks, innenriks 2012 (SSB).

Ser vi på alle andre varer over havn ser vi at innenrikstrafikken er utgjør en betydelig høyere andel. Her er det også mer gods som blir lastet enn losset, men det er mer balansert.

Transportutvikling AS (2015) har skrevet en egen rapport om Nærings- og godstransporter i Finnmark. I denne presenterer de blant annet et kart over transportvolum, i vogntogenheter, for utvalgte næringer i Finnmark.



Figur 2.20 Kart transport på veg, utvalgte aktører og næringer (tilpasset fra Transportutvikling, 2015).

Kartet viser at de to viktigste vegtraseene ut av Vest-Finnmark, målt etter transportvolum, er Rv93 og E6. Kartet illustrerer også betydelige transportvolum mellom Alta og Hammerfest.

Kabotasje

Volumet på kabotasje i Vest-Finnmark er antagelig relativt lavt, og med stor variasjon fra år til år³. Det er først og fremst internt på Østlandet hvor man har funnet betydelige kabotasje volum (Jensen, mfl. 2015). Her er været som en viktig forklaringsfaktor.

Ekspert og knutepunkt utenfor fylket

Hovedobservasjonene er at det transporteres betydelige mengder gods særlig fra Finnmark på kjøll. De viktigste knutepunktene for omlasting av varer ligger utenfor fylket, dette er særlig Tromsø, Narvik, Kiruna og på Østlandet. Trafikken til Kiruna

³ Uttrekk fra grunnlagsdata om utenlandske bilers kjøring i Norge (fra SSB og Eurostat).

og Østlandet går i hovedsak gjennom Finland og Sverige. Det gjør også eksport til kontinentet, her er sjømat særlig viktig.

2.7 Nasjonale- og regionale samferdselsplaner

Den viktigste nasjonale samferdselsplanen er gjeldende Nasjonal Transportplan (NTP-2014-23) (Meld.St.26 2014-2023). NTP-dokumentet er viktig fordi den viktigste infrastrukturen i Vest-Finnmark er statlig. Det dreier seg om i hovedsak om E6, Rv 94 og Rv93, Polarbasen i Hammerfest samt flyplassene ved Alta, Hammerfest og Honningsvåg. I dette NTP-dokumentet ligger det inne to prosjekt "under bygging", indre del av Alta vest (E6) og utbedring av farleden til Polarbase Hammerfest. I tillegg ligger det inne utbedringer av Rv94 Skaidi-Hammerfest og videre arbeid langs E6, mulig utbedring langs Rv93 sør for Alta og mulig utbedring av E69, i siste periode av planen (2018-2023).

I Finnmark fylkes planer ligger det inne rassikringstiltak (i hovedsak overvåkning og nedskyting av skred, men også enkelte fysiske tiltak) langs bl.a. Fv882 (Øksfjord) og Fv883 (Lerresfjord).

I utkast for regional samferdselsplan 2014-23⁴ pekes det på at fylkeskommunen i hovedsak har ansvar for fylkesveger og kollektivtransporten. Samt at fylkeskommunen skal være en pådriver for statlige investeringer i fylket. Det blir også pekt på at store deler av fylkeskommunens budsjett er bundet opp i forefallende vedlikehold av fylkesvegnettet og driftskontrakter på kollektivtransporten.

Interessante prosjekter i planen for Vest-Finnmark er avlastningsveger i Alta og Hammerfest.

Avinor (2014) har også skrevet en egen utredning om Nordområdene, som inkluderer vurderinger av flytrafikken og flyplasstrafikken i Vest-Finnmark. Her pekes det særlig på at Hammerfest lufthavn nærmer seg kapasitetsgrensene og at framskrivningene for trafikkutviklingen peker i retning av behov for ny flyplass i nær framtid. I denne rapporten pekes det på at utvidelser på Alta ikke vil være nødvendige før etter 2020. Øvrige flyplasser i regionen vurderer Avinor har tilstrekkelig kapasitet.

⁴ <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/ffk/AgendaItems/Details/200687>

3 Potensial for regionforstørring

En betydelig utfordring i Norge generelt og i Vest-Finnmark spesielt er at mange bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner) er veldig små, målt i antall sysselsatte.

Tabell 3.1 Sysselsatte i Vest-Finnmark etter bostedskommune (SSB).

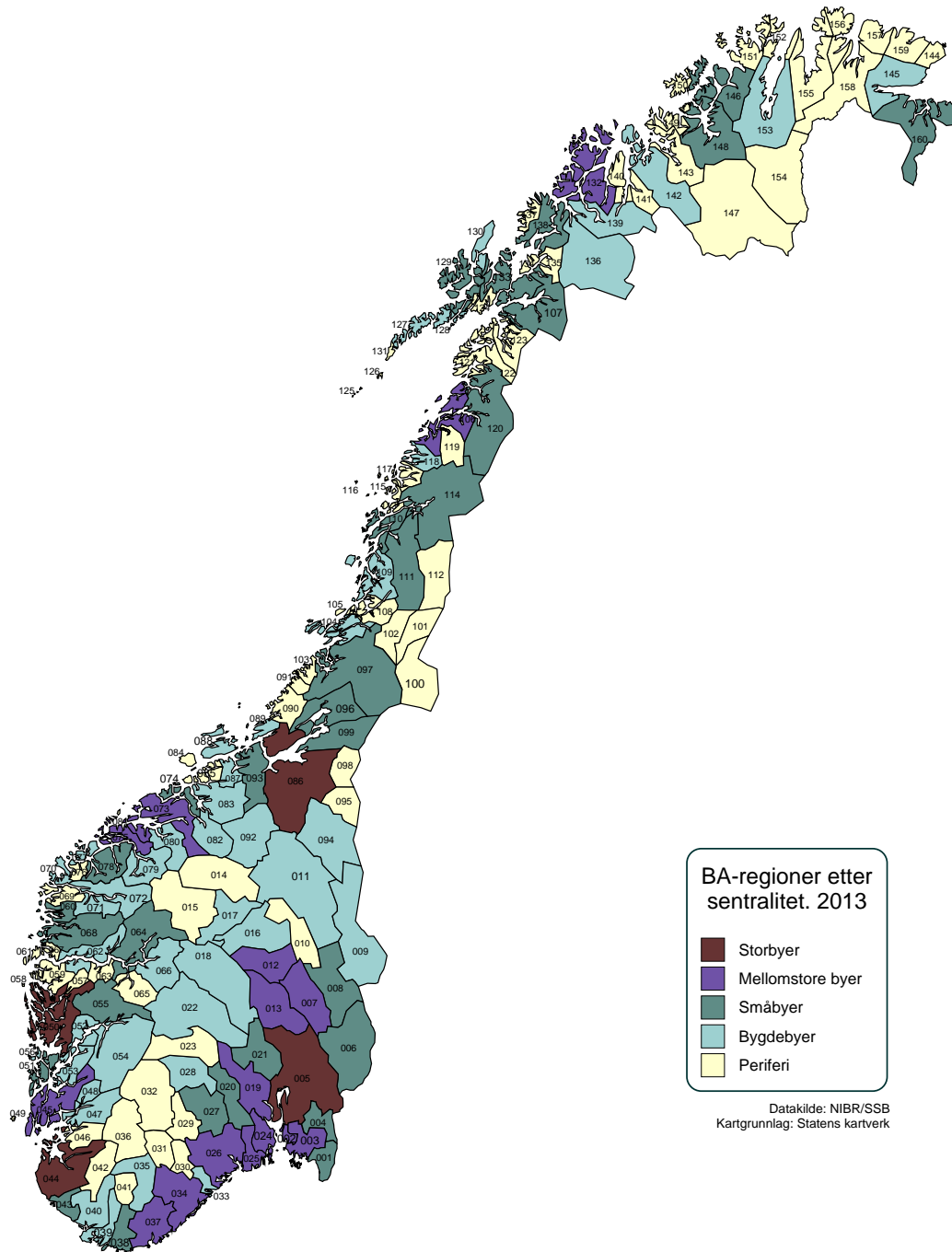
Sysselsatte (2013)	
Hammerfest	5704
Alta	9949
Loppa	470
Hasvik	479
Kvalsund	468
Måsøy	561
Nordkapp	1574
Porsanger	1982

Dette er en utfordring fordi, når vi analyserer statistikk på nasjonalt nivå ser en klar sammenheng mellom størrelsen på BA-regionen og tjenestetilbudet som er der. Der det er mange sysselsatte er det jevnt over også et bredere spekter av tjenester som tilbys samt hvilke tjenester som tilbys påvirker hvilke tjenester som kan kjøpes lokalt, og bredden på arbeidskraften som er etterspurt. Et bredere spekter av tjenester, krever et bredere spekter av spesialiseringer fra de sysselsatte. Fra arbeidstakersiden oppfatter en at tilbudet av arbeidsplasser blir bredere og det er i seg selv attraktivt.

3.1 Om bo- og arbeidsmarkedsregioner⁵

Inndelingen i BA-regioner er utarbeidet på oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (daværende Kommunal- og regionaldepartementet) som et analyseverktøy egnet til regionale analyser. Inndelingen skal være et funksjonelt uttrykk for den geografiske koblingen mellom hushold og arbeidsliv (Gundersen og Juvkam 2013). En funksjonell region avgrenses med basis i en viss funksjon, virksomhet eller aktivitet, i motsetning til om en definerer regionen ut fra geografi, areal eller administrative grenser. BA-regioner er konstruert med hovedvekt på pendling, avstand og tjenestetilbud slik at regionene i størst mulig grad skal utgjøre egne systemer der hensikten med inndelingen er at den skal fungere som en geografisk byggestein i analyser.

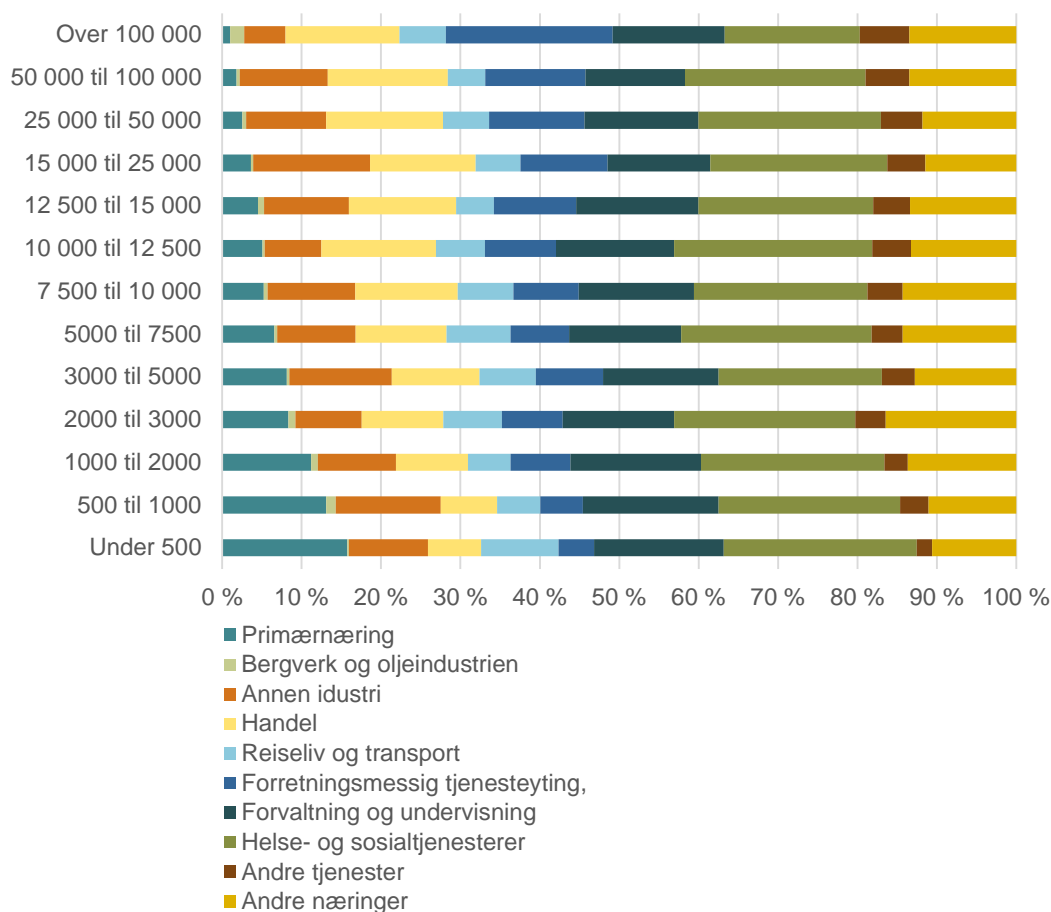
⁵ Delvis hentet fra Gundersen og Aarhaug (2014).



Figur 3.2 Inndeling av BA-regionene etter sentralitet. 2013.

Kartet viser at Alta og Hammerfest/Kvalsund er kategorisert som småbyer, mens øvrige BA-regioner i Vest-Finnmark er kategorisert som periferi.

3.2 Noen observasjoner om BA-regioner, funksjoner og regionsforstørring

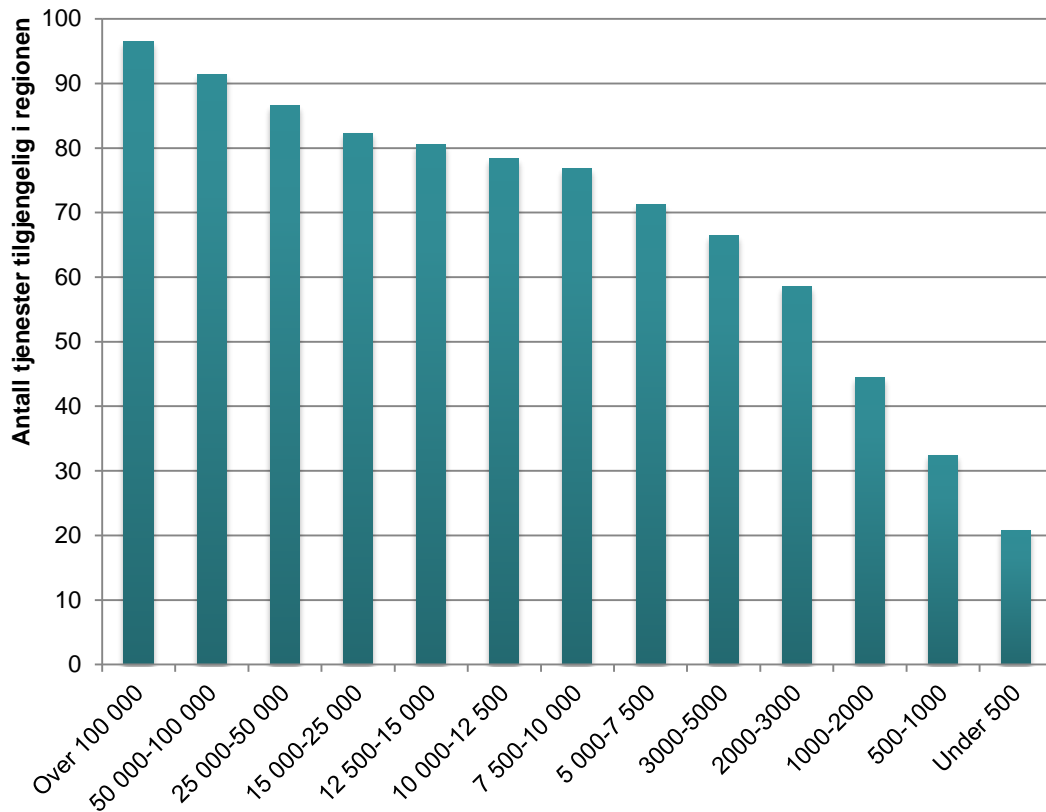


Kilde: TØI

Figur 3.3 Sysselsatte etter næring og arbeidsmarkedsstørrelse. Prosent. 2014. (Gundersen og Aarhaug, 2014).

Personlig tjenesteyting, som her i stor grad finnes under «Andre tjenester», har også et klart mønster ved at det er relativt nesten fire ganger så mange som arbeider innen disse næringene i de største BA-regionene som i de minste. Disse næringene trekkes fram som viktige for opplevelsen av arbeidsmarkedet, og ikke minst regionen som bosted (*creative næringer, kulturnæringer og urbane næringer*), men sysselsettingsmessig utgjør de i svært liten gruppe.

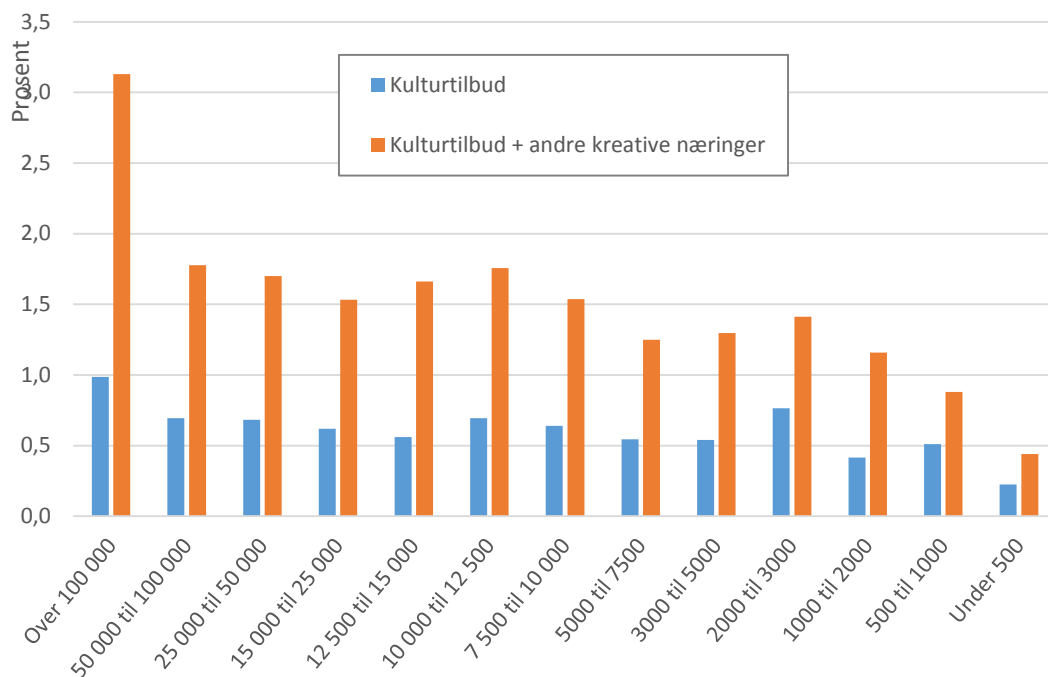
Som det fremgår av figur 3.3 er det altså en viss sammenheng mellom et arbeidsmarkeds størrelse og hvilke næringer som er fremtredende. Det er ikke overraskende. Næringer som er sterkt knyttet til fysisk nærhet til kunder – altså at det er lokaliseringen som er avgjørende for hvor mange kunder som nås – vil naturlig trekkes mot befolkningskonsentrasjoner og store arbeidsmarkeder. Typisk eksempler er forretningsmessig tjenesteyting, tjenester rettet mot privatpersoner og handel. Det samme gjelder næringer som er avhengig av tilgang på spesialisert arbeidskraft.



Kilde: TØI

Figur 3.3 Antall tilgjengelige private tjenester etter arbeidsmarkedsstørrelse. (Gundersen og Aarhaug, 2014).

Det iøynefallende er at antall tilgjengelige tjenester ikke synker spesielt fort, selv om størrelsen på arbeidsmarkedet synker til dels kraftig. Først når vi kommer ned i arbeidsmarkeder på under 5000-7500 sysselsatte blir det vesentlig færre tjenester tilgjengelig. Og deretter synker antall tjenester merkbart for hver størrelsesklasse for til slutt å ende opp med rundt 20 tjenester tilgjengelig i de minste arbeidsmarkedene. I dette tilfelle er det et tydelig knekkpunkt for arbeidsmarkeder rundt 7500 sysselsatte. For Vest-Finnmark vil dette altså si at bare Alta er klart over en slik grense, mens Hammerfest-Kvalsund ligger i nedkanten. Hvilke tjenester som tilbys er ikke bare avhengig av størrelsen på arbeidsmarkedet, men også i noe grad avstanden til nærmeste konkurrerende sentrum. Dette peker i retning av at det er et noe bredere tjenestetilbud, enn det størrelsen på arbeidsmarkedet skulle tilsi, det sagt, det er en utfordring å ha et bredt tjenestetilbud i små BA-regioner. Som illustrert i figur 3.4.



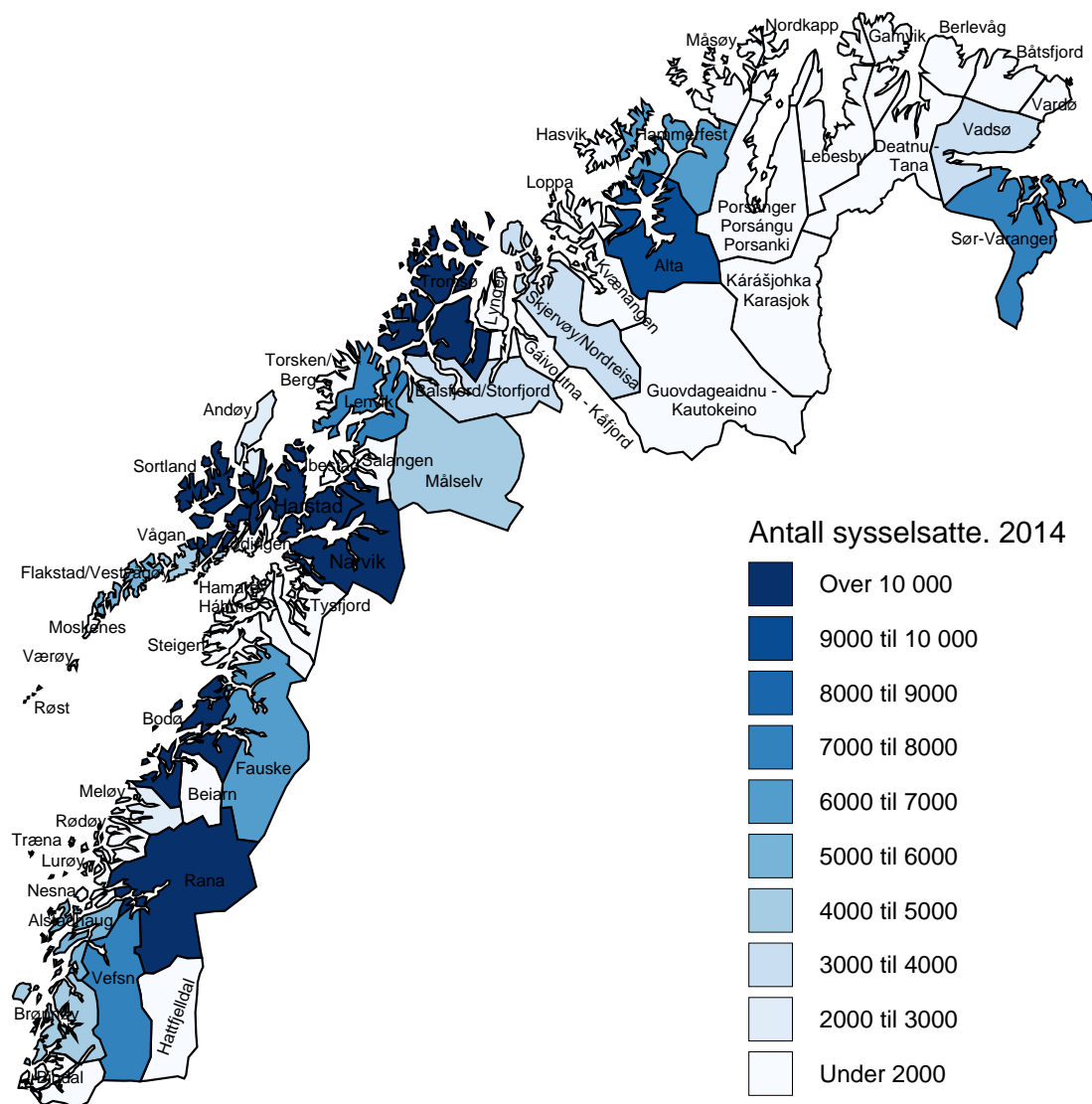
Kilde: TØI

Figur 3.4 Andelen av sysselsettingen i kulturnæringer og kreative næringer⁶ i privat sektor etter BA-regionenes størrelse. (Gundersen og Aarbaug, 2014).

Det er to interessante trekk ved figuren, for Vest-Finnmarks del. For det første er det igjen slik at de aller minste arbeidsmarkedene kommer dårligst ut. Særlig for kreative næringer er det en samvariasjon mellom størrelse på BA-regionen og andel av de sysselsatte for BA-regioner under 3000 sysselsatte⁷. For det andre er det slik at det er liten eller ingen systematisk forskjell på arbeidsmarkeder på 10 000 og 50 000 sysselsatte. Hverken kultur eller kreativitet ser ut til å øke i relativt omfang selv om en femdobler arbeidsmarkedet. Mens arbeidsmarkeder under 10 000 sysselsatte har generelt lavere andeler, særlig av kreative næringer.

⁶ Det er en glidende overgang mellom kulturnæringer og kreative næringer. I denne framstillingen er det lagt vekt på at kulturnæringer gir et tilbud til lokalbefolkningen, som utøvende musikere, teater, museer etc, mens denne koblingen er mer uklar i kreative næringer, som media, grafisk design mm.

⁷ Det kan se ut som at BA-regioner med 2000 til 3000 sysselsatte skiller seg ut med mye kulturnæringer. I praksis er det 3-4 større museer som mer eller mindre tilfeldig har havnet i samme kategori.



Figur 3.5 BA-regioner etter finndelt størrelsesgrupper. Nord-Norge. (Gundersen og Aarhaug, 2014).

Figur 3.5 viser at Alta og Hammerfest/Kvalsund er betydelig større enn de omkringliggende BA-regionene.

3.3 Terskelverdier

For pendling er det klart at en persons daglige tidsbudsjett setter klare grenser for hvor lang tid en kan bruke på arbeidsreiser. Vi ser en klar sammenheng med reisetid og pendlingsfrekvens. Dess lengre reisetid, dess lavere pendlingsfrekvens. Dette er imidlertid en kontinuerlig funksjon, både teoretisk og empirisk, slik at det ikke er noen absolutte terskelverdier. Empirisk ser vi også at pendlingsvilligheten er større til de større byene enn til mindre regionssentre. Forklaringer på dette kan være at 1) arbeidsmarkedet er mer attraktivt – flere attraktive jobber som er verdt å reise langt for. 2) at boligmarkedet presser folk ut over et større område – boligprisene er så høye i sentrum av de store regionene at vanlige arbeidstakere må flytte lengre ut for å få råd til en ønskelig bolig. 3) at bedre tilgang på offentlig kommunikasjon – særlig i Osloområdet bidrar tilgang til tog til at lange reiser kan gjennomføres raskt og

komfortabelt, slik at ulempen av reisetid og avstand blir mindre. Fröidh(2005) fant i en studie av Svealandsbanan, at folk var villige til å reise 20 minutter lengre, hvis reisen ble gjennomført på tog, sammenlignet med egen bil. Tilsvarende effekt kan også være observerbar med gode hurtigbåttilbud. Det er ikke utenkelig at flere av disse faktorene spiller sammen.

Av praktiske hensyn brukes ofte 45 minutters kjøretid med bil som en terskel for å beregne omland. Dette er hensiktsmessig fordi det fanger inn hoveddelen av de reisende, samtidig som det blir lite overlapp mellom regioner. Samtidig vil en se noe pendling fra et større omland, noe som peker i retning av å bruke 75 minutter. Fordelen med dette er at en får med nesten all pendling, ulempen er at en får for mye overlapp, slik at flere steder har utpendling til flere ulike regionsentre.

Ser vi på valg av reisemiddel, og da særlig valg av annet reisemiddel enn bil, er det en tydelig sammenheng mellom tettstedenes størrelse og tetthet og valgt reisemiddel. I de større og tettere tettstedene er gange og kollektivt lang mer fremtredende enn i de mindre og mindre tette. Her ser det ut til at kollektivtransport først har potensial til å være et attraktivt reisemiddel for personreiser internt i ett tettsted når tettstedet størrelse passerer et sted mellom 20 000 og 50 000 innbyggere. Samtidig er det en klar trend, også internt i tettstedene, at det er høyere kollektiv og gangandeler i de områdene av tettstedene hvor tettheten er høyest. For sykkel er sammenhengen mer uklar. En rimelig forklaring kan være at det ikke er en klar sammenheng mellom tettsteders størrelse og tetthet og i hvilken grad sykkelinfrastruktur er tilgjengelig.

Internt i kollektivtransporten er det klar samvariasjon mellom høy frekvens og høy bruk. Samtidig så er det litt uklart hvor høy frekvens som er nødvendig. Tommelfingerreglene som står i kollektivtransportlitteraturen sier at 10-minutters frekvens er nødvendig for at folk ikke skal ta hensyn til rutetidene og at timesfrekvens er et minimum, men at høyere frekvens er ønskelig for at det skal være attraktivt med pendling.

Forskningen på etterspørselseffektene av ulike tiltak for komfort på kollektive transportmidler er kommet kort (Wardman 2014). Det er en intuitiv sammenheng, mellom høyere komfort og lavere reisetidsulempe og dermed høyere bruk og villighet til å reise lenger, men hva som er nødvendige nivåer er uklart fra litteraturen. Et viktig poeng er imidlertid at tilgang på gratis parkering (det vil si arbeidsgiverbetalt parkering) på arbeidsplassen har svært stor forklaringskraft, sammenlignet med ulike kvalitets og komfortfaktorer på det kollektive transportmidlet.

For Vest-Finnmarks tilfellet betyr dette at potensialet for å redusere antall BA-regioner er svært begrenset. Nyttien i form av økt tjenestetilbud, hvis det skulle være mulig er stor, men kostnadene er svært store. Avstandene er for store til at det er praktisk mulig å pendle fra et kommunesenter til et annet (med unntak av mellom Kvalsund og Hammerfest, som utgjør en BA-region i dag). Dette har også implikasjoner for prioritering av investeringer. Det er viktigere med sikker, pålitelig transport mellom sentrene, enn å redusere kjøretiden betydelig (det vil uansett ikke forventes å ha stor effekt).

4 Virksomhetenes transportbehov

Gjennomføring

Undersøkelsen av virksomhetenes transportbruk og behov i Vest-Finnmark ble gjennomført i oktober/november 2014 (uke 40- 48). Undersøkelsen ble sendt ut på e-post til 1767 (nettutvalg) virksomheter innen både privat og offentlig virksomhet i Vest-Finnmark, dvs. de sju kommunene som er representert i Vest-Finnmark Regionråd (VFR). (Vi bruker heretter betegnelsen Vest-Finnmark om disse sju kommunene, selv om Vest-Finnmark regionen formelt sett også omfatter flere kommuner enn disse sju.)

I alt deltok 538 virksomheter i undersøkelsen (ca. 30 prosent av utvalget), men en del avsluttet undersøkelsen underveis før den var komplett besvart. Det gjorde at det kom inn 309 komplette svar (17,5 prosent av nettoutvalget). Vi har valgt å benytte oss av den delen av utvalget som leverte komplette besvarelser, bl.a. slik at man vil ha likt antall respondenter på alle spørsmål. Det ble også undersøkt om svarene på de av spørsmålene som hadde blitt besvart av de som avsluttet undersøkelsen før den var ferdig skilte seg fra svarene til de som hadde levert komplett besvarelse, men ingen nevneverdige forskjeller ble funnet. Førstnevnte gruppe skilte seg heller ikke noe vesentlig fra gruppen i det endelige analyseutvalget mht. viktige egenskaper ved virksomhetene, som hjemkommune, næring og sektor, nedslagsfelt, antall enheter i Vest-Finnmark vs. andre steder osv.

Vi vurderer det derfor slik at det endelige utvalget på 309 enheter representerer virksomhetene i Vest-Finnmark på en god måte (se vedlegg 1 – representativitet i virksomhetsundersøkelsen). Undersøkelsen er laget av TØI, men i nær dialog med prosjektets ressursgruppe, som kom med mange viktige innspill til innhold og omfang for undersøkelsen. Ressursgruppen har også hatt en viktig rolle for å sikre at spørsmålene i undersøkelsen om de foreslåtte og vurderte tiltakene har lokal relevans, og at ikke antatt viktige momenter ble utelatt.

Innhold

Undersøkelsen er ment å fange opp ulike typer transport og transportinfrastrukturbehov nå og i fremtiden for mange forskjellige virksomheter, både store og små, og innen ulike næringer i både privat og offentlig sektor samt med forskjellig geografisk lokalisering i Vest-Finnmark. En viktig hensikt med undersøkelsen var å få kartlagt omfanget av de ulike typene virksomheters transportrelaterte aktivitet i dag og i årene framover for å kunne vurdere viktigheten av forskjellige mulige transportinfrastrukturtiltak. I første rekke gjaldt det å kartlegge bruk og behov for transport for virksomhetene og deres eventuelle ansatte kunder/klienter og samarbeidspartnere både innen og utenom regionen. Varierer selvsagt mye med type virksomhet.

Undersøkelsen ble derfor lagt opp med en del som kartla hvilken type virksomhet det gjelder (næring, sektor etc.), og ulike egenskaper ved denne (virksomhetesområde/nedslagsfelt, osv.). Videre ble virksomhetens transportbruk og

behov kartlagt i form av spørsmål som tok opp forhold rundt arbeidsreiser, forretningsreiser, gods-/varetransport, viktigste geografiske forbindelser, transportmåte benyttet osv.

Dernest ble virksomhetene bedt om å vurdere ulike type transportinfrastruktur som finnes i dag mht. betydning for virksomheten, inkl. dens kunder/klienter og samarbeidspartnere. For å dekke hele regionen, alle typer virksomheter, og ulike behov var de nevnte infrastrukturalternativene relativt generelle. Videre ble en del konkrete foreslåtte infrastrukturtiltak spilt inn av medlemmer av ressursgruppen. Dette omfattet forskjellige vegprosjekter og andre typer transporttiltak/tilbud, som virksomhetene så vurderte viktigheten av.

Til slutt ble virksomhetene bedt om å vurdere betydningen av et vesentlig forbedret eller et vesentlig dårligere transporttilbud i form av ulike sannsynlige konsekvenser for virksomheten. Virksomhetenes anslåtte transportbehov mht. økning eller minking nærmeste ti år ble også kartlagt i den siste delen.

Det bør nevnes at i enkelte svaralternativer var det satt mulighet for å angi annet enn det som var spesifisert spesielt (kategori «Annet» i enkelte figurer i dette kapitlet), og virksomhetene som ønsket det kunne angi hva det gjaldt. Gjennomgående ble «Annet» på de aktuelle spørsmålene ansett som svært viktig av bare 10-15 prosent av virksomhetene, som indikerer at de angitte svaralternativene i stor grad dekket de viktigste momentene. Hvor det er noe å bemerke under «Annet», er det anført i kommentarteksten til de aktuelle figurene.

4.1 Virksomhetene i undersøkelsen

Type virksomheter

Fordelingen i tabell 4.1 nedenfor viser at 70 prosent av virksomhetene er i privat sektor og 30 prosent i offentlig – fordelt på 17 prosent kommunal og 24 prosent statlig virksomhet.

Tabell 4.1: *Sektortilhørighet for virksomhetene i undersøkelsen.*

Virksomheten er:	Antall	Prosent
Statlig	17	6
Kommunal	75	24
Privat sektor	217	70
I alt	309	100

Virksomhetene fra Alta var de med høyest andel i privat sektor (79 prosent), mens privat sektor også var godt representert blant virksomhetene fra Måsøy og Nordkapp (begge 77 prosent privat andel).

I tabell 4.2 nedenfor vises fordelingen av virksomhetene i undersøkelsen etter næring (iht. næringskode).

Tabell 4.2: Næringstilhørighet for virksomhetene i undersøkelsen.

Virksomheten er registrert innen:	Antall	Prosent
01 Industri, inkl. olje og bergverk	17	6
02 Handel	45	15
03 Forretningsmessig tjenesteyting	48	16
04 Finans- og forsikringstjenester og eiendomsforvaltning	12	4
05 Andre tjenester, reiseliv og transport	49	16
06 Offentlig administrasjon	22	7
07 Undervisning	17	6
08 Helse- og sosialtjenester	41	13
99 Andre næringer	58	19
I alt	309	100

Det er størst andel innen «Andre næringer» (enn de som er spesifisert) med 58 virksomheter, som utgjør 19 prosent av utvalget. Dette inkluderer blant annet primærnæringer og bygg og anlegg m.m. Det er videre 49 virksomheter innen «Andre tjenester», som bl.a. inkluderer reiseliv og transport (16 prosent), og 48 innen «Forretningsmessig tjenesteyting» med bl.a. finans, forsikring og eiendomsforvaltning osv. (16 prosent). Handelsbedriftene utgjør 45 enheter (15 prosent av utvalget), mens offentlig administrasjon og helse- og sosialtjenester er representert med henholdsvis 22 og 41 virksomheter i undersøkelsen. Se for øvrig Vedlegg 1 for vurderinger mht. representativitet i utvalget i forhold til alle virksomheter i regionen.

Lokalisering og nedslagsfelt

Tabell 4.3 nedenfor viser fordelingen av antall sysselsatte og antall enheter blant virksomhetene i undersøkelsen etter kommune. Undersøkelsen omfatter 309 virksomheter som til sammen har 3413 ansatte.

Tabell 4.3: Næringsstilhorighet for virksomhetene i undersøkelsen, etter kommune. Antall ansatte og antall enheter i 2014.

Kommune	Sysselsatte									Antall enheter								
	01 Industri, inkl. olje og bergverk	02 Handel	03 Forretningsmessig tjenesteyting	04 Finans- og forsikrings tjenester og .	05 Andre tjenester, reiseliv og transport	06 Offentlig administrasjon	07 Undervisning	08 Helse- og sosialtjenester	99 Andre næringer	01 Industri, inkl. olje og bergverk	02 Handel	03 Forretningsmessig tjenesteyting	04 Finans- og forsikrings tjenester og	05 Andre tjenester, reiseliv og transport	06 Offentlig administrasjon	07 Undervisning	08 Helse- og sosialtjenester	99 Andre næringer
Hammerfest	431	75	142	20	180	150	0	133	152	4	9	14	5	14	12	1	14	11
Alta	215	202	124	21	156	136	227	203	250	7	25	25	5	18	6	12	14	27
Loppa	0	9	0	0	3	19	2	45	20	0	2	0	0	2	3	2	6	3
Hasvik	66	7	8	0	15	0	0	2	14	1	2	3	1	3	0	0	3	3
Kvalsund	36	13	0	0	10	0	23	0	3	1	1	1	0	1	0	1	1	2
Måsøy	21	0	1	0	2	0	0	27	41	2	0	1	1	3	0	0	1	5
Nordkapp	33	25	6	0	33	14	68	16	14	2	6	4	0	8	1	1	2	7
I alt	802	331	281	41	399	319	320	426	494	17	45	48	12	49	22	17	41	58

Tabell 4.4: Geografisk fordeling av virksomhetene i undersøkelsen

Kommune	Antall	Prosent
Hammerfest	84	27
Alta	139	45
Loppa	18	6
Hasvik	16	5
Kvalsund	8	3
Måsøy	13	4
Nordkapp	31	10
Total	309	100

Drøyt 70 prosent av virksomhetene utvalget hører til i en av bykommunene Alta eller Hammerfest (223 av 309 virksomheter). Foruten disse to er det flest fra Nordkapp (31) etterfulgt av Loppa og Hasvik (hhv. 18 og 16).

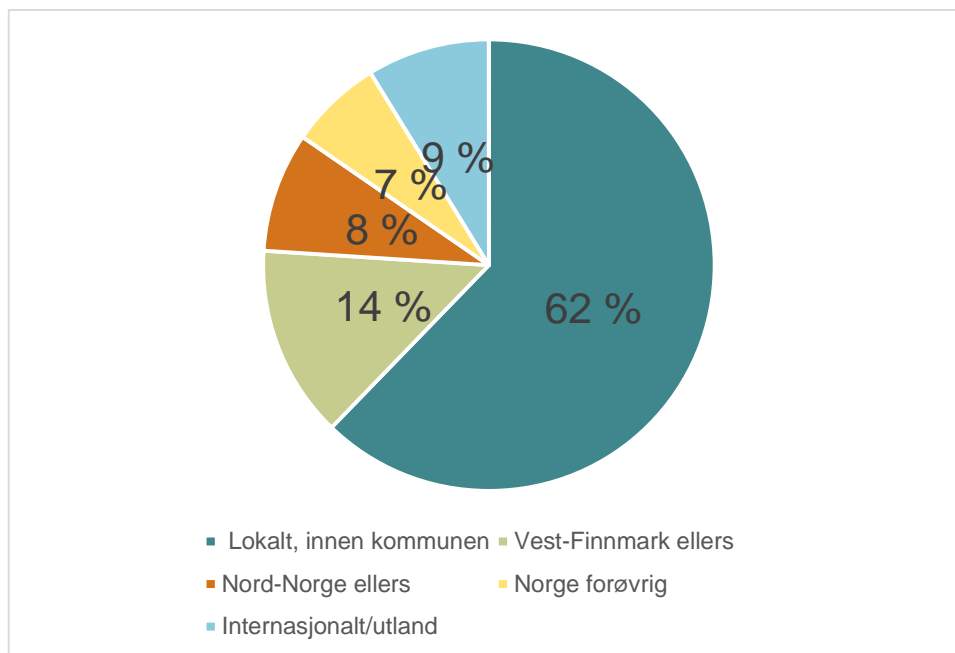
Tabell 4.5: Virksomhetenes type lokalisering

Det som best beskriver virksomhetens lokalisering: Virksomheten er:	Prosent
én enkelt enhet som er lokalisert i Vest-Finnmark	72
flere enheter der alle er lokalisert i Vest-Finnmark	10
flere enheter, der minst én enhet ligger utenfor Vest-Finnmark	13
annen type lokalisering	5

Som det fremgår av tabell 4.5, er nesten tre av fire virksomheter bestående av én enkelt enhet som er lokalisert bare i Vest-Finnmark. Ti prosent består av flere enheter hvor alle er lokalisert i Vest-Finnmark, og mens 13 prosent består av flere enheter der minst én enhet ligger utenfor regionen. Ytterligere fem prosent har en annen form for lokalisering.

Siden drøyt 80 prosent av virksomhetene er lokalisert bare innenfor regionen, og ikke har enheter andre steder, kan man anta at transport internt i regionen er aller viktigst for virksomhetene mht. reiser, kommunikasjon og annen utveksling mellom virksomhetsenhetene. Ved en høyere andel enheter utenom regionen, ville det tilsi større behov for f. eks. besøksreiser og forsendelser mellom enhetene inn og ut av regionen.

Figuren nedenfor illustrerer også dette aspektet, siden tre av fire virksomheter anser sitt nedslagsfelt eller virksomhetsområde å være innen Vest-Finnmark. Hele 62 prosent har nedslagsfelt innen hjemkommunen. Ytterligere åtte prosent anser det å være innen landsdelen (Nord-Norge) og bare 16 prosent har sitt nedslagsfelt i Norge forøvrig eller i utlandet.



Figur 4.1: Virksomhetenes nedslagsfelt

Dette indikerer at det er det regioninterne transporttilbudet som er aller viktigst for virksomhetene i undersøkelsen samlet sett.

Arbeids- og tjenestereiser

Ser vi så på arbeidsreiser til de ansatte i virksomhetene (tabell 4.6), går langt de fleste av disse internt i kommunen hvor virksomheten er lokalisert. Hele 97 prosent oppgir at de ansatte hovedsakelig er bosatt innen kommunen. Bare sju prosent oppgir å ha ansatte som pendler inn fra nabokommunene, to prosent fra andre steder i Vest-Finnmark og kun tre prosent fra utenom regionen. Dette er på linje med resultatene rapportert fra RVU i avsnitt 2.3. Arbeidsreisene foregår altså i all hovedsak lokalt, og følgelig er det lokale transportsystemet aller viktigst for å gjennomføre arbeidsreisene.

Tabell 4.6: Pendling/ reiser til fra arbeid. Prosent

De ansatte i virksomheten:	Prosent
Er bosatt lokalt, i kommunen	97
Pendler inn fra nabokommunene	7
Pendler inn fra andre steder i Vest-Finnmark	2
Pendler inn fra andre steder enn Vest-Finnmark	3
Totalt	108

NB! Mer enn ett svaralternativ var mulig her, derfor er totalen >100 prosent

Vi ba også de som svarte på vegne av virksomhetene å rangere hvilke hovedtransportmiddel de mente var de tre viktigste for ansattes reiser til og fra arbeid. Tabell 4.7 viser at 70 prosent hadde rangert bil (eller MC o.l.) som viktigste transportmiddel for slike reiser, og ytterligere 18 prosent hadde dette som nest viktigste transportmiddel. En god del kommer seg også på jobb til fots eller på sykkel, med 22 prosent med dette som førstealternativ og 42 prosent som nr. to.

Tabell 4.7: Transportmiddelbruk ved reiser til fra arbeid. Prosent.

Med hvilket hovedtransportmiddel kommer de ansatte og ledelse seg vanligvis til og fra arbeid?						
Tr.middel/ rangering	Sykkel/ gange	Buss	Fly	Bil/MC/ moped	Båt/skip/ ferge	Annet tr.middel
1	22	2	3	70	1	0
2	42	8	3	18	4	1
3	7	19	3	3	5	3

Buss er relativt lite brukt, med 10 prosent til sammen av 1. og 2. rangeringene. En del (19 prosent) rangerer buss som tredje mest brukte transportmiddel på arbeidsreiser. Det at såpass mange rangerer bil o.l. såpass høyt (i tillegg til buss), tilsier at det er det lokale veinettet som er viktigst mht. fremkommelighet på arbeidsreiser. Sykkel- og gangveinett har også en viss betydning.

Bildet er ganske likt også for yrkesreiser, dvs. reiser til møter kundebesøk serviceoppdrag og annet. Bil o.l. er det mest brukte transportmiddelet, mens andelen som angir fly som mest brukt på yrkesreiser er på 18 prosent, sammenlignet med tre prosent for arbeidsreiser. 19 prosent angir fly som nest mest brukte transportmiddel. Båt, skip o.l. er også mer brukt på yrkesreiser enn ved arbeidsreiser da hhv. fem og ni prosent har dette som mest og nest mest brukte fremkomstmiddel.

Tabell 4.8: Transportmiddelbruk ved yrkesreiser. Prosent.

Med hvilket hovedtransportmiddel kommer de ansatte og ledelse seg vanligvis til og fra eksterne møter/kundebesøk/serviceoppdrag o.l.?						
Tr.middel/ rangering	Sykkel/ gange	Buss	Fly	Bil/MC/ moped	Båt/skip/ ferge	Annet tr.middel
1	10	1	18	65	5	0
2	15	6	19	20	9	1
3	5	11	10	2	12	1

Veiforbindelse til dit man skal i møter o.l. er altså viktig for flertallet av virksomhetene, men tilgang til flyplass og flyforbindelser er også viktig for mange av de som reiser i arbeidets medfør.

Bruk av vare- og godstransport

Når det gjelder godstrafikken, forsyninger osv. inn og ut til virksomheten, er vegbasert frakt også mest fremtredende. Post/kurer/budbil eller liknende er mest brukt både til å sende eller motta varer eller forsyninger (tabell 4.9). Over halvparten (55 prosent) bruker vanligvis dette til innkommende gods og 55 prosent til å sende varer o.l. Bil og varebil eller liknende er også mye brukt, og 53 prosent sender og 44 prosent mottar varer o.l. med bil/varebil. Halvparten av virksomhetene benytter seg av lastebil eller trailer for å sende varer, mens en tredel bruker det til mottak.

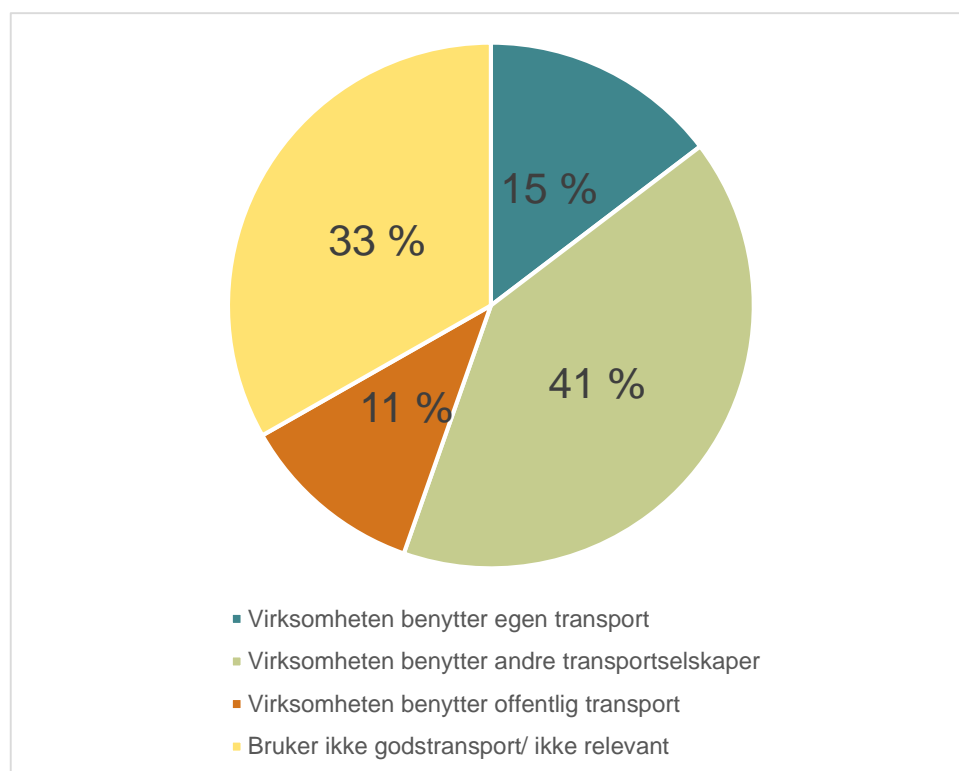
Tabell 4.9: Frakt av gods og varer o.l., etter transportmiddel og type forsendelse

Med hvilket hovedtransportmiddel mottar/sender virksomheten vanligvis produkter/varer, forsyninger og annet gods?	Mottar	Sender
Bil/varebil eller lignende	53	44
Lastebil/trailer	50	33
Post/kurer/budbil	54	55
Fly	13	8
Båt/skip/ferge	23	21
Annet transportmiddel	2	3

Rundt én av fem virksomheter benytter seg vanligvis av godsfrakt sjøveien til å sende og motta frakt, mens bare 13 prosent oppgir å motta varer med fly (bare åtte prosent sender frakt med fly). Transport på veg er altså klart dominerende når det gjelder frakt av gods varer o.l. inn til og ut av virksomhetene, mens båt og fly er relativt lite brukt.

Det er først og fremst (andre) transportselskaper som står for godstransport (for 41 prosent av virksomhetene), mens 15 prosent befordrer gods med egen eid transport. Offentlig transport brukes kun av 11 prosent av virksomhetene. Her må det nevnes at en av tre virksomheter oppgir at de ikke bruker godstransport, eller at dette ikke er relevant. Det kan f. eks. være en del tjenesteytende offentlige virksomheter, eller bedrifter innen tjenesteytende næringer som ikke har behov for godstransport i særlig grad.

Holder man disse utenom, dvs. og ser bare på de dette er relevant for (bruker vare- /godstransport), benytter 22 prosent seg av egen transport, 61 prosent av andre transportselskaper, og 17 prosent offentlig transport. Flertallet er altså avhengige av (andre) private aktører for å befordre gods.



Figur 4.2 Bruk av godstransport. Prosent.

4.2 Viktigheten av ulik transportinfrastruktur

Virksomhetene i undersøkelsen ble bedt om å indikere fem steder de mener det er aller viktigst å ha gode transportforbindelser til. Alta var det stedet aller flest hadde markert som en av de fem stedene, med 78 prosent av virksomhetene som merket av for Alta (tabell 4.10). Tromsø var nest mest avmerket med 69 prosent, og Hammerfest tredje mest med 63 prosent. Ellers ble Oslo avmerket av mange (62 prosent), samt øvrig Vest-Finnmark (42 prosent), og Finnmark for øvrig (22 prosent). Det er relativt få som har indikert Sør-Norge ellers (utenom Oslo) og utlandet. Foruten Tromsø og Oslo er det altså andre steder i (Vest-) Finnmark det er aller viktigst å ha gode transportforbindelser til, som antyder at det er transportinfrastrukturen internt i fylket som er aller viktigst for virksomhetene der.

Det kan ses i sammenheng med at 76 prosent av virksomhetene oppgir Vest-Finnmark som sitt virksomhetsområde/nedslagsfelt (jf. figur 4.1), dvs. at hoveddelen av virksomhetene først og fremst opererer innen regionen.

Naturlig nok er det en del av virksomhetene som har fortrinnsvis lokalt nedslagsfelt hvor lokal transport er viktigst. 120 av de 139 virksomhetene (86 %) i Alta hadde angitt Alta som ett av de fem viktigste stedene å ha gode transportforbindelser til. Bortsett fra disse oppga 49 (58 %) av de fra Hammerfest at Alta var blant de fem viktigste stedene. Videre oppga 28 (90 %) fra Nordkapp og 16 (89 %) fra Loppa det samme.

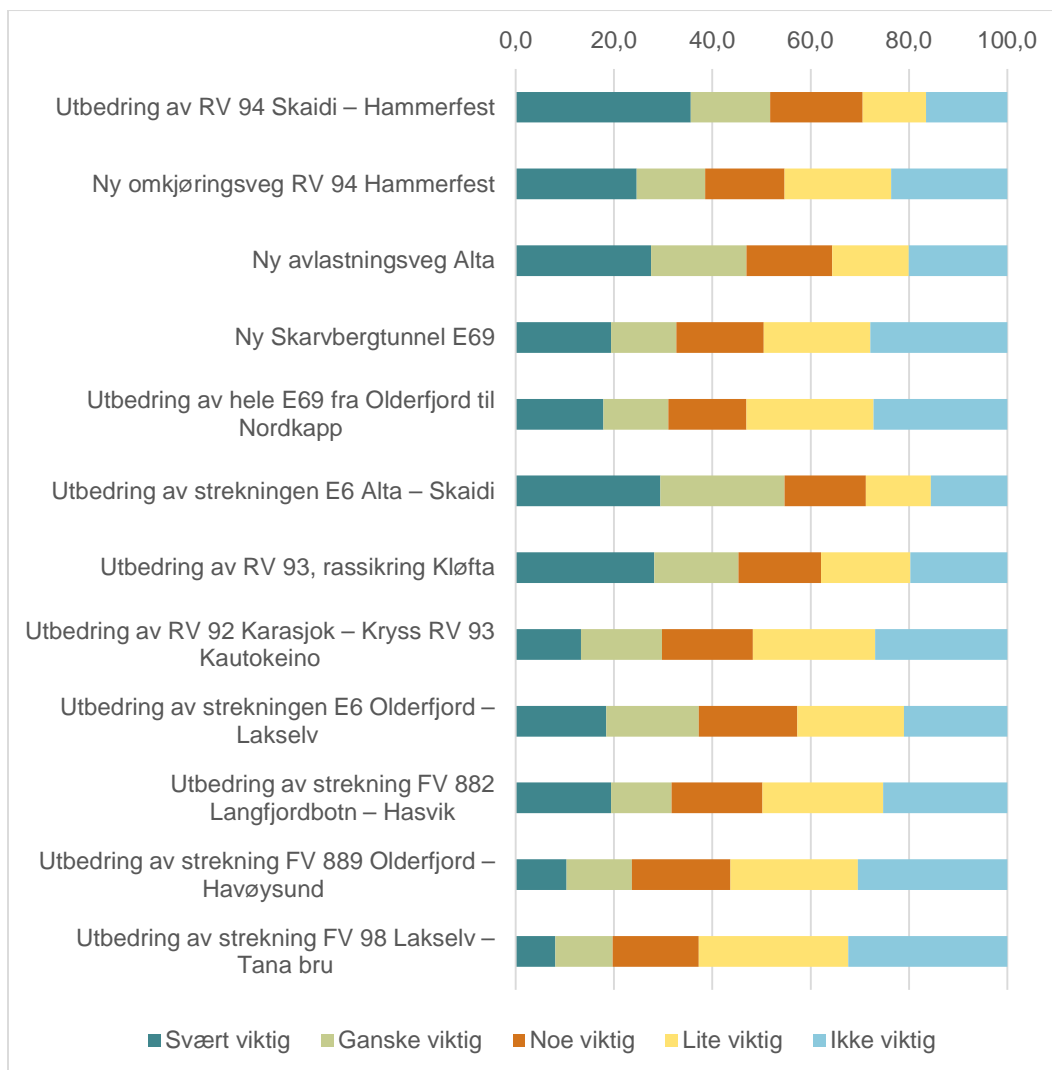
Tabell 4.10: Steder det er aller viktigst å ha gode forbindelser til. Prosent og hjemkommune.

Hvilke steder er det aller viktigst å ha gode transportforbindelser til?		Angitt som «svært viktig»
Sted	Prosent	Viktig for virks. fra (K)
Alta	78	Alle
Hammerfest	63	Alle
Øvrig Vest-Finnmark	42	Alle unntatt Hasvik og Nordkapp
Finnmark for øvrig (utenom Vest-Finnmark, som Vardø, Vadsø, Kirkenes)	22	(Alta)
Tromsø	69	Alle
Narvik	5	-
Bodø	4	-
Nord-Norge ellers	19	(Nordkapp)
Trondheim	9	-
Bergen	5	-
Stavanger	7	-
Oslo	62	Alle
Norge for øvrig (utenom nevnte steder)	8	-
Sverige	7	-
Finland	10	(Alta)
Russland	4	-
Øvrig utland	7	-

For de som hadde oppgitt Hammerfest blant de stedene det er viktigst med god forbindelse til var 65 virksomheter (77 prosent) fra Hammerfest, 75 (54 prosent) fra Alta, åtte (100 prosent) fra Kvalsund, 11 (85 prosent) fra Måsøy, og 11 (69 prosent) fra Hasvik.

Figur 4.5 viser vurderingen av en rekke foreslåtte vegprosjekter relevante for Vest-Finnmark. For alle virksomhetene samlet var det Utbedring av Rv94 Skaidi-Hammerfest som hadde høyest andel vurderinger som «svært viktig», med 36 prosent. Utbedring av E6 Alta-Skaidi er også svært viktig for mange (29 prosent). Utbedring av Rv93, og rassikring Kløfta (28 prosent), samt Ny omkjøringsveg Rv94 Hammerfest (25 prosent) har også relativt høye andeler «svært viktig». Det er altså i hovedsak vegprosjekter med tilknytning til de to regionssentranene Alta og Hammerfest som anses om aller viktigst virksomhetene sett under ett. I dette spørsmålet og i enkle andre vedrørende ulike tiltak og viktigheten av infrastruktur, ble virksomhetene gitt muligheten til å svare «Annet» enn det som var nevnt, og

spesifisere dette. Av de som har spesifisert andre tiltak under «Annet» er det forbedring av Økxfjord tunnel som blir nevnt av flest, dvs. seks virksomheter.



Figur 4.3: Vurdering av viktigheten av ulike ny veginfrastruktur. Prosentandel virksomheter som angir at tiltaket er hhv. svært viktig, ganske viktig osv.

Tabell 4.12 nedenfor viser vurderingen av de forelåtte vegtiltakene etter i hvilken kommune virksomheten er lokalisert. Tabellen indikerer (med blå celle) de kommunene hvor 25 prosent eller mer av virksomhetene har angitt at det aktuelle tiltaket anses som «svært viktig».

Tabell 4.12: Veginfrastrukturtiltak som anses som særlig viktig, etter hjemkommune. (Blå markering angir at 25 % eller mer av virksomhetene i den aktuelle kommunen mener at tiltaket er svært viktig.)

Infrastrukturtiltak	Hammerfest	Alta	Loppa	Hasvik	Kvalsund*	Måsøy	Nordkapp
Utbedring av RV 94 Skaidi – Hammerfest	■				■		
Ny omkjøringsveg RV 94 Hammerfest	■				■		
Ny avlastningsveg Alta		■	■	■	■		■
Ny Skarvbergtunnel E69					■		■
Utbedring av E69 fra Olderfjord til Nordkapp					■		■
Utbedring av strekn. E6 Alta – Skaidi	■	■			■	■	■
Utbedring av RV 93, rassikring Kløfta		■			■		
Utb. RV 92 Karasjok – Kryss RV 93 Kautokeino		■			■		
Utbedring av strekn. E6 Olderfjord – Lakselv				■	■	■	■
Utbedring str. FV 882 Langfjordbotn – Hasvik			■	■	■		
Utbedring str. FV 889 Olderfjord – Havøysund					■	■	
Utbedring av str. FV 98 Lakselv – Tana bru					■		

* Kvalsund har bare åtte virksomheter med i undersøkelsen, og siden minst to av disse åtte har angitt de ulike tiltakene som «svært viktig» gjør at samtlige tiltak blir markert i tabellen ovenfor for Kvalsund. Pga. lavt antall virksomheter er derfor Kvalsund markert med lyseblå farge i tabellen.

Av de 12 foreslåtte vegtiltakene er det et par prosjekt som kan anses som spesielt viktige. Ny avlastningsveg Alta er særlig viktig for fem kommuner⁸, også de med noe avstand fra Alta, samtidig som at virksomhetene i regionen samlet sett anser dette som et viktig tiltak (dvs. mange som vurderer dette som svært viktig eller ganske viktig, jf figur 4.3). Det samme kan sies om utbedring av strekningen Alta-Skaidi.

For de enklete veginfrastrukturtiltakene er fordelingen etter hjemkommune vist i mer detalj i tabell 4.13 (prosenttall i parentes angir prosentandelen av virksomhetene i utvalget for hver enkelt kommune som har angitt tiltaket som «svært viktig»):

⁸NB! For kommuner med relativt få virksomheter representert i undersøkelsen (som for eksempel Kvalsund eller Måsøy, jf. tabell 4.4), kan svargivningen fra én eller to virksomheter gi klart utslag i andelen virksomheter som f. eks. angir et tiltak som «svært viktig». Man bør derfor ha det i tankene når resultatene tolkes.

Tabell 4.13: Vurdering av veginfrastrukturtiltak som anses som svært viktige, etter hjemkommune. (Prosentandel av virksomhetene i den aktuelle kommunen som mener at tiltaket er «svært viktig».)

Vegprosjekt/tiltak	Hjemkommuner med høyest andel "svært viktig" vurdering av tiltaket
Utbedring av RV 94 Skaidi – Hammerfest	Hammerfest (76 %) Kvalsund (75 %), Andre (<20%)
Ny omkjøringsveg RV 94 Hammerfest	Hammerfest (61 %), Kvalsund (38 %), Andre (<13 %)
Ny avlastningsveg Alta	Loppa (44 %), Alta (40 %), Hasvik (25 %), Kvalsund (25 %), Måsøy (23 %)
Ny Skarvberg tunnel E69	Nordkapp (87 %), Kvalsund (38 %), Andre (<16 %)
Utbedring av hele E69 fra Olderfjord til Nordkapp	Nordkapp (81 %), Kvalsund (25 %), Andre (<14 %)
Utbedring av strekningen E6 Alta – Skaidi	Kvalsund, Nordkapp, Hammerfest, Alta, Måsøy (alle >30 %)
Utbedring av RV 93, rassikring Kløfta	Alta (48 %), Kvalsund (25 %), Nordkapp (16 %)
Utbedring av RV 92 Karasjok – Kryss RV 93 Kautokeino	Alta (22 %), Kvalsund (25 %), Måsøy (15 %)
Utbedring av strekningen E6 Olderfjord – Lakselv:	Nordkapp og Måsøy (begge 39 %), Kvalsund og Hasvik (begge 25 %)
Utbedring av strekning FV 882 Langfjordbotn – Hasvik	Hasvik (81 %), Loppa (78 %), andre (<15 %)
Utbedring av strekning FV 889 Olderfjord – Havøysund	Måsøy (77 %), Kvalsund (25 %)
Utbedring av strekning FV 98 Lakselv – Tana bru	Kvalsund (25 %), Alta (11 %), Nordkapp (10 %)

Tabellen viser at Utbedring av Rv94 Skaidi – Hammerfest er aller viktigst for virksomhetene i Hammerfest (76 prosent «svært viktig») og i Kvalsund (75 prosent), men mindre viktig for de andre (<20 prosent anser det som «svært viktig»).

Ny omkjøringsveg Rv94 Hammerfest er aller viktigst for de fra Hammerfest (61 prosent «svært viktig») og Kvalsund (38 prosent), men mindre viktig for de fra andre kommuner (<13 prosent).

Ny avlastningsveg Alta har størst betydning for virksomhetene fra Loppa (44 prosent), fra Alta (40 prosent), fra Hasvik (25 prosent), fra Kvalsund (25 prosent) og fra Måsøy (23 prosent).

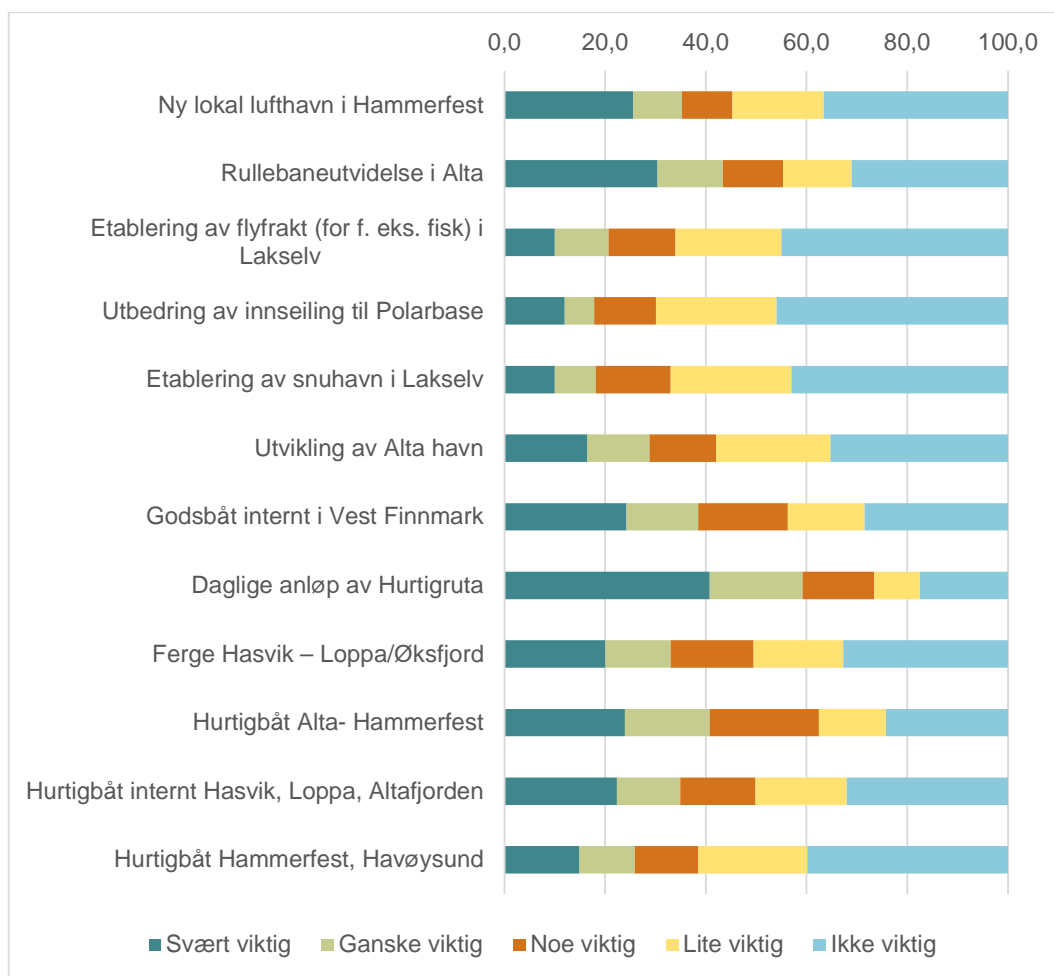
Ser man på resultatene fra undersøkelsen mht. inndeling i næring i stedet for etter kommune (jfr. tabell 4.2 for en oversikt over næringer), er det selvsagt enkelte tiltak som er viktigere for noen næringer enn for andre. Med tanke på andelen virksomheter som har angitt at et foreslått tiltak er «svært viktig», er det noen observasjoner som kan kommenteres spesielt. Når det gjelder utbedring av Rv94 Skaidi – Hammerfest, er dette svært viktig for 55 prosent av virksomhetene innen Offentlig administrasjon, 44 prosent innen Handel, 42 prosent innen Finansforsikring med mer, og for 41 prosent innen Industri, olje og bergverk m.m. Det er

altså et vegprosjekt som er viktig på tvers av flere forskjellige næringer med ulike transportbehov.

Blant de andre observasjonene med andeler av «svært viktig» over 35 prosent, kan nevnes at det for Handelsnæringen er 44 prosent «svært viktig» for tiltaket Ny avlastningsveg Alta, og E6 Alta-Skaidi (53 prosent), og Utbedring Rv93, rassikring Kløfta (42 prosent). Sistnevnte tiltak er også svært viktig for 41 prosent av virksomhetene innen Industri, olje, bergverk m.m., og det samme gjelder for E69 Skarvberg tunnel for denne næringen (35 prosent). For næringskategorien «Andre tjenester» inkl. bl.a reiseliv og transport, er Rv 94 Skaidi-Hammerfest (35 prosent), E6 Alta-Skaidi (39 prosent) og E6 Olderfjord-Lakselv (37 prosent) de tiltakene med høyest andel «svært viktig». For Offentlig administrasjon er ellers er Ny omkjøringsvei Rv 94 Hammerfest (36 prosent) og Ny avlastningsveg Alta (36 prosent) viktige tiltak. En fullstendig oversikt over responsen mht. vegprosjekter finnes i figur V 2.1 i Vedlegg 2. Generelt kan det sies at vegprosjekter som bedrer adkomsten til og fra byene Alta og Hammerfest er viktig for mange ulike typer næringsvirksomhet både i offentlig og privat sektor. Både offentlig og privat sektor har betydelig virksomhet med nedslagfelt i de to byene, og dermed er det naturlig at god adkomst på veg vil være viktig i denne sammenheng.

En nærmere analyse og signifikanstest av resultatene viser at det i hovedsak ikke er særlige forskjeller mht. hvordan de ulike foreslåtte tiltakene vurderes uansett om virksomheten er i offentlig eller privat sektor, stor eller liten (målt i antall ansatte), stor eller liten (målt i omsetning i Vest-Finnmark), eller f. eks. reiselivsbedrifter sammenlignet med ikke-reiselivsvirksomheter. For eksempel er det som er viktig for en stor virksomhet også ofte viktig for en liten, og i mange tilfeller uavhengig om det gjelder offentlig eller privat sektor, osv. Vi har derfor, for oversiktens skyld, ikke splittet resultatene på størrelse (i omsetning og antall ansatte), eller mellom offentlig og privat sektor her i hovedteksten til rapporten. En nærmere diskusjon om de få forskjellene som finnes avhengig av type virksomhet finnes i stedet beskrevet i vedlegg 1, avsnitt V1.3.

En rekke andre tiltak enn vegprosjekter (etter innspill fra refessursgruppen) ble også vurdert. Figur 4.4 nedenfor gir en mer detaljert fremstilling av svargivingen for de ulike tiltakene for virksomheter fra alle kommunene samlet.



Figur 4.4: Vurdering av viktigheten av annen type ny infrastruktur (enn veg). Prosentandel virksomheter som angir at tiltaket er hhv. svært viktig, ganske viktig osv.

Nesten 60 prosent av alle virksomhetene angir Daglige anløp fra Hurtigruta som enten svært eller ganske viktig. Tilsvarende er Rullebaneutvidelse i Alta, eller Hurtigbåt Alta –Hammerfest vurdert som viktig for drøyt 40 prosent av virksomhetene i undersøkelsen. I andre enden av skalaen er mer lokalt betingede tiltak som Snuhavn i Lakselv og Utbedret innseiling til Polarbase ansett som viktig blant færre enn 20 prosent av virksomhetene i regionen. Under «Annet» er ulike ruteforbindeser for hurtigbåt (for eksempel i Sørøysundet) nevnt av åtte virksomheter.

Tabell 4.14 viser vurderingen av disse tiltakene etter kommune, med blå celler hvor det aktuelle tiltaket har fått angitt en andel «svært viktig» på 25 prosent eller mer av antallet virksomheter i undersøkelsen fra den aktuelle kommunen.

Tabell 4.14: Transportinfrastrukturtiltak som anses som særlig viktig, etter kommune. (Blå markering angir at 25 % eller mer av virksomhetene i den aktuelle kommunen mener at tiltaket er svært viktig.)

Infrastrukturtiltak	Hammerfest	Alta	Loppa	Hasvik	Kvalsund	Måsøy	Nordkapp
Ny lokal lufthavn i Hammerfest	■			■	■		
Rullebaneutvidelse i Alta		■	■			■	■
Etablering av flyfrakt (for f.eks fisk) i Lakselv					■	■	■
Utbedring av innseiling til Polarbase	■				■		
Etablering av snuhavn i Lakselv							■
Utvikling av Alta havn		■					
Godsbåt internt i Vest-Finnmark			■			■	■
Daglige anløp av Hurtigruta	■		■		■	■	■
Ferge Hasvik – Loppa/Øksfjord			■	■			
Hurtigbåt Alta-Hammerfest		■					
Hurtigbåt intern Hasvik Loppa, Altafjorden		■	■	■			
Hurtigbåt Hammerfest - Havøysund	■					■	

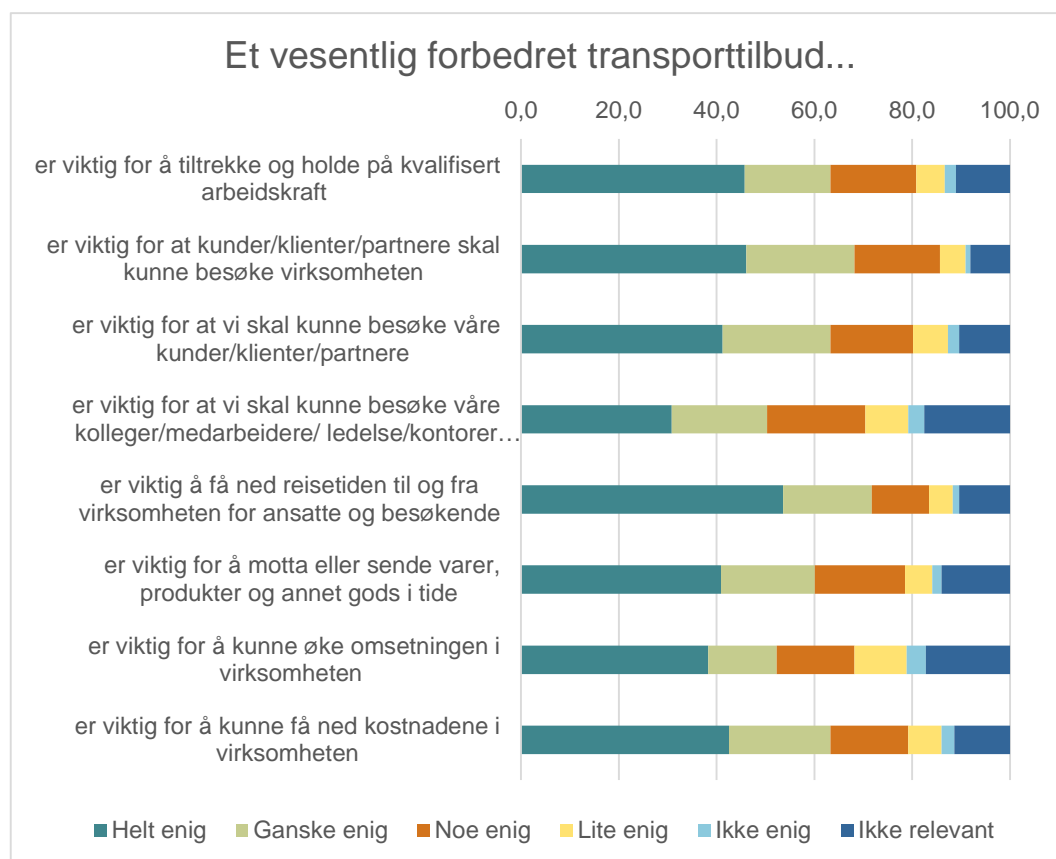
Blant de andre vurderte transportinfrastrukturtiltakene utenom vegtiltak er det Daglige anløp av Hurtigruta som har den høyeste andelen virksomheter som anser dette som svært viktig samlet sett. I tillegg anses det som svært viktig blant virksomheter i 5 av de 7 kommunene i Vest-Finnmark.

Rullebaneutvidelse i Alta særlig viktig for virksomheter i fire av de sju kommunene i regionen. 30 prosent av alle virksomhetene samlet anser dette som svært viktig, og ytterligere 12 prosent angir dette som ganske viktig. Ny lokal lufthavn i Hammerfest er ansett som svært viktig for mange virksomheter i Hammerfest, Hasvik og Kvalsund, samt 26 prosent av virksomhetene i regionen samlet sett. Altså er lufthavnstiltak særlig viktige for flere av de kommunene som sogner direkte til de to mest trafikkerte lufthavnene i regionen.

Ser man igjen på resultatene fordelt på ulike næringer, kan følgende tiltak nevnes som spesielt viktige, dvs, at minst 25 prosent av virksomhetene innen en gitt næring har angitt det som «svært viktig»: For Andre tjenester, inkl. reiseliv og transport er rullebaneutvidelse Alta (47 prosent) særlig viktig. Det samme gjelder Ny lokal lufthavn i Hammerfest (32 prosent) og Daglige anløp av Hurtigruta (57 prosent) for denne næringskategorien. Sistnevnte tiltak er også viktig for Handel (47 prosent) og Finans-, forsikring og eidenomsforvaltning (50 prosent), og Forretningsmessing tjenesteyting (35 prosent). For handelsnæringen er ellers Godsbåt internt i Finnmark, (31 prosent) og Rullebaneutvidelse Alta lufthavn (31 prosent) angitt blant de viktigste tiltakene. For Industri, olje og bergverk med mer er Godsbåt internt (35 prosent) og Utvikling av Alta havn (29 prosent) de viktigste tiltakene. Altså er det noe ulike oppfatninger avhengig om virksomheten har størst behov for persontransport (f.eks. med fly og Hurtigruten) eller godstransport (f.eks. godsbåt, havn).

En nærmere analyse av *reiselivsvirksomhetene* i undersøkelsen (21 virksomheter) separat viser at vurderingene mht. viktigheten av spesifikke infrastrukturtiltak i hovedsak ikke skiller seg fra dem gitt av øvrige virksomheter. Imidlertid viser analysen at reiselivsvirksomhetene anser seg å være mer påvirket av et fremtidig forbedret eller tilsvarende forverret transporttilbud enn øvrige virksomheter, se vedlegg v1, avsnitt V1.3 for nærmere detaljer.

Man kan forvente at et vesentlig forbedret transporttilbud vil ha positive effekter for virksomhetene f. eks. mht. tilgang på arbeidskraft, mulighene for besøksreiser, godsfrakt, omsetning og kostander i virksomhetene (for de som har det).



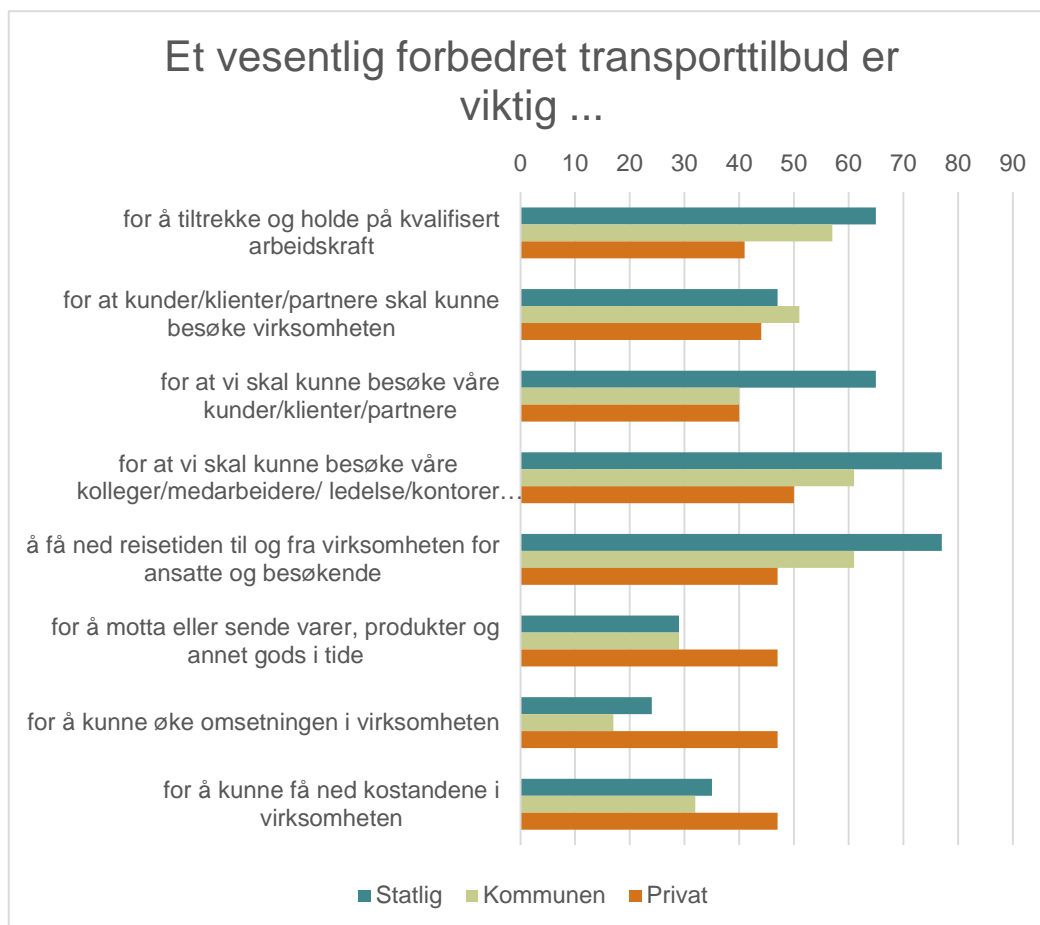
Figur 4.5: Vurdering av konsekvenser av et vesentlig forbedret transporttilbud. Prosentandel.

Figur 4.5 viser at flertallet av virksomhetene sier seg enige i at et vesentlig forbedret tilbud vil ha slike konsekvenser. Bare en liten andel sier seg uenige eller anser disse konsekvensene for å være lite relevante (kan være f. eks. gjelde vurdering av utvikling i omsetning i deler av offentlig sektor).

Om lag halvparten av virksomhetene er «helt enig» i at et vesentlig forbedret transporttilbud vil ha betydning for tilgang på arbeidskraft, og er viktig for besøksreiser til og fra virksomheten, og spesielt for å få ned reisetiden til og fra denne. Rundt 40 prosent er dessuten «helt enige» i at et vesentlig forbedret tilbud er viktig for vare/godstransport, eller å kunne øke omsetning og få ned kostandene i virksomheten. For alle de nevnte konsekvensene er mellom omtrent 50 og 70 prosent helt eller ganske enige i at et vesentlig bedre tilbud vil være viktig. Det er også verdt å merke seg at gjennomgående har bare en liten andel (10-17 prosent) svart at disse konsekvensene er «ikke relevant». Det kan tolkes slik at de nevnte

konsekvensene faktisk er klart betydningsfulle for virksomhetene under ett, på tvers av næringer/ sektor, lokalisering m.m.

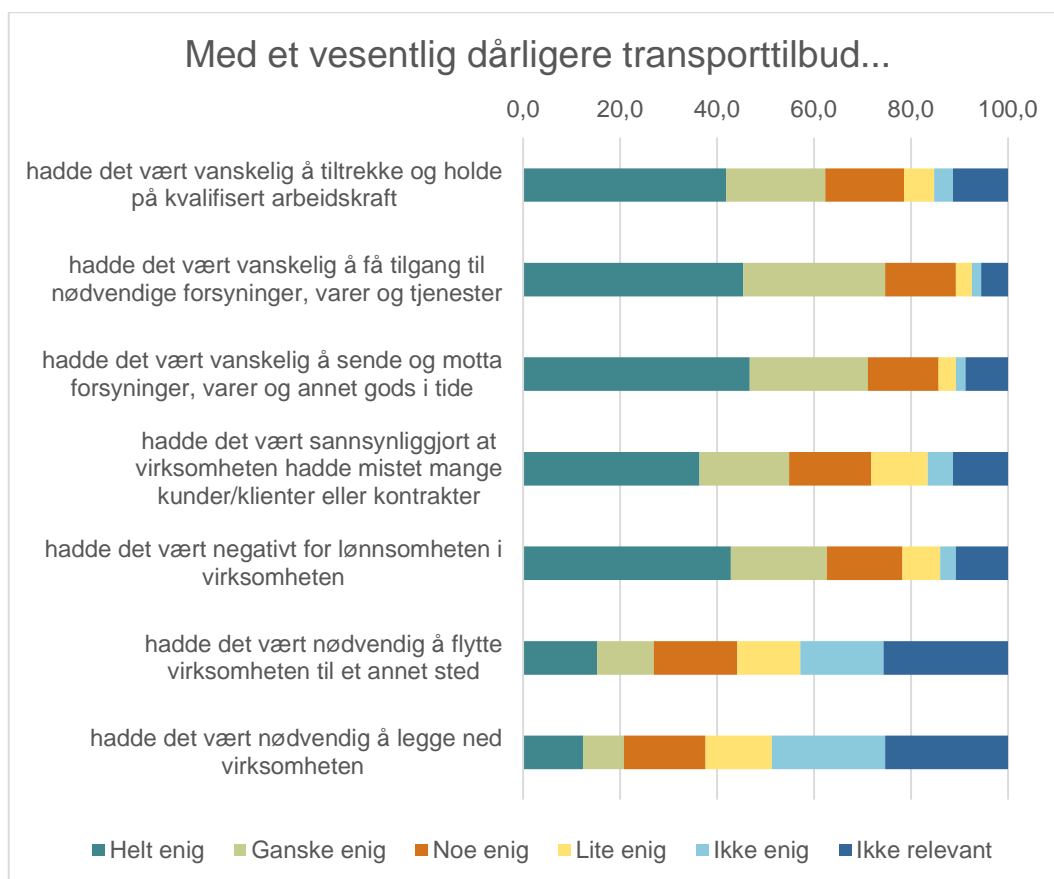
Figur 4.6 viser andelen av virksomhetene som har sagt seg helt enig i den aktuelle påstanden, fordelt på sektor.



Figur 4.6: Andelen virksomheter som sier seg «Helt enig» i påstandene om konsekvenser av et vesentlig bedret transporttilbud, etter sektor (prosent).

Et vesentlig bedret transporttilbud er ansett spesielt viktig for statlige virksomheter mht. å tiltrekke og holde på kvalifisert arbeidskraft, samt for besøk inn og ut av virksomheten. Kommunal sektor følger det samme mønsteret som statlig, men med en litt lavere grad av ansett viktighet. For privat sektor er også besøkstrafikk viktig, men litt mindre viktig enn for offentlig sektor. Naturlig nok legger privat sektor noe mer vekt på betydningen av bedring i infrastrukturen for godstransport, samt for å øke omsetningen og få ned kostnadene i virksomheten.

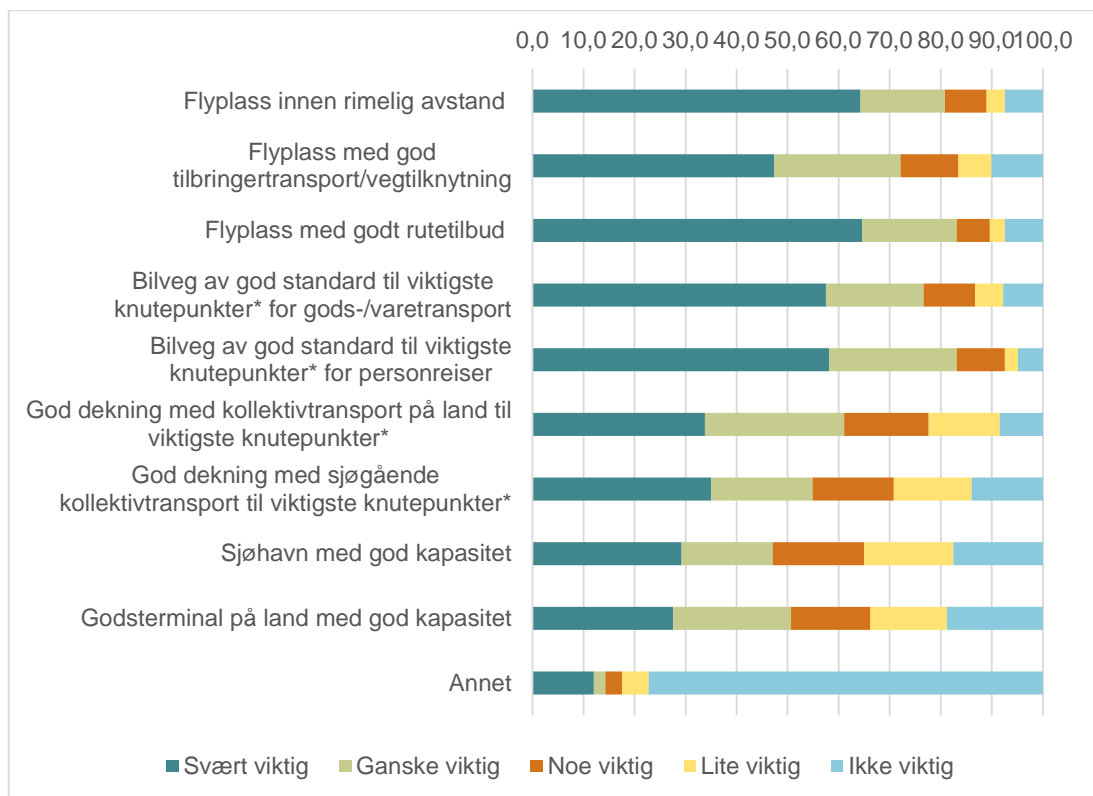
I motsatt tilfelle vil et vesentlig dårligere transporttilbud ventelig ha en del negative konsekvenser, som vist i figur 4.7.



Figur 4.7: Vurdering av konsekvenser av et vesentlig dårligere transporttilbud. Prosent.

I følge virksomhetene i undersøkelsen hadde et dårligere tilbud først og fremst slått negativt ut for tilgang på varer og nødvendige forsyninger, eller å kunne motta/sendte gods/varer i tide. Det kan også bety tap av kvalifisert arbeidskraft, og mulig tap av kunder/klienter. Over 40 prosent er også helt enige i også at det hadde slått negativt ut for lønnsomheten i virksomheten (for de som driver kommersielt). Likevel er det verd å merke seg at en relativt liten andel anser at et vesentlig dårligere tilbud hadde medført at de ville måtte flytte eller legge ned virksomheten. Noe av dette kan selvsagt ha sammenheng med at flytting eller nedleggelse er mindre aktuelt for deler av offentlig sektor. En mer detaljert gjennomgang i forskjeller i vurderinger av like tiltak og konsekvenser av endring av transporttilbud mellom offentlig og privat sektor finnes i Vedlegg 1, avsnitt V1.3.

I dagen situasjon er det noen typer infrastruktur som skiller seg ut som spesielt viktig (se figur 4.9 nedenfor).

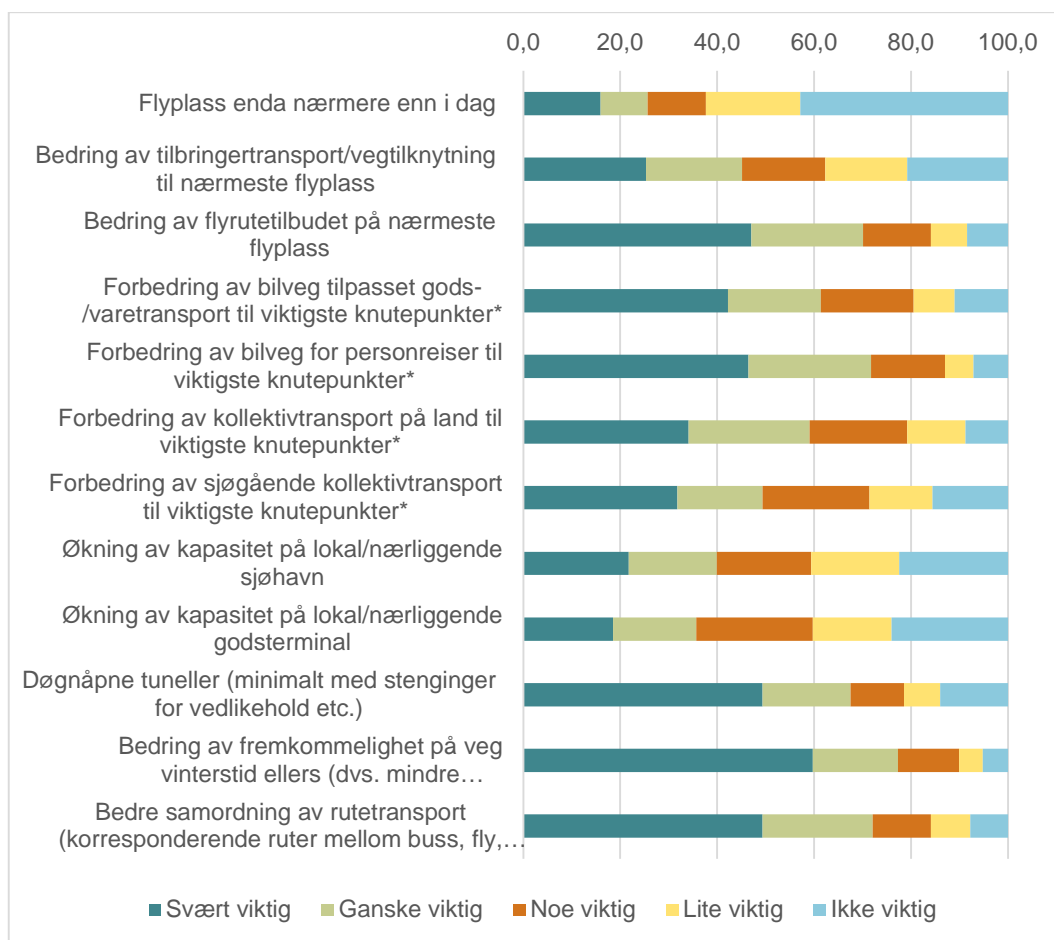


Figur 4.8: Oppfattet viktighet av ulike transportinfrastruktur i dag. Prosent.

Flyplass innen rimelig avstand er svært viktig for 65 prosent av virksomhetene, og det samme gjelder flyplass med et godt rutetilbud (også 65 prosent). God tilbringertransport er også svært viktig for 47 prosent av virksomhetene. Bilveg av god standard til viktigste knutepunkt er også angitt som svært viktig både mht. personreiser og gods- og varetransport for 58 prosent av virksomhetene. Altså er kombinasjonen av god tilgang via vegsystemene (for kortere, regional transport) og via flyplass (for langdistanse) viktig for svært mange virksomheter i regionen.

4.3 Fremtidige transportbehov

Virksomhetene i undersøkelsen ble også bedt om å vurdere viktigheten av ulike transportinfrastruktur i fremtiden (figur 4.10). Det er spesielt fremkommelighet på veg hele året (59 prosent), samt bedre veistruktur (for gods og persontransport) som er aller viktigst for virksomhetene samlet sett i fremtiden med andeler «svært viktig» på over 40 prosent. Bedret rutetilbud på nærmeste flyplass (47 prosent), og bedre samordning av kollektivtransport er også svært viktig for mange virksomheter, nær halvparten (49 prosent) av de i undersøkelsen. Under «Annet» fremkommer mest kommentarer om ulike tiltak vedørende sjøtransport (nevnt av 11 virksomheter), som hurtigbåt- og fergeforbindelser, kaiforhold, bedring av godstransport på sjø osv. Bedre gang- og sykkelveinett er også nevnt av noen få.



Figur 4.9: Ansett viktighet av ulike infrastruktur i fremtiden. Prosent.

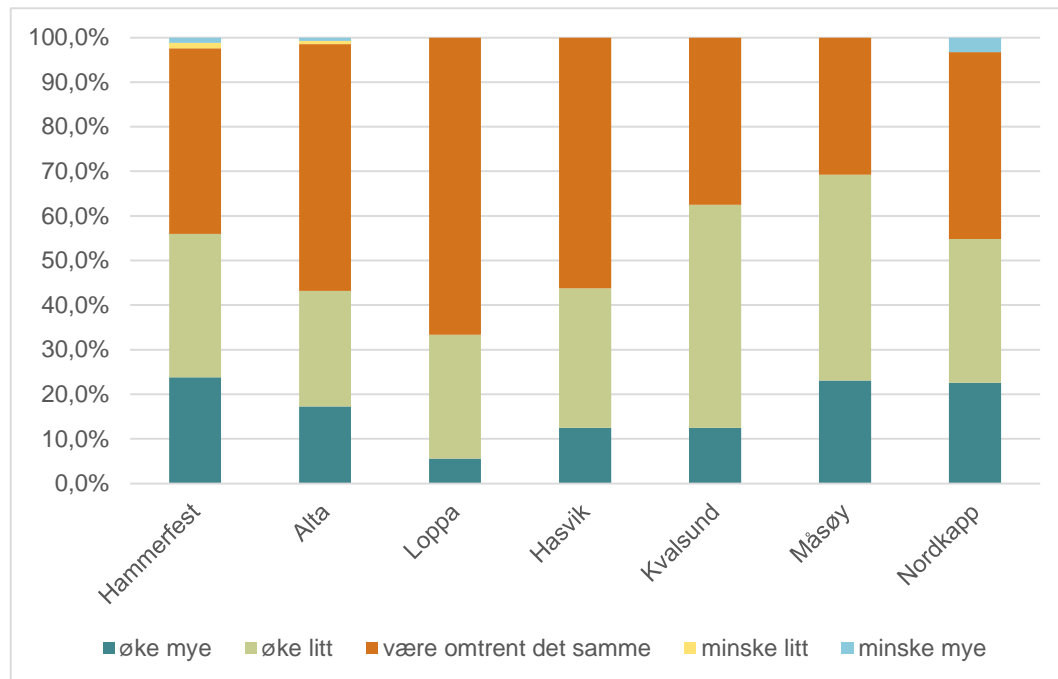
For å få en indikasjon på om virksomhetene vil ha økte eller minskede transportbehov i årene fremover ble de også bedt om å angi hva de mente vil bli deres fremtidige behov innen person og godstransport (tabell 4.15). Det som er klart er at svært få av virksomhetene anser at behovet vil minske, under 2-4 prosent. Omtrent halvparten anser at det vil være omtrent det samme, mens resten anser det til å ville øke litt eller mye.

Tabell 4.15: Utvikling i virksomhetenes anslåtte transportbehov de nærmeste 10 år. Prosent

Virksomhetens transportbehov vil i løpet av de neste 10 år sannsynligvis:	Behov for persontransport	Behov for godstransport
øke mye	19	13
øke litt	30	35
være omtrent det samme	49	47
minske litt	1	3
minske mye	1	1
I alt	100	100

Tabellen ovenfor og figurene 4.11 og 4.12 nedenfor under viser ganske klart at behovet for transport vil øke i fremtiden, eller i miste fall være det samme. Svært få

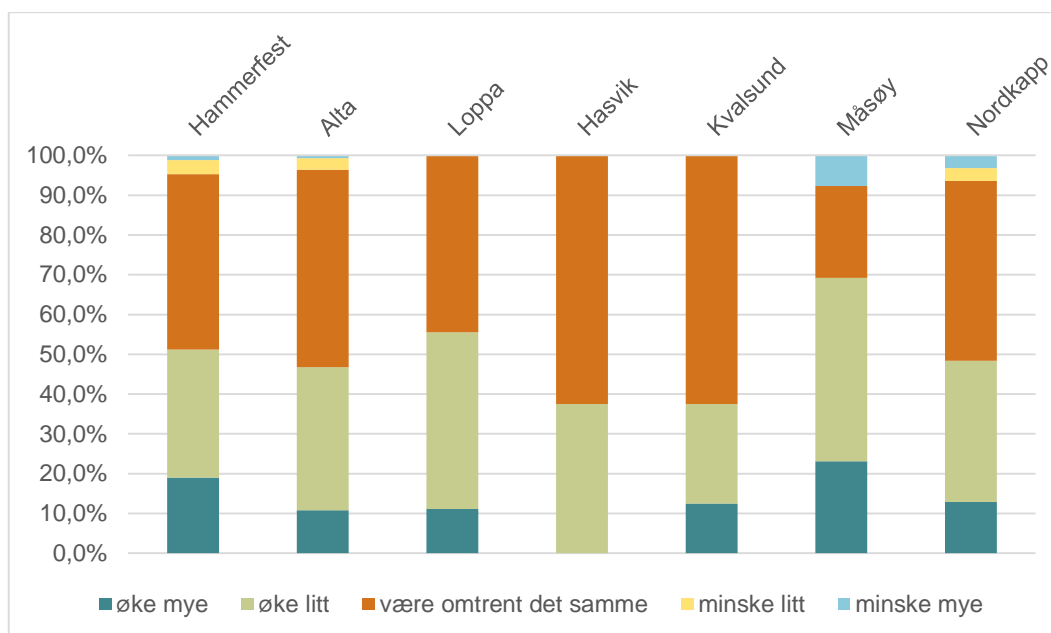
virksomheter anslår altså at behovet vil minske. Det gjelder både gods- og persontransport. Det kan gjenspeile en forventning om økning i virksomheten i foretakene, som igjen vil øke transportbehovet i fremtiden. Enten en økning eller behov på samme nivå som i dag gjelder stort sett på tvers av kommunegrensene, som det fremgår av de to figurene nedenfor. Dette tilsier at det er nødvendig å øke kvalitet og kapasitet i transportsystemene i hele regionen i årene som kommer.



Figur 4.10 Utvikling i virksomhetenes anslåtte persontransportbehov de nærmeste 10 år, etter kommune. Prosent.

Persontransportbehovet anses å ville øke mye blant høyest andel virksomheter i Hammerfest, Måsøy og Nordkapp med andeler på om lag 20 prosent. Det er bare i Nordkapp hvor en nevneverdig andel virksomheter anser at behovet vil minske mye (tre prosent). I Kvalsund og Måsøy ligger andelen som forventer litt eller mye økning på opp mot 70 prosent. Totalt sett er forventningene om økning lavest i Loppa, hvor under 40 prosent anslår en økning. Dette indikerer at en økning i persontransportkapasiteten vil være nødvendig de nærmeste ti år, og det er stort sett gjennomgående for alle kommuner i regionen.

Figur 4.12 viser samme fordeling etter hjemkommune av antatt transportbehov de nærmeste ti år mht. godstransport. Bildet er ganske likt som for persontransport, men med noe lavere andeler som anser at behovet vil øke. I noen flere kommuner er det høyere andel forventning om en liten eller større minskning sammenlignet med persontransport, selv om disse andelene tross alt er lave (under 5-10 prosent).



Figur 4.11 Utvikling i virksomhetenes anslåtte godstransportbehov de nærmeste 10 år, etter kommune. Prosent.

Den største forskjellen finner vi for Loppa hvor forventningene er klart mer positive mht. økningen i behovet for godstransport enn for persontransport. I Kvalsund er det til en viss grad omvent. Det kan ha noe sammenheng med utviklingen i befolkning i disse kommunene, som igjen har sammenheng med behovet for persontransport.

4.4 Kort oppsummering av undersøkelsen

Til sammen 309 virksomheter innen ulike næringer og sektorer i alle de sju kommunene som dekkes av Vest-Finnmark Regionråd fullførte undersøkelsen, som ble gjennomført i oktober/november 2014.

De fleste av virksomhetene i undersøkelsen (72 prosent) består av én enkelt enhet lokalisert i Vest-Finnmark, altså fortrinnsvis lokal/regional virksomhet. Omtrent tre av fire virksomheter har sitt nedslagsfelt i kommunen eller i regionen, og bare en firedel utenom Vest-Finnmark. Svært høy andel av de ansatte (97 prosent) er bosatt i den kommunen de arbeider i, dvs. fortrinnsvis innsalg av lokale arbeidsreiser/pendling. Langt de fleste arbeidsreisene til og fra virksomhetene foregår på med bil, og sykkel/gange. Buss er forholdsvis lite brukt. Det samme gjelder yrkesreiser, men med en del høyere andel fly (18 prosent førsterangeringer). Vegforbindelsen er altså særlig viktig for arbeids- og yrkesreiser for virksomhetens ansatte/ledelse.

Vare- og godstransporten er også i høy grad vegbasert (lastebil, varebil budbil e.l.), og flertallet av virksomhetene benytter seg av andre selskaper for slik transport (kun 15 prosent egentransport).

Det er særlig regionsentrene Alta og Hammerfest det anses viktig å ha god transportforbindelser med, og ellers til andre steder internt i regionen. Utenom regionen er det spesielt Tromsø, Oslo og Finnmark ellers det er viktig med gode

transportforbindelser til. Mye av transportbehovet er altså regioninternt eller i fylket for øvrig, samt (med fly) til Tromsø og Oslo.

Når det gjelder konkrete vegprosjekter, er det fortrinnsvis prosjekter med tilknytning til Alta eller Hammerfest som scorer høyest i ansett viktighet samlet sett og på tvers av hjemkommuner og næringer. Noen av de ansett viktigste prosjektene er Rv94 Skaidi –Hammerfest, E6 Alta-Skaidi, ny avlastningsveg Alta og Hammerfest mfl., jf. avsnitt 4.3.

Av andre infrastrukturtiltak er daglige anløp for Hurtigruta, rullebaneutvidelse Alta lufthavn, ny lokal lufthavn Hammerfest, og hurtigbåt Alta-Hammerfest, samt intern godsbåt ansett som de viktigste – selvstendig med noe ulik vektlegging avhengig av kommunelokalisering og næring/ sektor.

Vurderingen av et vesentlig forbedret transporttilbud viser at det vil gjøre det enklere for virksomhetene å tiltrekke og holde på viktig arbeidskraft, bedre muligheten for besøksreiser og kommunikasjon med samarbeidspartnere og kunder/klienter, og få ned kostnader og øke omsetning (hvor relevant). Tilsvarende forverret tilbud vil slå negativt ut på mange av de samme aspektene. Imidlertid vil det i relativt få tilfeller tvinge virksomhetene til nedleggelser eller flytting.

Blant dagens infrastruktur er flyplass innen rimelig avstand er svært viktig for to tredeler av virksomhetene, og det samme gjelder flyplass med et godt rutetilbud. God tilbringertransport er også svært viktig for om lag halvparten av virksomhetene. Bilveg av god standard til viktigste knutepunkt er også angitt som svært viktig både mht. personreiser og gods- og varetransport for flertallet av virksomhetene. Altså er kombinasjonen av god tilgang via vegsystemene (for kortere, regional transport) og via flyplass (for langdistanse) viktig for svært mange virksomheter i regionen.

Analysen viser ellers at det i hovedsak ikke er særlige forskjeller på hvordan de ulike foreslåtte tiltakene vurderes uansett om virksomheten er i offentlig eller privat sektor, stor eller liten (målt i antall ansatte), stor eller liten (målt i omsetning i Vest-Finnmark), eller f. eks. reiselivsbedrifter sammenlignet med ikke-reiselivsvirksomheter.

Undersøkelsen viser ganske klart at behovet for transport enten vil øke i fremtiden eller være det samme. Svært få virksomheter anslår at behovet vil minske. Det gjelder både gods- og persontransport. Det kan gjenspeile en forventning om økning i omfanget av virksomheten i foretakene, som igjen vil øke transportbehovet i fremtiden. Enten en økning behov eller behov på samme nivå som i dag gjelder stort sett på tvers av kommunegrensene. Dette tilsier at det er nødvendig å øke kvalitet og kapasitet i transportsystemene i hele regionen i årene som kommer.

5 Diskusjon

Når en skal vurdere ulike alternative infrastrukturinvesteringer opp mot hverandre er det mange forhold som spiller inn.

Vest-Finnmarks mål om en best mulig utvikling med befolkningsvekst som øverste mål gir en del føringer. Det er ikke en direkte kobling mellom bedre infrastruktur og økt befolkning, men bedre infrastruktur kan bidra, direkte eller indirekte til at et område er attraktivt å bo i. Den direkte koblingen går på at bedre infrastruktur kan gjøre at det er mulig å bo på det aktuelle stedet og samtidig arbeide et annet sted. Den indirekte koblingen går på at det kan bli mulig å drive en virksomhet et sted hvor dette tidligere ikke var mulig, som er positivt for sysselsetningen.

At infrastruktur skal gjøre de opplevde avstandene mellom tettstedene i Vest-Finnmark mindre, i den grad at befolkningen i stor grad vil ønske å pendle virker urealistisk. Det vil forutsette mange lange tunneler eller mange og raske hurtigbåter, store kostnader som ikke er samfunnsøkonomisk forsvarlige. Derfor virker det å fokusere innsatsen mot der hvor infrastrukturen kan spille en indirekte rolle på bosetningen å være viktigere. Hvis utbyggingen av infrastrukturen fokuserer på næringslivets behov, kan det føre til at næringslivet klarer seg bedre og etterspør mer arbeidskraft. Nye arbeidsplasser kan medføre flere tilreisende og økt grunnlag for tjenester og ytterligere nye arbeidsplasser, slik at det blir en positiv sirkel.

I begge tilfeller vil det ta relativt lang tid fra en forbedret infrastruktur er på plass til de endelige effektene kommer. Det er også usikkert om de positive effektene vil materialisere seg uten lokalt engasjement. Det kan også diskuteres i hvilken grad de enkelte nyetableringene i næringslivet vil fungere som nyskapede verdier eller i hvilken grad det er en overføring av verdier mellom regioner. Lokalt vil dette ikke være særlig viktig. For Hasvik er det viktigere at fiskeforedlingen ligger i Hasvik, enn hvorfor den ligger der. For landet, og i noen grad for Vest-Finnmark som en region, vil det derimot spille en rolle om det er additivt eller overførte verdier, dvs om fiskeforedlingen i Hasvik kommer i tillegg til, eller i stedet for, fiskeforedling lokalisert andre steder.

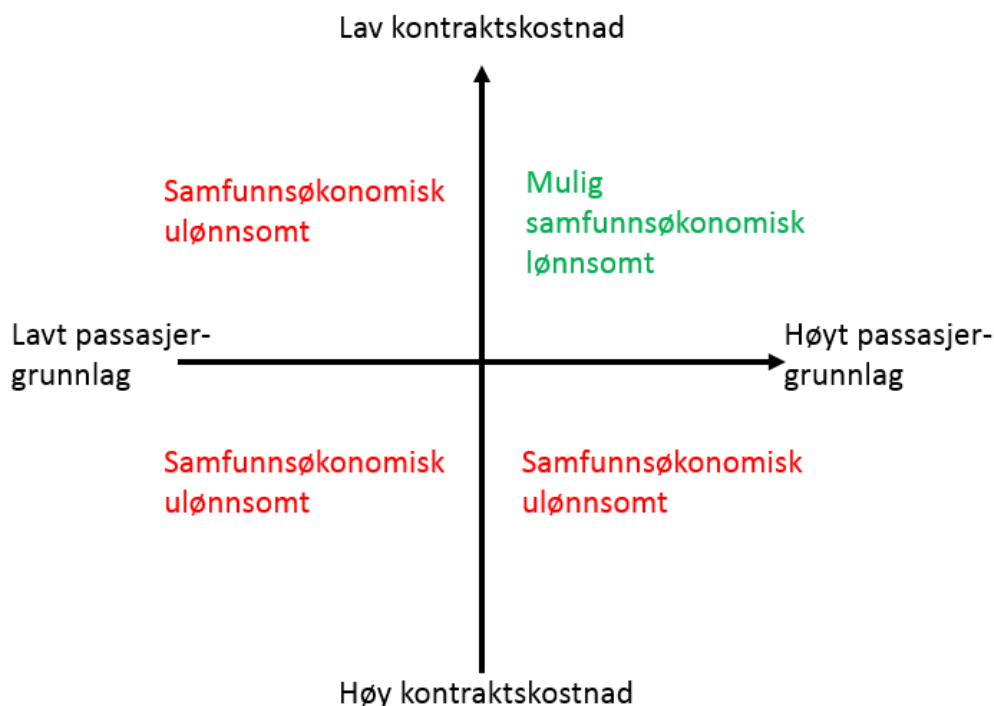
For næringslivet virker det viktigste være bedring av fremkommeligheten på veiene, særlig vinterstid. Dette er basert på virksomhetenes svar i spørreundersøkelsen. Etter dette kommer døgnåpne tunneler – minimering av stengninger for vedlikehold osv, bedring av flytilbudet på nærmeste flyplass og forbedring av bilveg for personreiser samt varereiser til de viktigste knutepunktene. Felles for disse prioriteringene er at det ikke er reduksjon i beste reisetid som er det viktigste, men økt pålitelighet.

5.1 Hurtigbåt eller buss

Hoveddelen av transporten i Finnmark skjer med bil og det vil den også fortsette å gjøre i overskuelig framtid. Dette er nesten uavhengig av hvilke investeringer en gjør i kollektivtrafikken. Men bilhold er dyrt, og alle vil ikke ha bil. Av sosiale hensyn er det derfor nødvendig med et kollektivtilbud. Det er uheldig om det å ikke ha tilgang

på bil fungerer som et hinder for yrkesdeltagelse eller på andre måter bidrar til sosial eksklusjon.

Internt i Vest-Finnmark er det to alternativer for lange kollektivreiser, på mange flere av relasjonene hurtigbåt og buss. I en analyse av mulighetene for hurtigbåtsamband i Oslofjorden gjør Gundersen mfl. (2015) en del betraktninger som er overførbare også til andre regioner. Deres poeng er at det som taler til hurtigbåts fordeler i hovedsak er at den har mulighet til å velge en mer direkte rute enn buss og at den er mer komfortabel. Det som taler mot hurtigbåt er at både kapital- og driftskostnadene er høye. Miljømessig kommer hurtigbåt dårligere ut enn både buss og bil, selv med svært høyt belegg og optimistiske antagelser om utslippsforbedringer fra hurtigbåter.



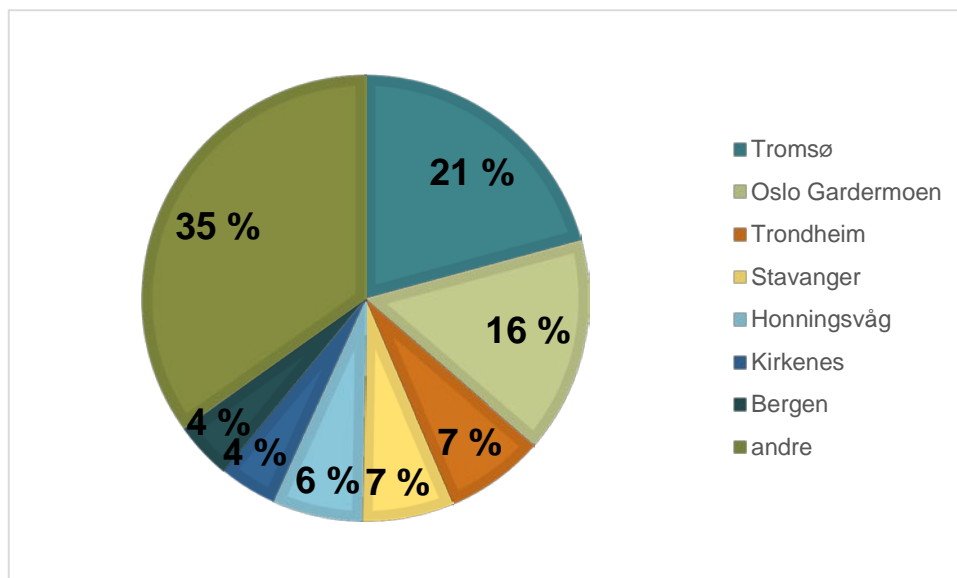
Figur 5.1 Prinsipper for et samfunnsøkonomisk lønnsomt hurtigbåttilbud (Gundersen mfl. 2015).

Figur 5.1 er en prinsippkisse som illustrerer når hurtigbåttilbud kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Hurtigbåter vil kan være samfunnsøkonomisk lønnsomme dersom kostnadene er lave og antall passasjerer høyt. I det studerte tilfellet, forventes det også at hurtigbåtdriften vil måtte gå en god del år, med lave passasjertall for å bygge opp passasjergrunnlag. Begge disse observasjonene er antagelig overførbare til Vest-Finnmark. Imidlertid er den samfunnsøkonomiske analysen bare en del av vurderingen. Det overordnede spørsmålet er hvilke grupper en ønsker å tilgodese. Og i dette spørsmålet kan hurtigbåt, komme godt ut av vurderingene, på samme måte som lange regiontog har gjort det på Østlandet.

5.2 Nye og eller utvidede flyplasser

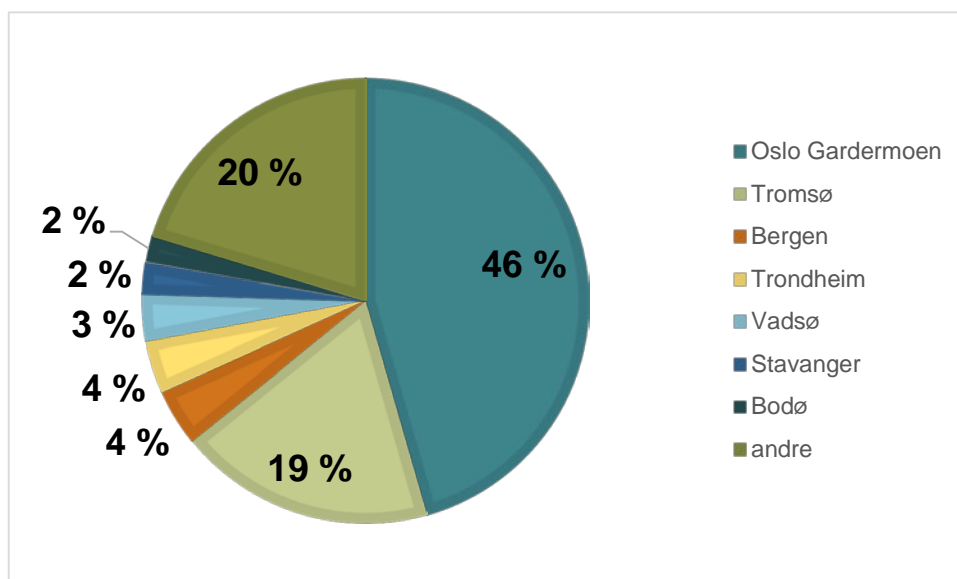
Bosatte i Finnmark reiser mer med fly per innbygger enn bosatte i andre deler av landet. I Vest-Finnmark er det fire flyplasser med regulær trafikk. Alta, Hammerfest, Hasvik og Honningsvåg. Av disse er det bare Alta som kan ta ned større fly.

Ser vi på reiser som starter på henholdsvis Hammerfest og Alta lufthavn er fordelingen slik.



Figur 5.2 Neste og siste destinasjon for reiser fra Hammerfest lufthavn (FLYRVU, 2013).

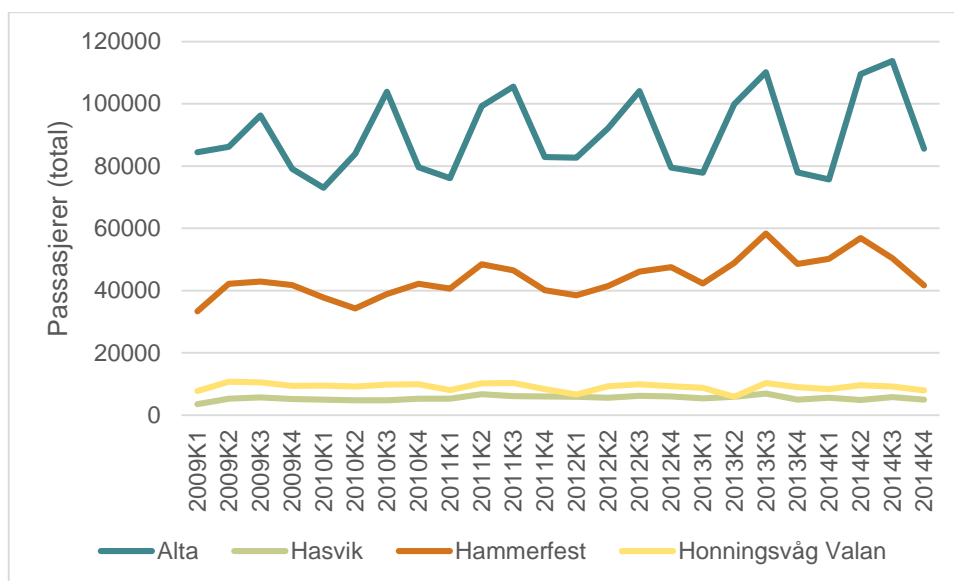
Figur 5.2 viser at for flyreiser som starter på Hammerfest lufthavn utgjør Tromsø største destinasjon, og legger vi sammen destinasjonene Tromsø, Oslo, Trondheim og Stavanger utgjør disse over halvparten av alle reisene.



Figur 5.3. Neste og siste destinasjon for reiser fra Alta lufthavn (FLYRVU 2013).

Figur 5.3 viser at Oslo er viktigste destinasjon for flyreiser som starter på Alta lufthavn. Deretter følger Tromsø, Bergen, Trondheim og Vadsø.

Forskjellen mellom destinasjonsmønsteret for flyplassene har antagelig en del med både næringsliv og flytilbud å gjøre. Flere direkteavganger mellom Alta og Oslo tiltrekker seg antagelig en god del fritidsreiser fra et større omland. Tilsvarende er det flere reiser (i absolutte tall) som skal til Stavanger fra Hammerfest enn fra Alta.



Figur 5.4. Trafikkutvikling (av og påstigende) fra flyplassene i Vest-Finnmark (SSB).

Figur 5.4 viser trafikkutvikling siden 2009, per kvartal, og viser at det er stor sesongvariasjon i trafikken til Alta. De øvrige flyplassene har langt mindre variasjon. Ser vi på reisemålene, har Alta en høyere andel fritidsreiser, noe som antagelig henger sammen med direkteruter til Oslo og konkurranse mellom flere flyselskap som har resultert i lavere priser.

I Avinors (2014) rapport om framtidig satsning i Nordområdene peker de på at trafikken til Hammerfest, i høyt scenario, vil overstige kapasiteten på Hammerfest lufthavn før 2025. Ingen av de andre flyplassene i Vest-Finnmark møter tilsvarende kapasitetsutfordringer i disse beregningene.

Tellefsen Consultants (2013) rapport peker også på utfordringer knyttet til framtidig kapasitet på Hammerfest lufthavn. Den viser at næringslivet i Hammerfest i deres undersøkelse gir uttrykk for forventning om stor økning i reiseaktiviteten og at de har ønske om direkteruter til Oslo og Stavanger.

Hovedutfordringen for Hammerfest lufthavn er at dagens lokalisering ikke muliggjør en rullebaneforlengelse og uten rullebaneforlengelse er det ikke mulig å ta ned fly som ikke er bygget for kortbaneoperasjoner. Utvidelse betyr altså å anlegge ny flyplass og her er det pågående utredninger av to alternative lokaliseringer.

Alta lufthavn har ikke de samme kapasitetsutfordringene som Hammerfest. Likevel er det et lokalt ønske om å forlenge rullebanen. Det kan argumenteres for å gjøre dette av to årsaker. Den ene er driftssikkerhet for dagens trafikk, en vil ha mulighet til å ta ned 737-800 maskiner med høyere belegg om vinteren, fra begge retninger. I dag kan en ta ned fullastede mindre 737 maskiner, men disse blir gradvis faset ut av selskapene. Det andre er å ha mulighet til å ta ned større charterfly om sommeren. Fra Avinors side blir det pekt på at rullebaneforlengelse i dag ikke er tilstrekkelig for å ta ned fullastede 737-800-maskiner på vinterstid. Det er også en utfordring med fjernterreg øst for rullebanen, som også utgjør en hindring. Avinor⁹ mener derfor at det er mer hensiktsmessig å øke kapasiteten gjennom flere avganger, enn ved å benytte større/ tyngre lastede fly.

⁹ Samtale med Lars Draagen, 10.04.2015.

Den store usikkerheten trafikkprognosene, særlig for Hammerfest lufthavn, er utviklingen i oljeprisene og utvinningstakten. Fordelene ved en ny lufthavn er flere, i hovedsak er de knyttet til at en kan ta ned flere flytyper og få større pålitelighet på trafikkavviklingen. I dagens situasjon opereres trafikken mellom Hammerfest og Tromsø kommersielt, men Widerøe har i praksis monopol ved at de er den eneste aktøren i Nord-Europa med dash 8 – 100 maskiner. Eventuelle konkurrenter vil måtte komme inn med mindre fly og tilhørende høyere kostnad per sete. Med en ny og lengre rullebane vil denne situasjonen kunne endres. Flere flyselskap vil ha mulighet til å operere fra flyplassen, men at de har mulighet, er ikke det samme som at de kommer til å gjøre det. Dagens situasjon gir relativt høye priser.

Hovedargumentet mot en ny flyplass på Hammerfest er at det er dyrt. Anslagene ligger på opp til 2,2 milliarder, med en negativ, nøytral eller positiv netto nåverdi (avhengig av alternativ og forutsetninger). Sekundært er det usikkerheten knyttet til om videre vekst kommer til å medføre at de høye prognosene blir innfridd. I utredningen om alternative flyplassløsninger for Hammerfest som ble gjennomført av Lian mfl. i 2008, kommer det fram at en flyplass med en rullebane på 1199 meter, vil kunne fungere som en god erstatning for dagens flyplass. Samtidig vil en flyplass med lengre rullebane, på 1999 meter, muliggjøre direkteruter til Oslo med 737 fly. En mellomløsning med en rullebane på om lag 1500 meter vil medføre at en kan operere med direkteruter til Oslo med Widerøes Q400-maskiner og andre tilsvarende typer. I den samfunnsøkonomiske analysen hos Lian mfl. (2008) kommer lang rullebane best ut. Imidlertid er en viktig del av årsakene til dette overført trafikk fra Alta. Noe som er usikkert om er positivt i et regionalt perspektiv.

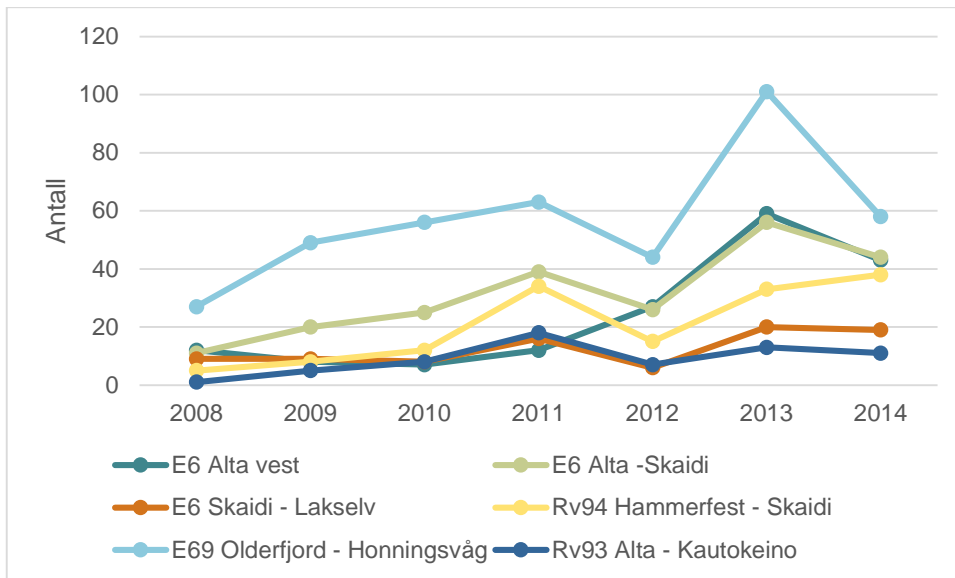
Oppsummering

De foreliggende prognosene peker i retning av at Hammerfest lufthavn må erstattes i nær framtid. Dagens lokalisering gir ikke muligheter til utvidelse, så det vil være snakk om en ny flyplass. Her er det to hovedkonsept, et med en rullebane på 1199 meter, som vil fungere som en erstatning for dagens flyplass, det andre med en lengre rullebane 1500 meter eller 1999 meter, som også muliggjør direkteruter til Oslo. I det første tilfellet vil den lokaliseringen som er billigst, med tilfredsstillende værforhold være det beste. I det andre en lokalisering som muliggjør størst mulig tilfang av folk.

For Alta lufthavns vedkommende er det ikke kapasitetsutfordringer i overskuelig framtid. Utfordringen her ligger i framføringssikkerheten for trafikk med tungt lastede 737-800 maskiner på vinterstid. I hvilken grad en rullebaneforlengelse vil avhjelpe dette problemet er uklart. Samtidig er det et sterkt ønske fra det lokale næringslivet om å få utvidet rullebanen.

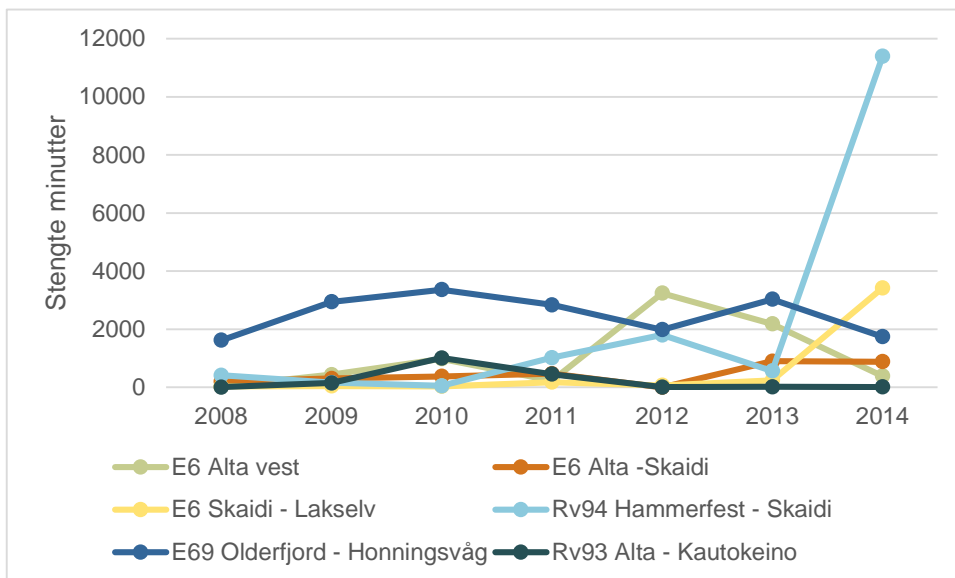
5.3 Vintervedlikehold

De senere årene har antall stengninger av veger på vinteren gått kraftig opp. Det er ikke fordi vedlikeholdet eller vegene har blitt dårligere, men fordi en har satt strengere sikkerhetskrav. En stenger fortere, når det er rasfare og dårlig vær. For næringslivet er stengninger generelt et problem, men selvsagt er det bedre med en stengt veg, enn en last som ikke kommer fram og ulykker.



Figur 5.5 Antall årlige stenginger på utvalgte vegstrekninger (SVV).

Figur 5.5 viser antall stenginger på utvalgte større vegstrekninger i Vest-Finnmark. Tendensen er at antallet stenginger øker. Det er også stor forskjell mellom de ulike vegene på hvor ofte de stenges. E69 er klart oftest stengt, E6 er klart oftere stengt enn Rv93.



Figur 5.6 Årlige stengte minutter utvalgte strekninger (SVV).

Figur 5.6 er konstruert ved å gange sammen antall stenginger med gjennomsnittlig tid for stenging per år. Figuren viser at E69 fram til 2011 var vegen som var mest stengt. I 2012 var E6 Alta vest den mest stengte, og i 2014 var det Rv94 mellom Hammerfest og Skaidi.

For næringslivet er det to utfordringer med stenginger. Det ene er at noen konkrete forsendelser blir forsinket, de andre er at det medfører usikkerhet for om leveransene vil komme i tide eller ikke. Noe av dette kan avhjelpest med mer og bedre brøyting, samtidig er det viktig å utvikle langsiktige løsninger som reduserer sårbarheten.

Tiltakene for å bedre vinterframkommeligheten virker i stor grad å være sammenfallende med øvrige tiltak på hovedvegnettet.

6 Konklusjon

6.1 Vurdering av tiltak Alta-Hammerfest

Luftlinjeavstanden mellom Alta og Hammerfest er ca 80 km. Korteste veg sentrum-sentrum langs veg er omlag 140 km, sjøstrekningen er på om lag 90 km. Antall daglige reiser på strekningen er færre enn 500 hver veg.

Strekningen trafikkeres i dag av buss, tre ganger om dagen med rutetid på 2 timer og 30 minutter, ellers er alternativet bil (ca to timers kjøring). Dagens transport er altså bilorientert.

I framtiden er det også rimelig å anta at det skal mye til for at et kollektivtilbud vil kunne bli mer attraktivt enn det å kjøre egen bil på strekningen. For daglige reiser vil bil være det klart viktigste transportmidlet også i framtiden. Hurtigbåt vil kunne oppnå en omtrent tilsvarende gangtid, men vil kreve tilpasning av reisetiden. Det vil ikke være snakk om mange avganger i døgnet, og det er nødvendig med buss for reiser til Alta sentrum. Buss, på hele strekningen, vil ha litt lengre kjøretid enn bil, men vil kunne være mer komfortabelt.

Vurderingen er at reiseavstanden er såpass lang at det ikke er aktuelt med daglige reiser mellom stedene i utstrakt grad. Det vil ikke være mulig å integrere byene til en felles BA-region, med de teknologiene vi i dag kjenner til og de kostnadene som er knyttet til dette. Tidsmessig vil det være mulig med fly, men tid til og fra flyplass vil nok gjøre at totaltiden for en flyreise også blir for høy, sammenlignet med den kombinasjonen av reisetid og fleksibilitet som privatbilen gir.

Forslag til tiltak blir derfor at en øker fremføringssikkerheten for biltrafikken, det vil si bedre vintervedlikehold og utbedring av Rv94 og E6 mellom Alta og Skaidi. En kan også vurdere "nøladestasjoner" for el-biler på strekningen og møtepunkter for samkjøring. Eventuelt kan en legge til rette for bruk av samkjøringsapper, slik at også de som i dag ikke har tilgang på bil, kan benytte privatbil på strekningen.

6.2 Hensiktsmessig pendlermetode

Pendling i Finnmark vil i hovedsak forventes å være bilbasert. Kollektivandelene er lave og muligheten for å lage et attraktivt kollektivtilbud, ut over et minimumstilbud for de som ikke har tilgang til privat bil, er kostnadskreven for det offentlige. Dette fordi det forventes å være liten betalingsvillighet for slike tjenester i markedet. Det er også svært ugunstige konkurranseforhold i regionen. Kollektivtilbud får først store markedsandeler når det er høy befolkningstetthet. I Finnmark vil selv kollektivtransport internt i Alta forventes å være lite attraktivt, fordi tilgangen på bil er såpass god, og befolkningstettheten såpass lav at det ikke er grunnlag for et konkurransedyktig busstilbud. I Norge er det bare internt i Oslo, omegn til Oslo, Bergen og Trondheim som har kollektivandeler på over 10 prosent (Hjorthol mfl. 2014).

6.3 Reduksjon av antall BA-regioner

Ut i fra avstandsvurderinger virker det urealistisk å redusere antall BA-regioner. Investeringene som skal til for å få til dette er betydelige, fordi avstandene er lange. Nyttan av tiltak for å få ned reisetiden er begrenset og pendlingspotensialet vil være marginalt. Det er kun Alta og Hammerfest som er tilstrekkelig store BA-regioner til at det er grunnlag for et vesentlig bredere tjenestetilbud.

6.4 Viktigste regioner å ha kontakt med

For næringslivet peker kontakt til Tromsø og Oslo seg ut som det klart viktigste, utenom Vest-Finnmark. Bedriftene i alle kommunene viste til kontakt med Hammerfest og Alta som svært viktig, mens bedriftene i Hasvik og Nordkapp i mindre grad enn øvrige bedrifter i Vest-Finnmark så på øvrig Vest-Finnmark som viktig destinasjon. Fra Alta ble det også pekt på viktighet av kontakt med øvrige Finnmark. Ut over disse destinasjonene er Finland en viktigere destinasjon enn Trondheim, Bergen, Stavanger og Sverige.

6.5 Sammenstilling (best mulig utvikling)

I tabell 6.1 vises en sammenstilling av vurderingene av spesifikke og generelle tiltak som ases som spesielt viktige, basert på resultatene fra spørreundersøkelsen blant virksomhetene i Vest-Finnmark.

Tabell 6.1 Særlig viktige tiltak basert på spørreundersøkelsen etter kommune og type næring

Tiltak	Særlig viktig for	Kommentar
<i>Spesifikke tiltak</i>		
Utbedring av Rv 94 Skaidi – Hammerfest	Kommuner: Hammerfest, Kvalsund. Næringer: Offentlig administrasjon, Handel, Finans, forsikring med mer, Industri, olje og bergverk.	Viktig for mange ulike næringer
Ny avlastningsveg Alta	Kommuner: Loppa, Alta, Hasvik, Kvalsund, Måsøy, Nordkapp. Næringer: Handel, Offentlig administrasjon.	Viktig for mange ulike kommuner
Utbedring av strekningen E6 Alta – Skaidi	Kommuner: Hammerfest, Alta, Kvalsund, Måsøy, Nordkapp. Næringer: «Andre tjenester», inkl. reiseliv og transport, Handel.	Viktig for begge byene og omland
Utbedring av strekningen E6 Olderfjord – Lakselv	Kommuner: Nordkapp, Måsøy, (Kvalsund), Hasvik. Næringer: «Andre tjenester», inkl. reiseliv og transport.	
Daglige anløp av Hurtigruta	Kommuner: Hammerfest, Loppa, Kvalsund, Måsøy, Nordkapp. Næringer: «Andre tjenester», inkl. reiseliv og transport, Handel.	Viktig for mange ulike kommuner og ulike næringer
Rullebaneutvidelse Alta	Kommuner: Alta, Loppa, Måsøy, Nordkapp. Næringer: «Andre tjenester», inkl. reiseliv og transport, Handel.	
Ny lokal lufthavn i Hammerfest	Kommuner: Hammerfest, Hasvik, Kvalsund. Næringer: Næringer: «Andre tjenester», inkl. reiseliv og transport.	Bl.a. særlig viktig for offentlig sektor, se Vedlegg 1, avsn. V1.3
<i>Generelle tiltak</i>		
Flyplass innen rimelig avstand	Alle (81 % angir tiltaket som enten svært eller ganske viktig)	Viktig for langdistanse reiser til Oslo, Tromsø, utland m.m.
Flyplass med godt rutetilbud	Alle (83 % angir tiltaket som enten svært eller ganske viktig)	Viktig for langdistanse reiser
Bilveg av god standard til viktigste knutepunkter (for personreiser)	Alle (83 % angir tiltaket som enten svært eller ganske viktig)	Viktig for intern og regional transport
Bilveg av god standard til viktigste knutepunkter (for godstransport)	Alle (77 % angir tiltaket som enten svært eller ganske viktig)	Viktig for transport fra/til Tromsø, Narvik, Bodø

6.6 Anbefaling

Prosjekt som kan realiseres raskt

- Bedre vintervedlikehold.

Dagens vintervedlikehold er ikke dårlig, men strengere regler for vinteråpning av veger medfører et større behov for brøyting for at næringslivet skal få den samme påliteligheten i transportene.

Prosjekt som er interessante på mellomlang sikt

- Utbedring av ras/skredutsatte strekninger.

På kort sikt kan en øke brøyteaktiviteten, på mellomlang sikt kan en arbeide med å utbedre de mest utsatte vegstrekningene.

- Utbedring av hovedvegnettet for mer pålitelig og raskere fremkommelighet.

De viktigste strekningene synes å være E6 fra Alta og vestover, E6 mellom Alta og Skaidi og Rv 94 mellom Skaidi og Hammerfest. Samt Rv 93. Disse ligger allerede inne i gjeldende NTP, men er i hovedsak på planstadiet.

- Opprettholde antall eller øke antall anløp av Hurtigruta

Tiltaket er pekt på som viktig, særlig på øyene.

- Omkjøringsveg Alta og Hammerfest.

For Alta er behovet for omkjøringsveg knyttet til ønsket om å få tungtrafikk ut av sentrum (E6). For Hammerfest (Rv94) henger behovet sammen med trafikkutviklingen over Hammerfest havn og Polarbasen.

- Ny lufthavn ved Hammerfest

En ny lufthavn, med større kapasitet er nødvendig for Hammerfest, om trafikkveksten fortsetter i høy bane. Hvilket alternativ for ny flyplass som er mest hensiktsmessig er avhengig av hvilken rolle flyplassen skal ha. Spørsmålet er om den skal være en erstatning for den eksisterende lufthavnen eller den også skal være en konkurrent til Alta for fritidsreiser.

Prosjekt som er interessante på lang sikt

- E69 mellom Olderfjord og Honningsvåg

Strekningen er svært utsatt for vinterstenginger, men har mindre trafikk enn E6, Rv94 og Rv93. Samtidig har Honningsvåg flere alternativ for transport.

- Utvidelse av Alta lufthavn.

Utvidelse av Alta lufthavn er særlig interessant for næringslivet i Alta. På den ene siden går det på å kunne operere 737-800 maskiner med høyere belegg sikrere på vinterstid. På den andre siden er det interessant for å kunne ta imot chartertrafikk med større fly.

Referanser

- Avinor (2014) «Avinor i Nordområdene – Muligheter og strategier», Avinor 20.mars 2014.
- Denstadli, J M, H Thune-Larsen og P Dybedal (2014), "Reisevaner på fly 2013", TØI-rapport 1335/2014.
- Fröidh, O (2005), «Market effects of regional high-speed trains on the Svealand line», *Journal of Transport Geography* 13 (2005) 352-361.
- Gundersen, F, N Nore, P B Wangsness og J U Hansen 2015. "Vind i seilene eller skjær i sjøen – er det grunnlag for nye hurtigbåtruter i Oslofjorden?", TØI-rapport 1402/2015.
- Gundersen, F og D Juvkvam(2013). «Inndelinger i senterstruktur, sentralitet og BA-regioner», NIBR-rapport 2013:1.
- Gundersen, F og J Aarhaug, 2014. "Transportinfrastruktur som vegen til bærekraftige regioner", TØI-rapport 1346/2014.
- Hjorthol, R, Ø Engebretsen og T P Uteng 2014. "Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport", TØI-rapport 1383/2014.
- Hovi, I B, E Caspersen og P B Wangsness 2014a. "Godstransportmarkedets sammensetning og utvikling", TØI-rapport 1363/2014.
- Hovi, I B, B Grue og E Caspersen 2014b. "Analyse av havners, jernbaneterminalers og samlasterminalers omland", TØI-rapport 1360/2014.
- Jensen, R Steen, M Bråten, B Jordfad, M D Leiren, T-O. Nævestad, K H Skollerud, H. Stenberg og T Tranvik, (2014). *Arbeidsforhold i gods og turbil*. Fafo-rapport 2014:58.
- Lian, J I, J Rønnevik og H Thune-Larsen (2008). *Ny Hammerfest lufthavn – marked, samfunnsøkonomi og ringvirkninger*, TØI-rapport 973/2008.
- Loftsgarden, T, 2013: *Strategi for utvikling av kollektivtransporten i Vest-Finnmark*. UA-rapport 38/2013.
- Madslie A, C Steinsland og C K Kwong (2014): "Grunnprognoser for persontransport 2014-2050", TØI-rapport 1362/2014.
- Madslie A, J Rekdal og O I Larsen (2005): "Utvikling av regionale modeller for persontransport i Norge". TØI rapport 766/2005.
- Meld. St. 26, (2012-2013). Nasjonal transportplan 2014–2023.
- Rekdal J, Hamre T N, Flügel S, Steinsland C, Madslie A, Hoff A, Zhang W og Larsen O I (2014): "NTM6 – Transportmodeller for reiser lengre enn 70 km." Rapport 1414, Møreforskning Molde
- Rekdal J, O I Larsen, A Løkketangen og T N Hamre (2012): "TraMod_By Del 1: Etablering av nytt modellsystem". Rapport 1203, Møreforskning Molde. Revidert versjon av rapporten i 2013: Rapport 1313.
- Tellefsen Consultants (2013) «Ruteutvikling samarbeidsprosjekt», Tellefsen Holding AS august 2013.

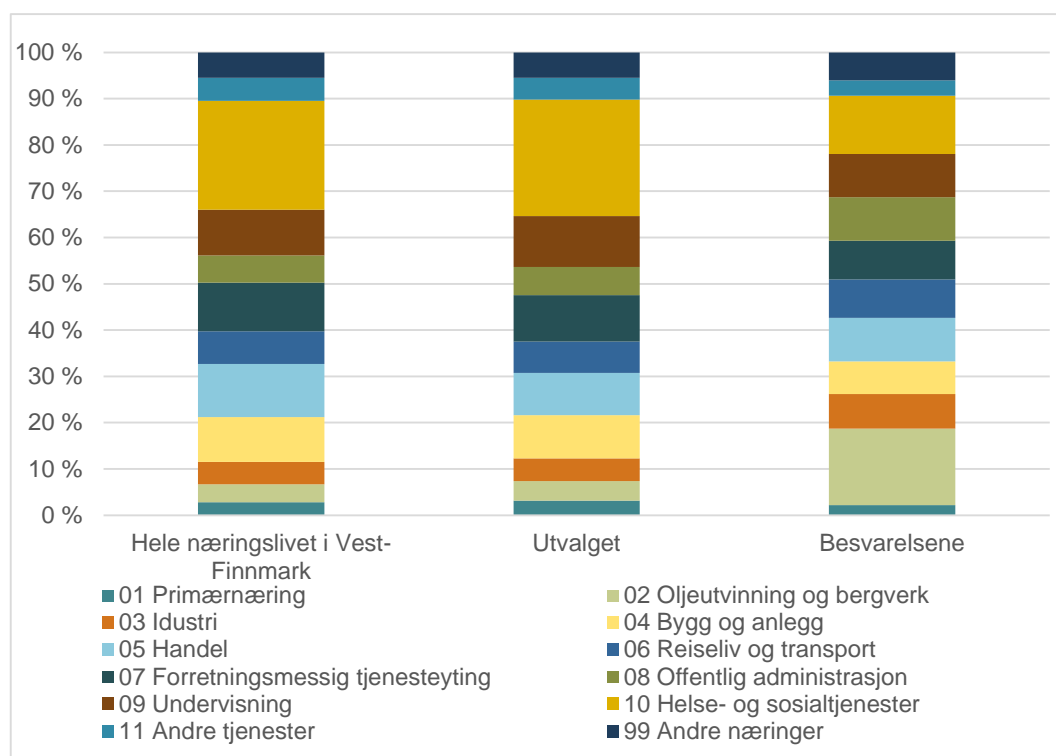
- Transportutvikling AS (2015) “*Status 2014 Nærings- og godstransporter i Finnmark*”, 16.jan 2015.
- Wardman, M (2014) «*Valuing Convenience in Public Transport*», OECD discussion paper 2014. 02.
- Aarhaug, J, W Hansen og Ø Engebretsen (2014). *Næringslivets nytte av samferdselsinvesteringer*. TØI-rapport 1328/2014.

Vedlegg 1 – Representativitet i virksomhetsundersøkelsen og forskjeller mellom ulike typer virksomheter

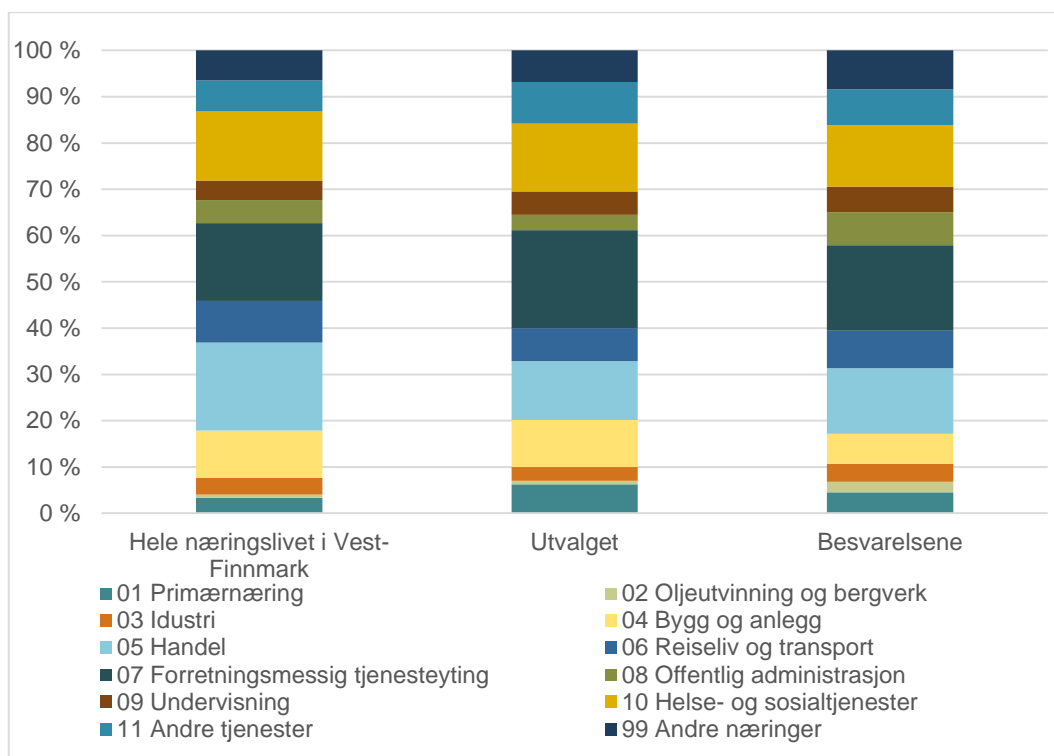
V.1.1 Representativitet i undersøkelsen i forhold til alle virksomheter i regionen

Alt i alt ser representativiteten på for virksomhetene i undersøkelsen ganske så bra ut i forhold til alle virksomheter i regionen. Der nettoutvalget i undersøkelsen avviker mht. representativitet er på punktet hvor undersøkelsen har fått inn relativt flere svar innen oljesektoren, og da spesielt fra et par store enheter, og mindre fra helse- og sosialtjenestene (også noen store enheter.)

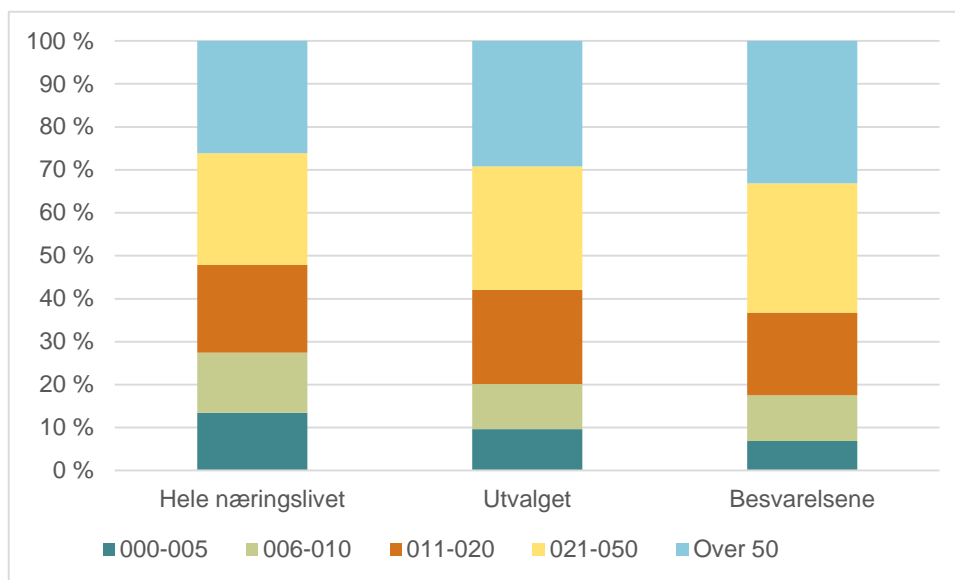
Ellers er det neste bemerkelsesverdig hvor pent det fordeler seg utover.



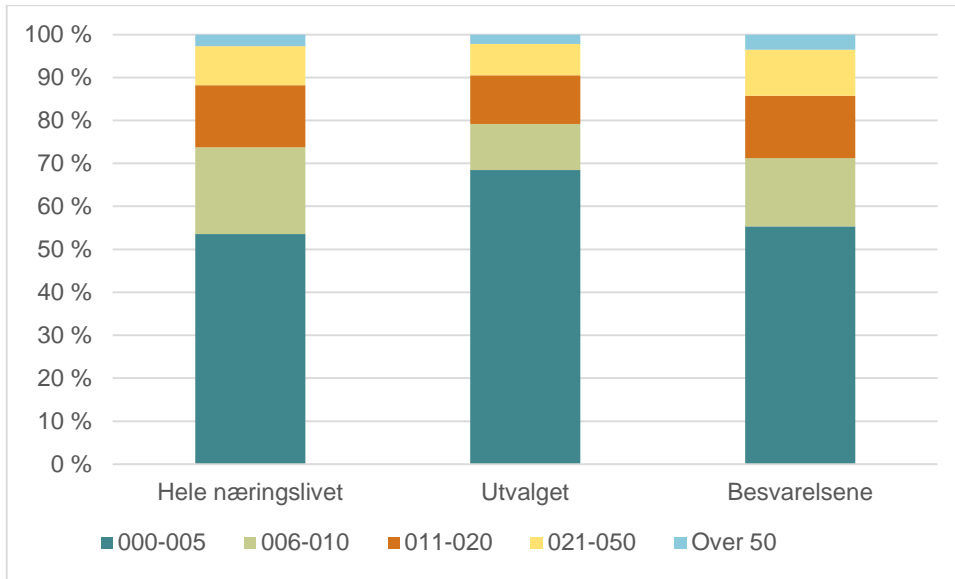
Figur V.1. Fordeling av sysselsetting etter næring i hele næringslivet, utvalget og besvarelsene. Prosent.



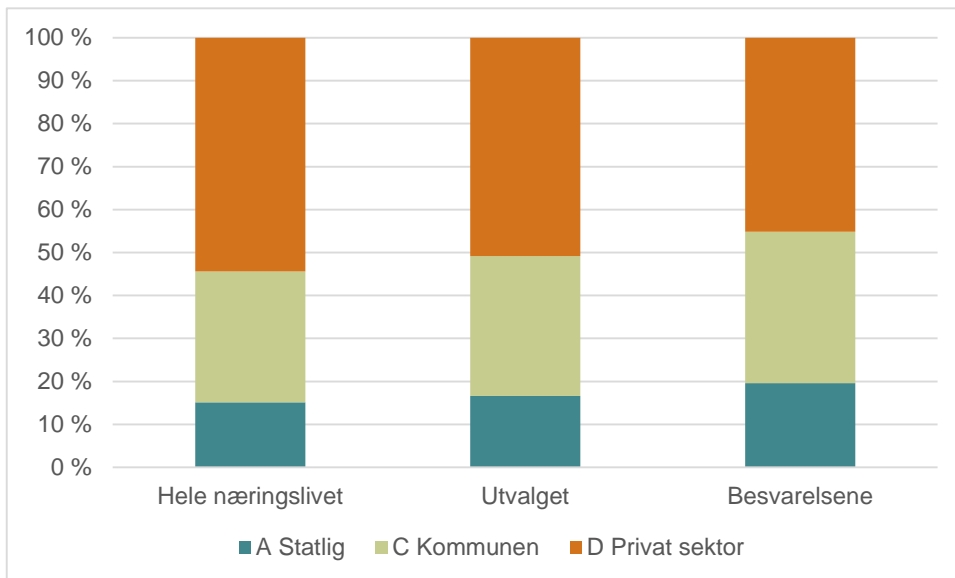
Figur V.2 Fordeling av antall enheter etter næring i hele næringslivet, utvalget og besvarelsene. Prosent.



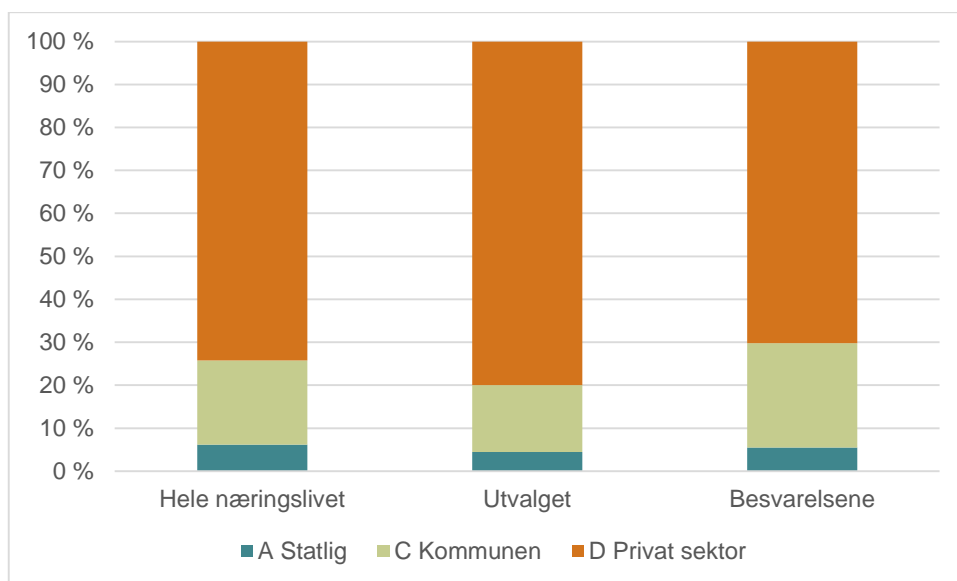
Figur V.3 Fordeling av sysselsetting etter størrelse (antall sysselsatte) i hele næringslivet, utvalget og besvarelsene. Prosent.



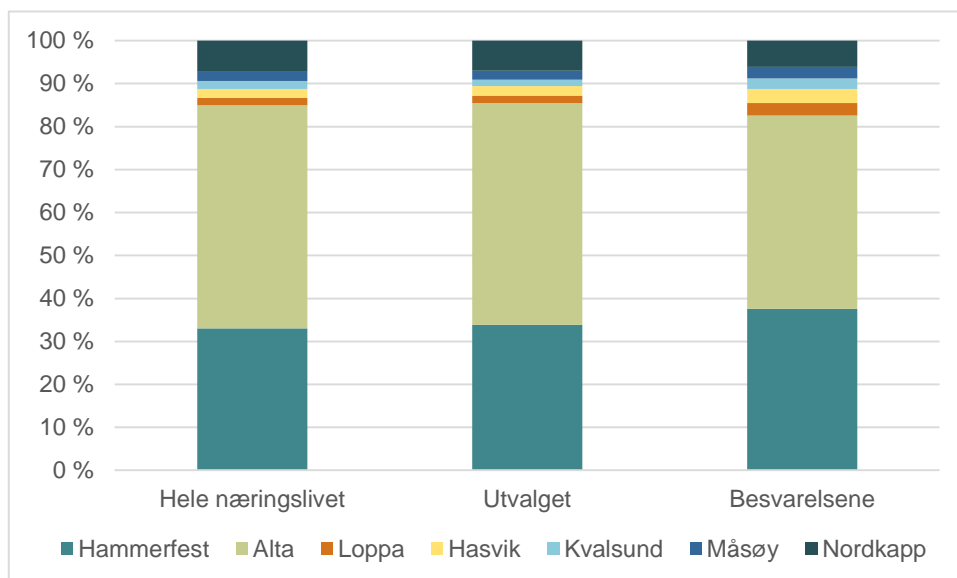
Figur V.4 Fordeling av antall enheter etter størrelse (antall sysselsatte) i hele næringslivet, utvalget og besvarelsene. Prosent.



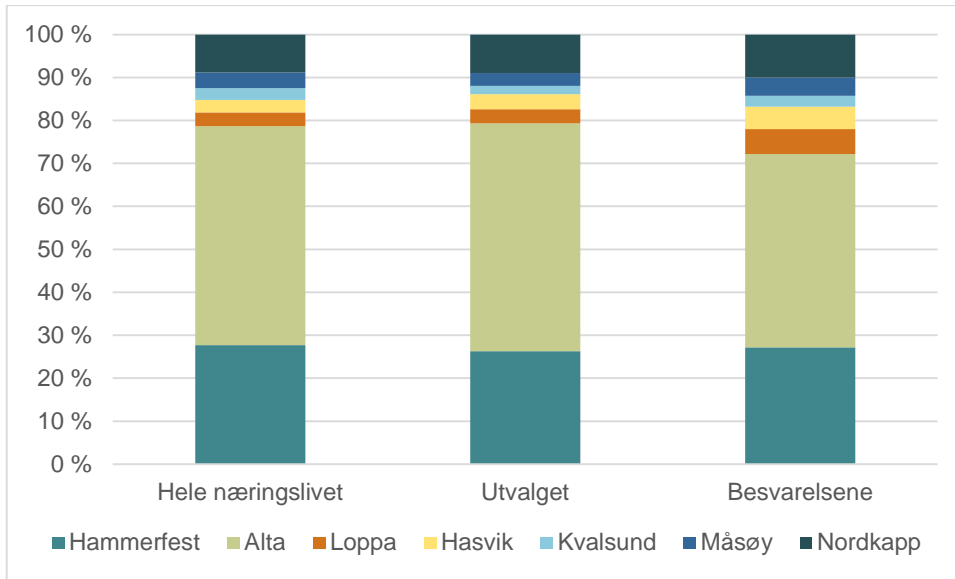
Figur V.5 Fordeling av sysselsetting etter sektor i hele næringslivet, utvalget og besvarelsene. Prosent.



Figur V.6 Fordeling av antall enheter etter sektor i hele næringslivet, utvalget og besvarelsene. Prosent.



Figur V.7 Fordeling av sysselsetting etter kommune i hele næringslivet, utvalget og besvarelsene. Prosent.



Figur V.8 Fordeling av antall enheter etter kommune i hele næringslivet, utvalget og besvarelsene. Prosent.

V.1.2 Representativitet i undersøkelsen i forhold til påbegynte og fullførte besvarelser

Tabell V1 nedenfor viser at det er ganske lik sammensetning mht. næring blant de virksomhetene som bare påbegynte besvarelsene men ikke fullførte, og de som fullførte og undersøkelsen (analyseutvalg).

Tabell V.1 Forskjeller i utvalg av påbegynte og komplette besvarelser, etter næring. Antall virksomheter. Prosent.

Næring	Antall virks. med påbegynt besvarelse	Prosentandel (påbegynt)	Antall virks. i analyseutvalget (fullførte)	Prosentandel (analyseutvalg)	Differanse, antall (påbeg. – fullført)	Differanse, prosentpoeng (p.-f.)
01 Industri, inkl. olje og bergverk	24	4,5	15	4,9	9	-0,4
02 Handel	72	13,4	45	14,6	27	-1,2
03 Forretningsmessig tjenesteyting	68	12,6	48	15,5	20	-2,9
04 Finans- og forsikring, eiendomsf.	24	4,5	12	3,9	12	0,6
05 Andre tjenester, reiseliv og transport	90	16,7	49	15,9	41	0,9
06 Offentlig administrasjon	38	7,1	22	7,1	16	-0,1
07 Undervisning	39	7,2	17	5,5	22	1,7
08 Helse- og sosialtjenester	88	16,4	41	13,3	47	3,1
99 Andre næringer	95	17,7	60	19,4	35	-1,8
I alt	538	100,0	309	100,0	229	-

Det er relativt sett noen flere virksomheter innen Helse og sosial (47 virksomheter, 3,1 prosentpoeng differanse) som har «falt av» underveis, og motsatt noe færre virksomheter innen Forretningsmessig tjenesteyting (20 virksomheter, (-) 2,1 prosentpoeng differanse) som ikke har fullført. Ellers er det lite forskjeller mellom representasjonen av næringer i de to gruppene, som alle ligger innenfor 0-2 prosentpoeng i differanse.

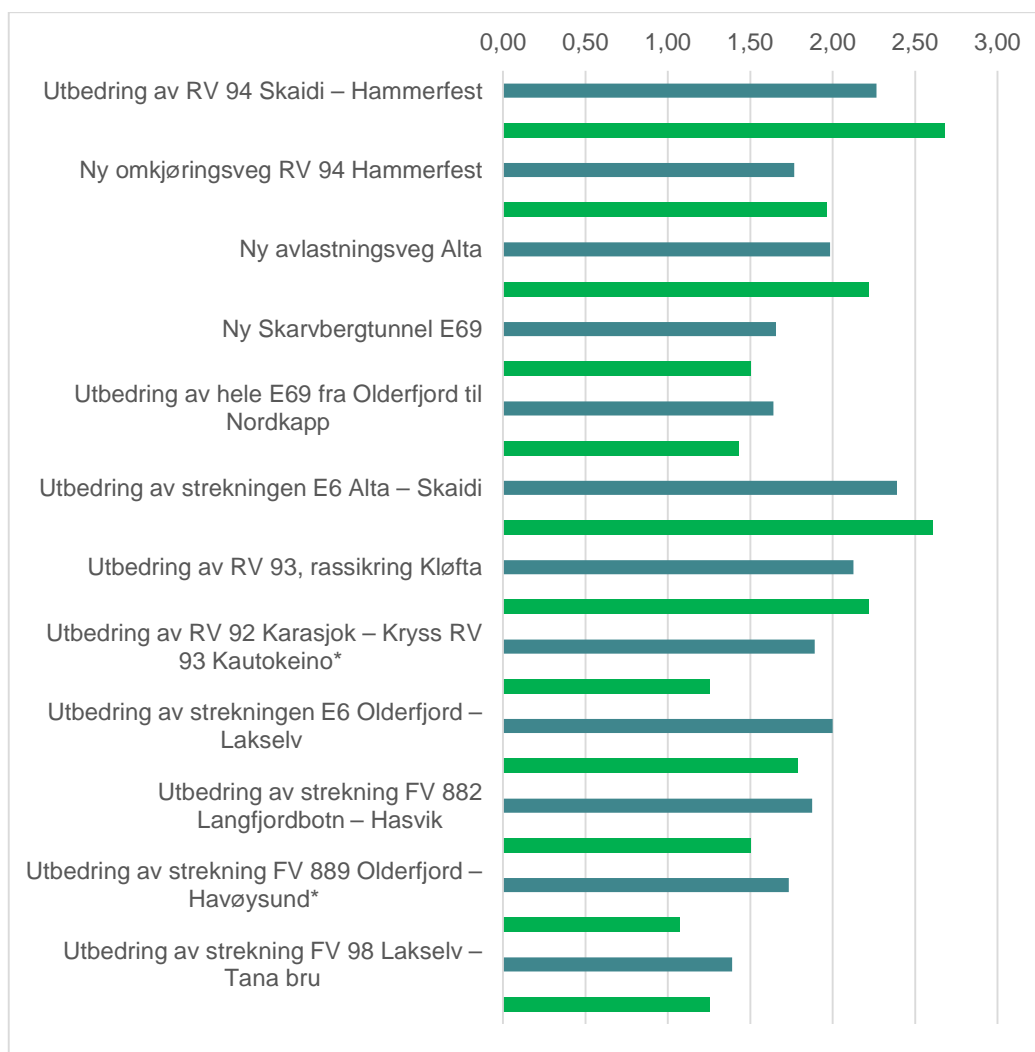
V.1.3 Sammenligning av resultater i undersøkelsen i forhold til ulike egenskaper ved virksomhetene (størrelse, omsetning, sektor o.a.)

Nettoutvalget ble også testet for mulige forskjeller i hvordan ulike typer virksomheter vurderer viktigheten av de foreslåtte tiltakene. Testene (signifikanstest, T-test for likhet i gjennomsnitt) viser at det i hovedsak ikke er særlige forskjeller på hvordan de ulike foreslåtte tiltakene vurderes - uansett om virksomheten er i offentlig eller privat sektor, stor eller liten (målt i antall ansatte), stor eller liten (målt i omsetning i Vest-Finnmark), eller f. eks. reiselivsbedrifter sammenlignet med ikke-reiselivsaktiviteter. F. eks. er det som er viktig for en stor virksomhet også viktig for en liten osv. Det er bare signifikante forskjeller mht. noen få enkelttiltak, for flertallet av tiltak er det ingen signifikante forskjeller. Hvor det derimot er noen vesentlige forskjeller, er på spørsmålene om hvis transportinfrastrukturen blir vesentlig bedre eller dårligere enn i dag. Der er det noen forskjeller mht. type virksomhet som offentlig/privat, stor/liten og reiseliv/ikke reiseliv. For øvrig er det aller viktigste mht. forskjeller i vurdering av viktighet hvor virksomheten er lokalisert (mht. kommune) og annet som allerede er omtalt i hovedteksten i denne rapporten.

V 1.3.1 Forskjeller i vurderinger fra store og små virksomheter

Det at det er få forskjeller mellom type virksomhet i oppfatningen av viktighet mht. for eksempel ulike vegtiltak er illustrert i figur V.9 nedenfor. Akseverdiene i figuren viser gjennomsnittscoren (på en skala fra 1-5, hvor 5= svært viktig) for to ulike typer virksomheter; virksomheter med inntil 1 mill. kr. i omsetning i Vest-Finnmark (små virksomheter) sammenlignet med virksomheter med omsetning over 100 mill. kr (store virksomheter). Den øverste søylen (mørkegrønn) av søyleparene for hvert tiltak representerer scoren for små virksomheter, og den lysegrønne søylen representerer store bedrifter. For det første tiltaket (Utbedring av Rv 94 Skaidi – Hammerfest) er forskjellen i score 0,4 poeng, dvs. at store bedrifter vurderer dette marginalt viktigere enn de store. Men forskjellen er ikke signifikant, dvs. at det sannsynligvis skyldes tilfeldig variasjon. Det er bare to av 12 foreslåtte tiltak hvor det er signifikante forskjeller i vurdering, som er markert med * i figuren. Det gjelder Utbedring av Rv 92 Karasjok – Kryss Rv 93 Kautokeino, hvor de minste bedriftene vurderer dette tiltaket signifikant viktigere enn de store. Det samme gjelder Utbedring av strekning Fv 889 Olderfjord – Havøysund, som også er viktigere for de små virksomhetene enn for de store. Ellers er det ingen signifikante forskjeller mellom store og små virksomheter mht. vurderingen av tiltakene.

For andre tiltak enn vegtiltak, jf. f. eks figur 4.4, er det bare to tiltak som vurderes forskjellig avhengig av bedriftens størrelse målt i omsetning. Det gjelder etablering av flyfrakt til Lakselv og Utbedring av innseiling til Polarbase, som begge vurderes relativt viktigere for virksomheter med stor omsetning (100 mill. kr eller mer) enn av de med liten omsetning.



Figur V.9 Vurdering av viktigheten av ulike vegtiltak, etter størrelse på omsetning i virksomheten. Gjennomsnitt, vurderingscore (1= ikke viktig – 5= svært viktig) (mørkegrønn/overst under 1 mill, lysegrønn/nederst over 100 mill).

På samme måte kan man se på forskjeller mellom virksomheter med opptil fem ansatte (små) og virksomheter med 20 ansatte eller mer (store). Liknende eksemplet ovenfor i figur V.9 er det bare ett av 12 foreslåtte tiltak hvor det er signifikant forskjell i viktighetsvurderingen, og det er Utbedring av Rv 92 Karasjok – Kryss Rv 93 Kautokeino. For dette tiltaket vurderer minste virksomhetene dette som signifikant viktigere enn de med flest ansatte. Når det gjelder andre tiltak enn vegtiltak er det ingen signifikante forskjeller mellom virksomheter med få og mange ansatte. Sammenligner man små og mellomstore (10-20 ansatte) er det samme tendens, dvs. svært få tilfeller av ulik vurdering.

Når det gjelder konsekvenser av endret infrastrukturtilbud er det enkelte ulikheter i vurderingen i forhold til om det er liten eller stor omsetning i virksomheten. Et vesentlig forbedret tilbud er viktigere for store enn for små virksomheter mht. å tiltrekke og holde på kvalifisert arbeidskraft. Større bedrifter har i større grad behov for å tiltrekke seg kvalifisert arbeidskraft, og må konkurrere med andre deler av landet eller utlandet om arbeidskraften. Et godt transporttilbud kan gjøre at flere ikke-lokale arbeidstakere kan tenke seg å bosette seg i regionen eller bli boende, eller arbeidspendle. Videre er et forbedret tilbud viktigere for store virksomheter enn for

små både mht. å motta og sende varer og forsyninger og å få ned kostandene i virksomheten. Større virksomheter har gjerne større godstransportvolum, og transporttilbudet har dermed relativt større påvirkning på kostandene. Det kan igjen gjøre at fremtidige endringer ikke er like kritiske for små som for store virksomheter.

V 1.3.2 Forskjeller i vurderinger fra private og offentlige virksomheter

Sammenligner man offentlig (92 virksomheter) og privat sektor (217 virksomheter) er det noen flere forskjeller enn tilfellet er mht. størrelsen på virksomhetene. For halvparten av tiltakene (seks av 12) vurderer offentlig sektor disse å være viktigere enn privat sektor gjør, altså at det er en viss tendens til å vektlegge flere vegtiltak som viktige i privat sektor sammenlignet med offentlig. Man kan da kanskje slutte at det er andre enn vegtiltak som er viktigere for offentlig sektor enn for privat. Imidlertid viser resultatene at det bare gjelder tiltaket Ny lokal lufthavn i Hammerfest, som er signifikant viktigere for offentlig sektor i forhold til privat sektor.

Når det gjelder fremtidige tiltak de neste ti år er det bare ett tiltak som vurderes ulikt i offentlig og privat sektor; det gjelder bare tiltaket Forbedring av kollektivtransport på land til viktigste knutepunkter. Dette tiltaket anses viktigere for offentlig sektor enn for privat, ellers er det ingen signifikante forskjeller i vurdering av tiltakene.

Mht. konsekvenser av en vesentlig bedre eller dårligere fremtidig transporttilbud er det noen plausible forskjeller mellom sektorene. Et bedre tilbud er vurdert å være viktigere for offentlig enn for privat sektor når det gjelder tilgang på kvalifisert arbeidskraft, og et tilsvarende dårligere tilbud ville gi offentlig sektor problemer med å holde på denne. De private virksomhetene legger naturlig nok mer vekt på bedriftsoperative forhold enn offentlige, som tilgang på varer og forsyninger, mulighet for besøksreiser (kunder/møter etc.), effekt på omsetning og kostander, og risiko for nedleggelse eller flytting av virksomheten. Her er det flere signifikante forskjeller i vurderingene av konsekvenser av fremtidige endringer i transporttilbudet, og konsekvensene vurderes i hovedsak å være størst for privat sektor.

V 1.3.4 Forskjeller i vurderinger fra virksomheter innen reiseliv og øvrige

Ressursgruppen ba spesielt om en nærmere analyse av resultatene mht. reiselivsnæringen. Reiselivsnæringen omfatter mange ulike typer virksomheter, men vi har i utvalget identifisert 21 virksomheter som kan klassifiseres innen reiseliv (ca. sju prosent av virksomhetene) i henhold til næringskode i Bedrifts- og foretaksregisteret.

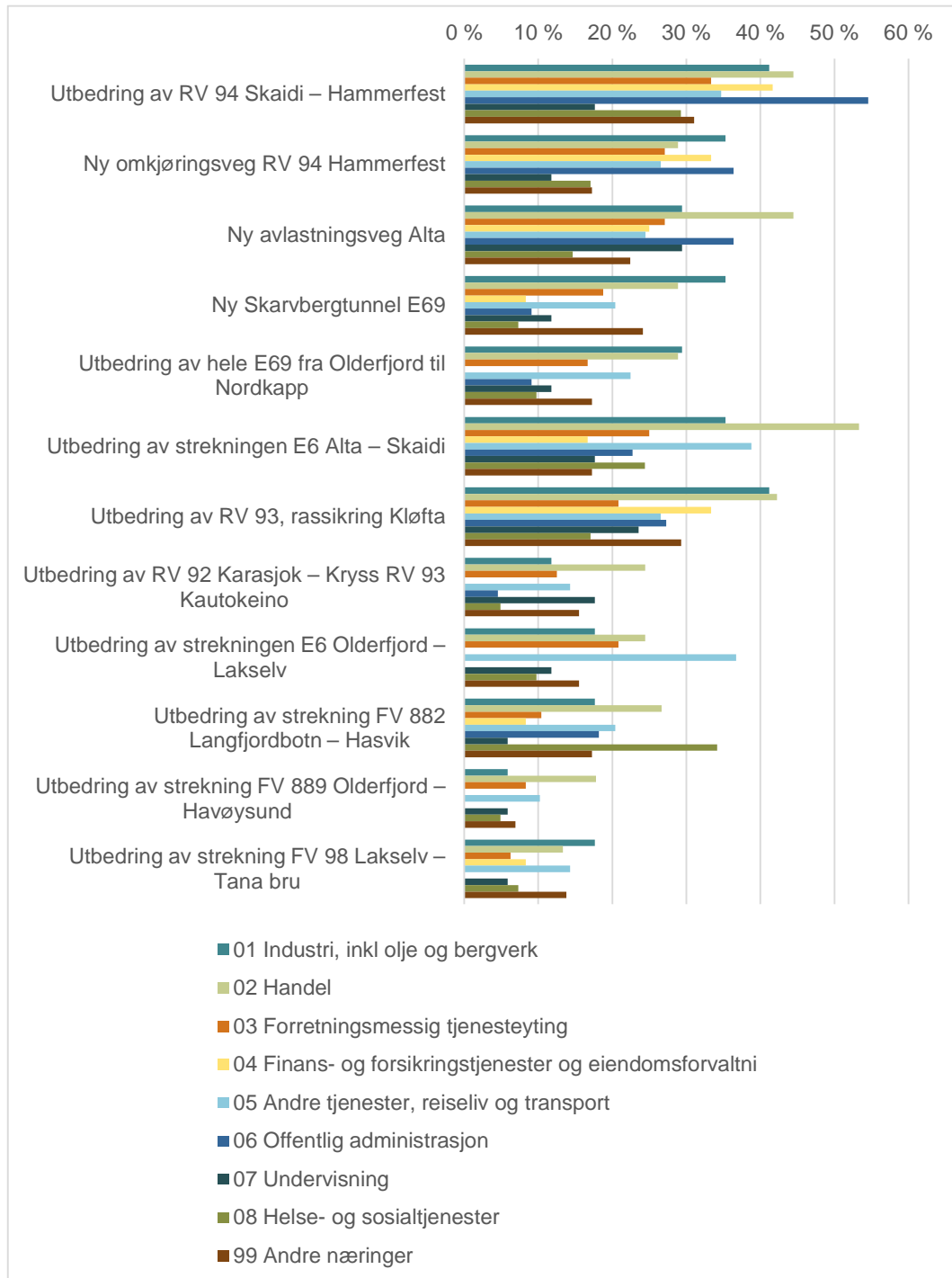
Med tanke på vurdering av vegtiltak (jf. figur 4.3) skiller reiselivsvirksomhetene seg ikke vesentlig fra de andre virksomhetene i undersøkelsen. Det tilsier at de har omtrent sammenfallende behov med de øvrige virksomhetene når det gjelder vegtiltak. Det samme er tilfellet også for de andre foreslåtte tiltakene som ikke er spesifikke vegtiltak (jf. figur 4.4).

Hvor man kan finne signifikante forskjeller, er angående vurderingen av et fremtidig forbedret eller forverret transporttilbud. Blant de potensielle positive konsekvensene av et vesentlig forbedret tilbud (jf. figur 4.5) er det signifikante forskjeller mht. besøk til virksomheten, og muligheter for økning av omsetningen og reduksjon av kostandene. Reiselivsbedriftene sier seg i større grad enige i disse påstandene om de potensielt positive konsekvensene enn de øvrige virksomhetene (enn innen reiseliv).

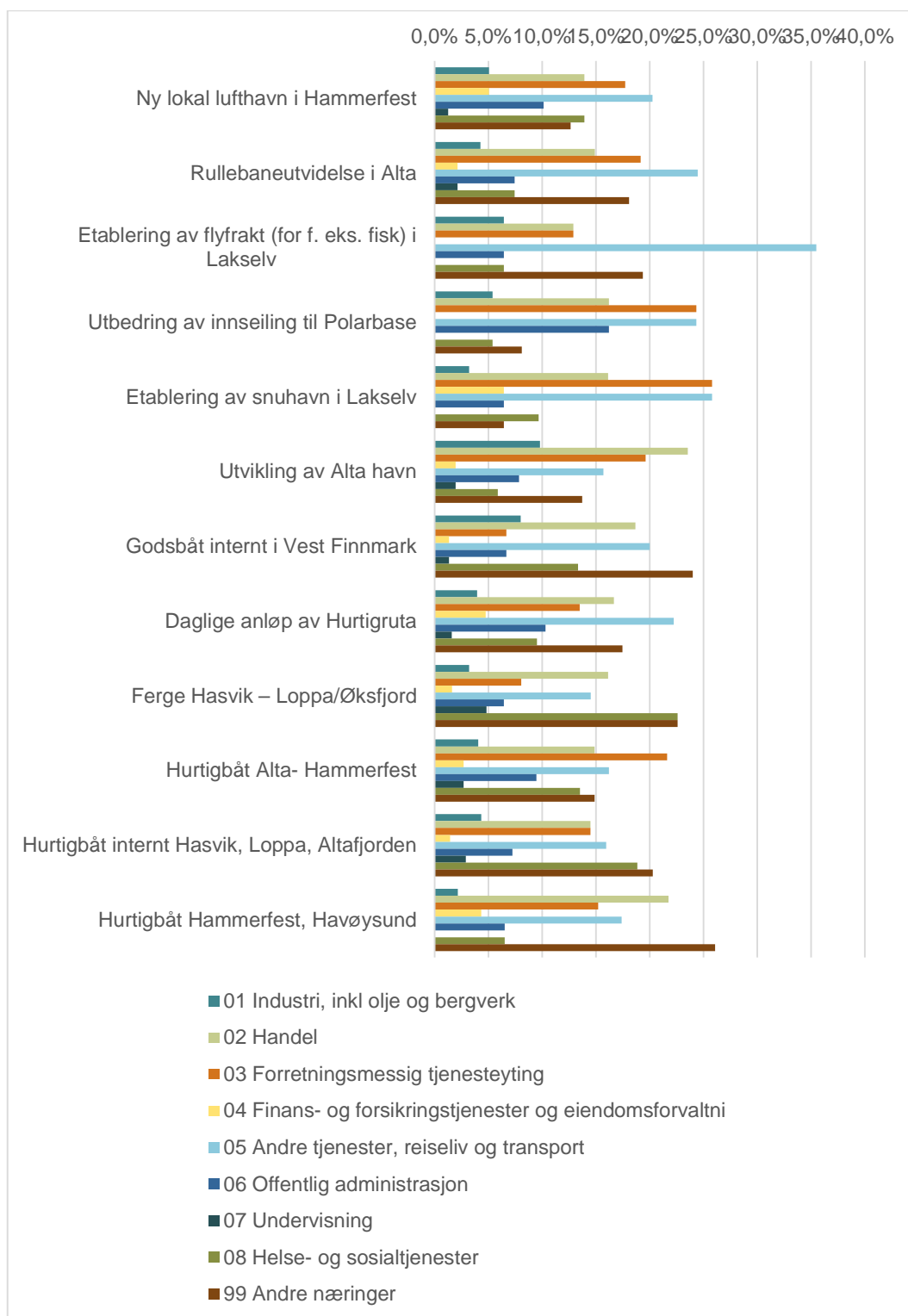
På samme måte er det mht. negative konsekvensene av et vesentlig dårligere transporttilbud signifikante forskjeller i seks siste av de sju alternativene vist i figur 4.7. Resultatene viser imidlertid også her at reiselivsvirksomhetene sier seg i større grad enige disse påstandene enn øvrige virksomheter, som kan tolkes dithen at et dårligere tilbud i større grad å vurderes å ville ramme reiselivsvirksomhetene i forhold til øvrige virksomheter.

Alt i alt er det altså få forskjeller i hvordan reiselivsbedrifter vurderer viktigheten og konsekvensene av tiltak og endrede transporttilbud. På de punktene det likevel er signifikante forskjeller, viser analysen at det er reiselivsvirksomhetene som sier seg mer ening i påstandene om sannsynlige konsekvensene av et bedret/forverret tilbud. Det kan bety at reiselivsvirksomhetene i Vest-Finnmark anser seg mer påvirket av et endret framtidig transporttilbud enn øvrige virksomheter gjør. Det er naturlig, siden reiseliv generelt er en transportavhengig næring.

Vedlegg 2 – Tilleggsfigurer



Figur V2.1 Vurdering av ulike foreslåtte vegtiltak, etter næring. Andel virksomheter som har angitt tiltaket som «svært viktig». Prosent.



Figur V2.2 Vurdering av ulike foreslåtte transportinfrastrukturtiltak, etter næring. Andel virksomheter som har angitt tiltaket som «svært viktig». Prosent.

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 Forskningscenter 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 transport 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
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

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