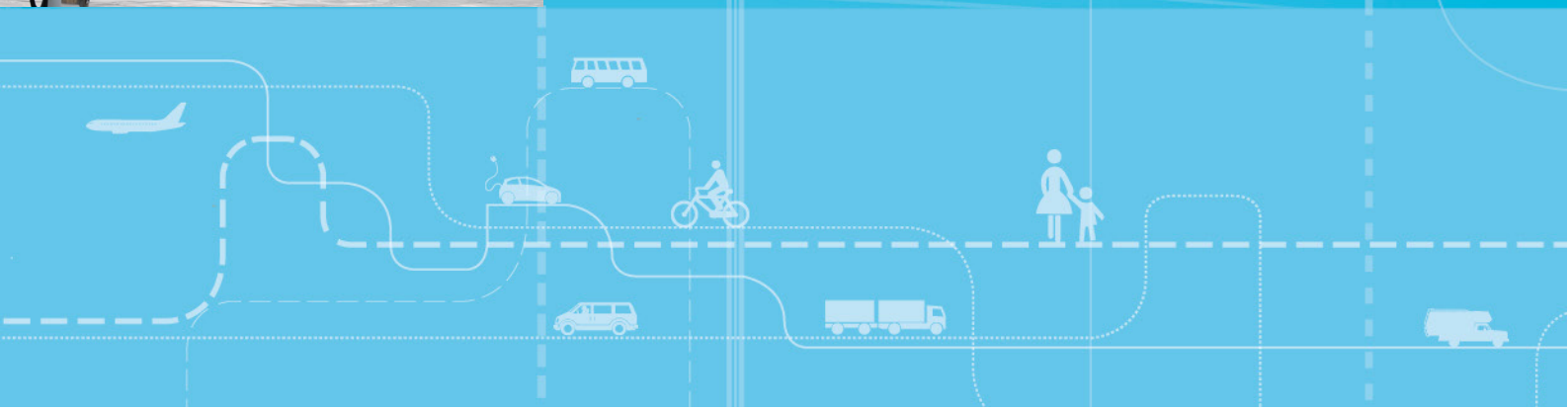


Reise i tid og rom sjø fra Hasvik

Virkninger av nytt anløpssted på Langnes



Reise i tid og rom sjø fra Hasvik

Virkninger av nytt anløpssted på Langnes

Frants Gundersen

Bjørg Langset

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: Reise i tid og rom sjø fra Hasvik. Virkninger av nytt anløpssted på Langnes

Forfattere: Frants Gundersen
Björg Langset

Dato: 11.2019

TØI-rapport: 1735/2019

Sider: 30

ISSN elektronisk: 2535-5104

ISBN elektronisk: 978-82-480-2283-1

Finansieringskilde: Hasvik kommune

Title: Travel time at sea from Hasvik. Effects of a new port of call at Langnes

Authors: Frants Gundersen
Björg Langset

Date: 11.2019

TØI Report: 1735/2019

Pages: 30

ISSN: 2535-5104

ISBN Electronic: 978-82-480-2283-1

Financed by: Hasvik Municipality

Prosjekt: 4781 – Konsekvensutredning ved flytting av ferjeleie fra Øksfjord til Langnes

Prosjektleder: Frants Gundersen

Kvalitetsansvarlig: Silvia Olsen

Fagfelt: Regional utvikling og reiseliv

Emneord: Ferje, godstransport, reisetid, Hasvik, næringsutvikling, regional utvikling

Project: 4781 – Impact assessment when moving ferry line from Øksfjord to Langnes

Project Manager: Frants Gundersen

Quality Manager: Silvia Olsen

Research Area: Regional development and Tourism

Keywords: Ferry, freight transport, Hasvik municipal, industrial development, regional development

Sammendrag:

Hasvik kommune er en ren øykommune, og er avhengig av et godt ferjesamband. Kommunen er per i dag knyttet til fastlandet via ferjesambandet Hasvik–Øksfjord (i Loppa kommune). Kommunen ønsker å utrede hvilke fordeler og ulemper en eventuell flytting av anløpsstedet på fastlandet til Langnes i Alta kommune vil medføre. Denne rapporten er en del av en slik utredning, og belyser først og fremst reisetider, pålitelighet/tilgjengelighet og sambandets status som fylkes- eller riksvegsamband.

Det viktigste argumentet for å etablere et nytt ferjeleie/anløpssted ved Langnes, litt sør for Isnestofen i Alta kommune, er at trafikken fra Hasvik dermed kan unngå veistrekningen Øksfjord–Langfjordbotn. Biler (særlig trailere) som står på tvers i veien fordi de ikke takler kombinasjonen av svinger, stigning og smal vei, skaper usikkerhet ved framkommeligheten for både persontrafikk og godstrafikk. Flytting av anløpssted til Langnes gir i utgangspunktet ingen innsparing i reisetiden. Hastigheten på fremtidige ferjer er helt avgjørende; med raskere ferje vil reisetiden mot Alta bli redusert.

Summary:

Hasvik municipality is located on Sørøya island and is dependent on a good ferry service to the mainland. The municipality is currently connected to the mainland via the ferry connection Hasvik – Øksfjord (in the municipality of Loppa). The municipal administration wants to investigate what advantages and disadvantages a possible relocation of the port of call on the mainland to Langnes in Alta municipality will bring. This report is part of such a study, and primarily highlights travel times, reliability / accessibility and the ferry service's status as a county or national road connection.

The most important argument for establishing a new ferry port at Langnes, a little south of the Isnestofen in Alta municipality, is that the traffic from Hasvik thus can avoid the Øksfjord – Langfjordbotn road. Cars (especially trailers), that stand across the road because they do not cope with the combination of turns, climb and narrow road, create uncertainty about the accessibility for both passenger and freight traffic. Moving the port of call to Langnes does not in principle provide any savings in travel time. The speed of future ferries is crucial; with a faster ferry, travel time to Alta will be reduced.

Language of report: Norwegian/other

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

*Institute of Transport Economics
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no*

Forord

Hasvik kommune er en ren øykommune, og er helt avhengig av et godt ferjesamband. Kommunen er per i dag knyttet til fastlandet via ferjesambandet Hasvik–Øksfjord (i Loppa kommune). Kommunen ønsker å utrede hvilke fordeler og ulemper en eventuell flytting av anløpsstedet på fastlandet til Langnes i Alta kommune vil medføre. Denne rapporten er en del av en slik utredning, og belyser først og fremst reisetider, pålitelighet/tilgjengelighet og sambandets status som fylkes- eller riksvegsamband.

Rapporten er utarbeidet av Bjørg Langset og Frants Gundersen, med sistnevnte som prosjektleder. Silvia Olsen har vært kvalitetssikrer. Rådmann Erik Arnesen og ordfører Eva Danielsen har vært kontaktpersoner i Hasvik kommune.

Oslo, november 2019

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Silvia Olsen
Avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Avgrensning	3
1.3	Data og metodevalg	4
2	Reisetid og reisemønstre	6
2.1	Reisetid etter rute.....	6
2.2	Effekt for ulike trafikantgrupper.....	8
3	Tilgjengelighet og pålitelighet	14
3.1	Innledning – pålitelighet i sambandet.....	14
3.2	Sjømatnæringen	16
3.3	Reiselivet.....	17
3.4	Personlig tjenesteyting og bolyst.....	18
4	Sambandstatus	20
5	Oppsummering	24
	Referanser	27
	Vedlegg	29
	V1. Størrelser brukt i beregning av reisetider.....	29
	V2. Informanter.....	29
	V3. Ventetider og frekvens	30

Sammendrag

Reise i tid og rom sjø fra Hasvik. Virkninger av nytt ferjeleie på Langnes

TØI rapport 1735/2019
Forfattere: Frants Gundersen og Bjørg Langset
Oslo 2019 30 sider

Det viktigste argumentet for å etablere et nytt ferjeleie/ anløpssted ved Langnes, litt sør for Isnestoften i Alta kommune, er at trafikken fra Hasvik dermed kan unngå veistrekningen Øksfjord–Langfjordbotn. Biler (særlig trailere) som står på tvers fordi de ikke takler kombinasjonen av svinger, stigning og smal vei skaper usikkerhet ved framkommeligheten for både persontrafikk og godstrafikk. Flytting av anløpssted til Langnes gir i utgangspunktet ingen innsparing i reisetiden. Hastigheten på fremtidige ferjer er helt avgjørende; med raskere ferje vil reisetiden mot Alta bli redusert.

Lite å spare på reisetid

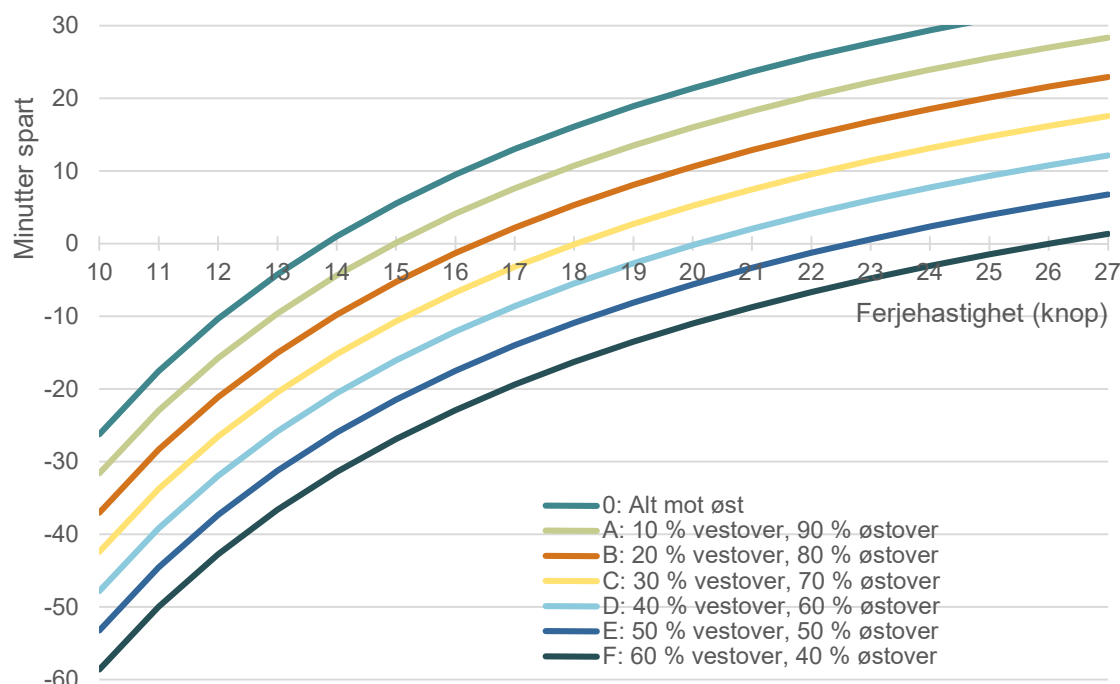
Hovedmotivasjonen for å eventuelt etablere et nytt ferjeleiet ved Langnes kan deles i to for Hasvik kommune. For det første vil reisende fra Hasvik slippe å forholde seg til strekningen langs fylkesvei 882 fra Øksfjord til Langfjordbotn. For det andre vil reisetiden endre seg.

I forhold til det siste (endret reisetid) har vi vist at det er to faktorer som er avgjørende. Den viktigste faktoren er rett og slett hastigheten på ferjene. Ved å flytte anløpsstedet for ferja til Langnes øker en samtidig lengden på ferjeruten med nærmere 30 kilometer. Siden ferjene i dag går relativt sakte vil en dermed få lengre reisetid hvis en bare flytter dagens ferjer over til et nytt anløpssted på Langnes.

Den andre faktoren er reisemønsteret. Ved flytting av anløpssted til Langnes vil ruten mot Alta bli nesten like rask som i dag. Ferjene må bare øke hastigheten med én knop for at reisetiden blir lik. All øking utover det gir innsparing av reisetid mot alle reisemål som nås via Alta. Dette gjelder stort sett for all person- og servicetrafikk, og mye av godstrafikken. Trafikk vestover vil få økt reisetid ved nytt anløpssted på Langnes. Her vil kjøretiden bli lengre uansett hvor fort ferjene kjører. Øking i reisetid vil også være betydelig. Ved 15 knops fart tar det nesten 50 minutter lenger hvis transport går vestover. Hvis farten er 17 knop er økt reisetid rundt 40 minutter.

Nesten all person-, service- og stykkgodstransport går mot Alta. Innsatsvarer og godstransport til Hasvik kommer altoverveiende fra Alta. Det er en liten del av trafikken som går vestover, men noe av godstransporten har dette som rute. Hovedtyngden av sjømattransporten går likevel mot Alta, og ved flytting av anløpssted til Langnes er det mulig at en enda større del av godstransporten vil velge rute via Alta og E45 for en del av destinasjonene.

Hvorvidt reisetiden via Langnes blir kortere eller lengre enn via Øksfjord vil dermed både være avhengig av ferjehastigheten og sammensetningen av reisemål (se figur S.1).



Figur S.1: Gjennomsnittlig innspart tid ved flytting av ferjeleiet etter ferjehastighet og fordeling av transport øst-vest. Minutter og knop.

Med dagens reisemønster og sammensetningen av trafikantgrupper må en ferje kjøre med 15–16 knop for at reisetiden via Langnes skal være like kort som dagens reisetid.

Et tilleggsmoment er at tiden på ferja kan fungere som hviletid for yrkessjåførene. Det betyr i praksis at kjøretiden starter betydelig seinere hvis anløpsstedet flyttes til Langnes hvis turen går via Alta. Det gir en økt fleksibilitet med hensyn til når og hvor neste hviletid skal tas, og kan i noen tilfelle spare sjåføren for én hviletid, avhengig av destinasjon.

«Alle» vil unngå Fv882 Øksfjord–Langfjordbotn

Reisetid alene gir dermed ikke den helt store gevinsten ved å forandre anløpssted til Langnes. Derimot er det viktig for de aller fleste brukergruppene å unngå fylkesvei 882 mellom Øksfjord og Langfjordbotn. Deler av denne veien er både smal, svingete, utsatt for skred og med bratt stigning. Det er også den eneste ankomstruten til ferjeleiet i Øksfjord. Utfordringen er først og fremst knyttet til transport av fisk, både fra Øksfjord og fra Hasvik. Transport av fisk skjer via trailere, og det er ikke uvanlig at disse, når de er fullastet, har problemer med framkommeligheten på Fv882. Særlig ved Øksfjordbotn er det en svingete stigning der trailere lett blir stående på tvers på glatt føre. Dette sperrer veien for all annen trafikk også, i tillegg til at fersk fisk har den høyeste tidsverdien av alle varer (reisekostnadene er størst). Tidsverdien reflekterer kostnadene ved «normal» transport. I tillegg vil eventuelle uforutsette stopp i transporten gi store økonomiske tap ved at produsenten får dårligere pris i markedet når fisken kommer fram seinere enn avtalt.

Reiselivsnæringen opplever en del av de samme begrensningene som fiskeforedlingsnæringen. Begrensningen i kapasiteten på ferjene setter også en begrensning i videre vekst. Ikke minst manglende pålitelighet og framkommelighet på veien Øksfjord–Langfjordbotn ses på som et problem. En ekstra utfordring for reiselivet er at usikkerhet og dårlig image på selve reisen blir en del av produktet som skal selges.

Usikkert hva det er å hente på å eventuelt bli stamvegsamband

Sambandet Hasvik–Øksfjord er i dag definert som fylkesvei. Et nytt ferjeleie på Langnes vil i praksis ligge rett på E6. I prinsippet er det dermed rom for å redefinere sambandet til Hasvik som riksvei, noe det også var før reformen som flyttet en del samband til fylkeskommunene. Hasvik kommune har uttrykt ønske om at sambandet skal bli riksveisamband. Dette må ses på som resultat av at de er misfornøyd med sambandet i dag som et resultat av prosessen i fylkeskommunen når denne skrev kontrakt med rederiet (Boreal) som driver sambandet. Ferjene er saktegående og har begrenset kapasitet. Ferjene er fulle store deler av året og gjenstående biler er ikke uvanlig – særlig i høysesongen for frakting av fersk fisk. Begge de største virksomhetene ønsker økning i produksjonen, i tillegg til at Cermaq planlegger et smoltanlegg i Breivikbotn. Manglende ferjekapasitet vil kunne skape store vansker for denne utviklingen. Imidlertid er det usikkert hvorvidt en endring til riksveisamband ville løse denne utfordringen. Selv om riksveisamband erfaringsmessig har fått mye større økning i tilskudd enn fylkesveisamband siden reformen, er det usikkert om dette vil fortsette. I tillegg er det kommet signaler i den siste Nasjonale transportplanen om at skillet mellom fylkesveisamband og riksveisamband skal minimaliseres ved at innkjøpsprosessene for fylkes- og riksveisamband samordnes og at Statens vegvesen får en koordinerende rolle. Dette kan sikre at eventuell manglende kompetanse i fylkeskommunen ikke blir et problem ved ny anbudsrunde for driften av sambandet.

Kapasiteten er sprengt

Prosjektet har avdekket at kapasiteten på ferjene er for liten for videre næringsutvikling i Hasvik. Dette vil dermed være en naturlig del av diskusjonsgrunnlaget ved neste konsesjonsrunde for drift av sambandet. Økt kapasitet på et ferjesamband kan oppnås både med større ferjer og ved økt frekvens på avgangene. Frekvenser, ferjestørrelser og ruteopplegg er ikke en del av dette prosjektet, men vi peker på at økt frekvens har den tilleggsfunksjonen at reell ventetid – og dermed den faktiske reisetiden – vil gå ned med økt frekvens på avgangene. Større ferjer vil være mindre sårbare for kanselleringer, og mer komfortable som reisemåte ved utfordrende værforhold. I tillegg blir det plass til flere store biler, noe sjømatnæringen er avhengig av. Flere, men mindre, ferjer kan gi en annen type fleksibilitet og pålitelighet i sambandet.

Oppsummert

En punktvis oppsummering kan dermed bli denne:

- Hovedargumentet for å etablere ferjeleie på Langnes er å unngå veistrekningen Øksfjord–Langfjordbotn.
 - Dette gjelder særlig sjømatnæringen som har høysesong mens veien fremdeles kan være glatt og usatt for skred. Manglende framkommelighet gir store økonomiske tap.
 - Også reiselivsnæringen opplever strekningen som et problem. Både uklar pålitelighet/framkommelighet og usikkerhet skader selve reiselivsproduktet.
 - Fastboende i Hasvik har Alta som sin «by», og vil ha fordel av Langnes som anløpssted. Selv om befolkningen er vant til usikkerhet ved framkommeligheten er den en belastning også for dem.

- Etablering av ferjeleie på Langnes gir generelt ingen innsparing i reisetid
 - En mindre del av godstransport med dagens reisemønster får betydelig lengre reisevei siden mye går vestover på fastlandet. Største delen går imidlertid via Alta, og denne ruten kan bli enda mer aktuell med ferjeleie på Langnes.
 - Kjøretid for godsbiler starter seinere på ruten ved anløp på Langnes, noe som gir fleksibilitet i forhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene.
 - Persontransport, transport av innsatsvarer til sjømatnæringen og annen godstransport til/fra Hasvik får tilnærmet samme reisetid som i dag siden denne stort sett går til/fra Alta.
 - Med doubling av reiselengden for ferje ved anløp Langnes blir hastighetene på ferja helt avgjørende – desto raskere ferje, desto bedre kommer et mulig ferjeleie på Langnes ut i forhold til Øksfjord.
- Prosjektet har ikke som mandat å vurdere ferjene som sådan utover hastighet, men har avdekket kapasitetsbegrensninger på ferje i forhold til videre næringsutvikling i Hasvik. Det påpekes at økt kapasitet kan oppnås både ved økt frekvens og større ferje, der begge har sine fordeler og ulemper.
- En omklassifisering av sambandet til riksvegsamband vil gi andre rammer for senere kontraktsinngåelser med operativt rederi. Sambandet vil dra veksler på statens kompetanse og kommer også inn under annet budsjett. Imidlertid er det lagt opp til å minske skillet på fylkes- og riksveisamband i Nasjonal transportplan når det gjelder rutiner for kontraktsinngåelse. Hvis dette følges opp er det mindre viktig hva slags status sambandet har.

Prosjektet har ikke tatt mål av seg til å anbefale eller fraråde en etablering av nytt ferjeleie på Langnes. En slik etablering koster penger, og enhver omlegging av samferdselsstrukturer har både vinnere og tapere. Til syvende og sist er det prioriteringer som må gjøres av fagmyndigheter eller på politisk nivå; både mellom alternativ bruk av pengene, mellom regioner og mellom de befolknings- og brukergruppene som tjener og taper på omleggingen.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Hasvik kommune ligger på Sørøya i Finnmark og er for godstransport en helt ferjeavhengig kommune. Kommunen er per i dag knyttet til fastlandet via ferjesambandet Hasvik–Øksfjord (i Loppa kommune).

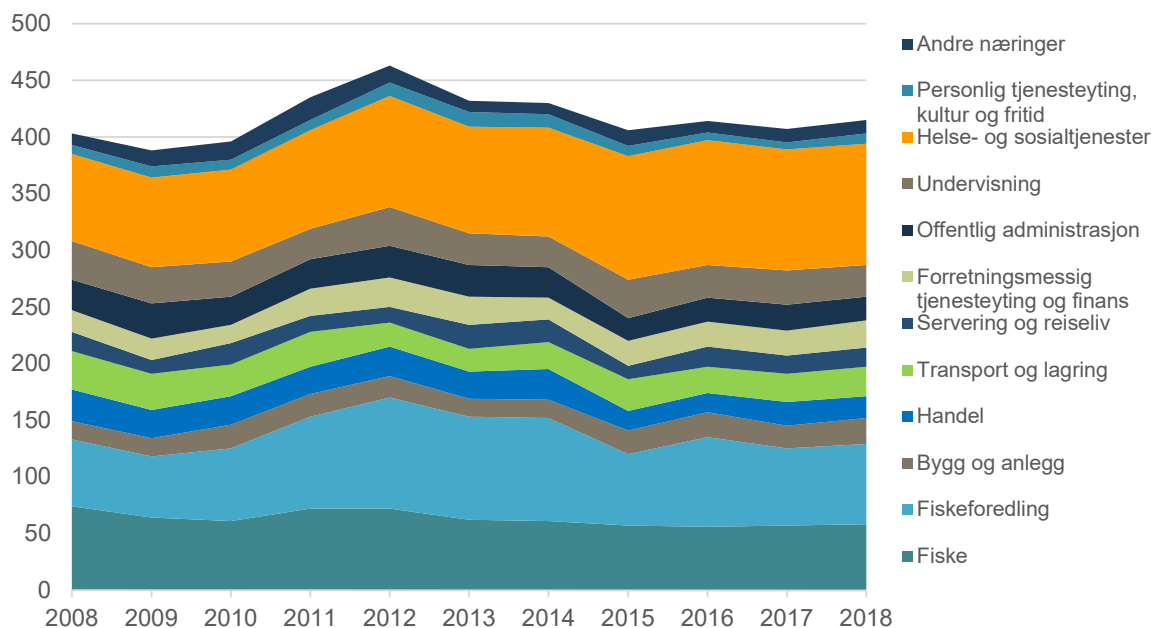
Dagens biltransport går via ferjesambandet Hasvik–Øksfjord og videre på Fv882 til Langfjordbotn, hvor man kommer inn på E6. Før 1. januar 2010 var strekningen en del av riksveinettet, men ansvaret ble overført til fylket i forbindelse med en regionreform av riksveinettet. Mellom Øksfjord og Langfjordbotn er veien smal, rasutsatt og med stigninger som er utfordrende for lastebiler vinterstid. Øksfjordtunnelen, som er en skredsikrings-tunnel på strekningen, er også en flaskehals ettersom den har kun ett kjørefelt. I tillegg utgjør høyden i tunnelen også en potensiell flaskehals, ved at kjørehøyden i kjørefeltet kun er 4,4 meter.

Etter noe nedgang i folketallet tidlig på 2000-tallet, viser utviklingen de siste ti årene at folkemengden i Hasvik ligger stabilt på i overkant av 1000 innbyggere.

Hasvik er en liten kommune i folketall, men er en stor produsent av fisk/sjømat. Siden kommunen ligger på en øy, er sjømatnæringen helt avhengig av et forutsigbart samband med til fastlandet for å nå markedene. Sjømatnæringen genererer mye generell trafikk, men det er spesielt tungtransporten som er utfordringen for ferjesambandet – cirka 80 prosent av alle store kjøretøy som fraktes på ferjer i Finnmark var på sambandet Hasvik – Øksfjord i 2016 (Transportutvikling 2017).

Det er også en betydelig reiselivsvirksomhet i Hasvik kommune, da Sørøya er en av de betydelige havfiskedestinasjonene i Nord-Norge. Et bedre samband med fastlandet og enklere reisevei fra Alta, vil kunne gjøre det mer attraktivt både for å tiltrekke seg turister og for å drive konferansevirksomhet, samt for videre utvikling av reiseliv generelt i kommunen.

Figur 1.1 viser utviklingen i sysselsettingen i Hasvik fra 2008 til utgangen av 2018. Figuren illustrerer hvor viktig fiske og fiskeforedling er for kommunen. Fiske og fiskeforedling står for cirka en tredjedel av sysselsettingen. Sysselsettingstallene fra SSB er registrerte sysselsatte pr en uke i oktober hvert år. Siden det er lavsesong i Hasvik både for reiseliv og fiskeforedling i oktober, kan vi anta at sysselsettingen er en god del høyere i kommunen i perioden februar til september, ettersom en del av sesongarbeiderne på øya ikke kommer med i denne statistikken.



Kilde: www.ssb.no

Figur 1.1: Registrert antall sysselsatte etter arbeidssted og næring. Perioden 2008–2018. Absolutte tall.

Totalt ser man at det er et velfungerende samfunn med et aktivt næringsliv og en stabil befolkning. Det er også bildet vi får når vi leser kommunens egen beskrivelse (Hasvik kommune 2016).

Det er flere måter å få til enklere og mer stabil reisevei til kommunen. For det første kan dagens vei mellom Øksfjord og Langfjordbotn oppgraderes. Et annet tiltak kan være å flytte ferjeleiet. Dagens rute mellom Hasvik og Øksfjord er på 29 km og tar cirka 85 minutter med dagens ferjer. Å flytte ferjeleiet til Langnes vil gi lengre reisetid på sjøen, men samtidig sparer man kjøretid fra Øksfjord ferjekai til Langfjordbotn.

Hasvik kommune har tidligere fått gjennomført en utredning av kapasitet og tilbud på ferjesambandet Hasvik–Øksfjord, samt prognose for resten av inneværende kontraktsperiode, det vil si status i 2016 og prognose fram til 2025 (Müller og Svendsen 2016). I rapporten vises det til at det er sterke sesongvariasjoner i reisemønsteret både for vogntog og personbiler, og at høysesongene ikke er sammenfallende. De fant at det er i høysesong for biler (sommersesongen) at problemer med gjenstående kjøretøy er størst, men det også var gjenstående kjøretøy i høysesong for vogntog. Basert på historiske tall, og under en forutsetning om at etterspørsel etter ferjetjenester ville utvikle seg som de hadde gjort de seneste årene, viste deres prognose fram til 2025 at kapasiteten på sambandet i slutten av perioden ikke ville være tilstrekkelig i høysesongene. De påpekte imidlertid at analysen måtte tolkes med forsiktighet og at en prognose ti år fram i tid er relativt lang tidshorison sett i forhold til de historiske data som ble benyttet. Dette kan selvfølgelig trekke i begge retninger – etterspørselen kan bli både mindre og større enn det prognosen viser.

Hasvik kommune ønsker nå en konsekvensanalyse av flytting av ferjeleie fra Øksfjord til Langnes (litt sør for Isnetoft) i Alta kommune.



Figur 1.2: Plassering av eventuelt nytt ferjeleie ved Langnes og tilhørende seileruter.

1.2 Avgrensning

Prosjektet har to hovedtemaer. For det første skal vi se på reisetider til ulike mål fra Hasvik, avhengig av hvor ferjeleiet ligger. For det andre skal vi vurdere konsekvensene av å unngå Fv882 fra Øksfjord til Langfjordbotn. I tillegg skal vi også beskrive rammene for sambandet som fylkes- eller riksveisamband.

Det er viktig å presisere at prosjektet ikke har som utgangspunkt at ferjeleiet i Øksfjord skal nedlegges. Dette ferjeleiet vil fortsette å bli brukt for samband fra Øksfjord. Det er altså ikke snakk om en *flytting* av et ferjeleie, snarere en *nyetablering*. Det er heller ikke forutsatt at prosjektet skal gå inn i vurderinger rundt en eventuell etablering av Langnes som trafikknutepunkt for trafikk til både Hasvik og Loppa, eller konkrete vurderinger rundt kapasitet, frekvens eller annen samferdselsstruktur i tilknytning til nyetableringen som vil kunne bli påvirket av endret ferjeleie. Der det eventuelt står *flytting* i teksten dreier det seg altså om flytting av *anløpsstedet* for ruten til/fra Hasvik.

Prosjektet tar ikke mål av seg til å komme med noen anbefalinger om hvorvidt anløpsstedet bør flyttes eller ikke. I enhver endring av samferdselsinfrastruktur av denne typen vil det være interessekonflikter mellom ulike regioner og brukergrupper. Prosjektet har ikke mandat til å veie hensynet mellom ulike grupper – det skal vi overlate til politikere og fagmyndigheter.

Den samme begrensningen gjelder status på sambandet. TØI kan ikke innenfor dette prosjektet anbefale om sambandet skal være en del av fylkesveinettet eller en del av riksveinettet. Det ville forutsatt en sammenligning med andre samband i de ulike gruppene, noe rammene for prosjektet ikke tillater.

Under behandling av reisetid er det gjort en forutsetning om at fortsatt vil være like mange avganger som i dag. Imidlertid viser det seg at frekvensen har betydning for ventetiden, og dermed for den totale reisetiden. Slik beregningene er gjort nå er det derfor kun reisetid som *kjøretid* som er beregnet. Beregning av forskjeller i reisetid er dermed korrekte så lenge en ikke endrer frekvensen på avgangene. TØI har imidlertid tidligere skrevet om frekvensenes påvirkning på reisetiden (Hansen m.fl. 2019), og dette er inkludert i noe bearbejdet form i et vedlegg.

1.3 Data og metodevalg

Vi benytter registerdata (SSB, Virksomhets- og foretaksregisteret, trafikkdata fra Statens vegvesen), tidligere relevante utredninger samt dokumenter framskaffet av kommunen.

Statens vegvesen har tilgjengelig trafikkdata som viser belastning/trafikk på Fv882. Det står en trafikk teller ved Øksfjordtunnelen. Her kan det skilles etter lengde på kjøretøy, og vi kan analysere sesongvariasjon i trafikken og belastning på veien (Statens vegvesen 2019a). I tillegg benytter vi en ferjedatabase hos Statens vegvesen, der trafikk tall for sambandet Hasvik–Øksfjord kan hentes ut (Statens vegvesen 2019b). Her finnes det dessverre ikke fordeling etter kjøretøytype, men denne gir en oversikt over trafikkvolum og variasjoner. Denne databasen skal imidlertid oppgraderes i løpet av høsten 2019, men dette prosjektet har kun hatt tilgang på den «gamle» versjonen. En indikasjon på andelen større kjøretøy hentes imidlertid fra to rapporter som er utarbeidet for fylkeskommunen i Finnmark (Transportutvikling 2017 og 2018).

Vi ser noe på næringsutvikling i kommunen gjennom bruk av vårt VoF-register (Virksomhets- og foretaksregister). TØI mottar kopi av Det sentrale virksomhets- og foretaksregisteret (VoF) fra Statistisk sentralbyrå hvert år. Dette registeret dekker alle foretak og bedrifter i offentlig og privat sektor i Norge. VoF er dermed et heldekkende register som utgjør en felles populasjon for SSBs økonomiske og næringsmessige statistikk i Norge. For hver enhet er det blant annet registrert data om geografiske plassering (adresse, postnummer og grunnkrets som laveste nivå), næringskode (cirka 820 koder), sektortilhørighet (ulike typer offentlige eller private bedrifter) og antall ansatte. TØI har VoF-data tilbake til 2002.

Befolkningstall og antall fritidseiendommer er hentet fra Statistisk sentralbyrå sin statistikkbank. Noen statistikker er basert på spesialdata som TØI har tilgang på gjennom andre prosjekter. Dette er eierskap for fritidseiendommer og pendling etter grunnkrets.

2 Reisetid og reisemønstre

2.1 Reisetid etter rute

Poenget med å eventuelt etablere et nytt ferjeleiet ved Langnes kan deles i to. For det første vil reisende til/fra Hasvik slippe å forholde seg til strekningen langs fylkesvei 882 fra Øksfjord til Langfjordbotn hvis ferjeanløpet på fastlandet. Dette kommer vi tilbake til. For det andre vil reisetiden endre seg.

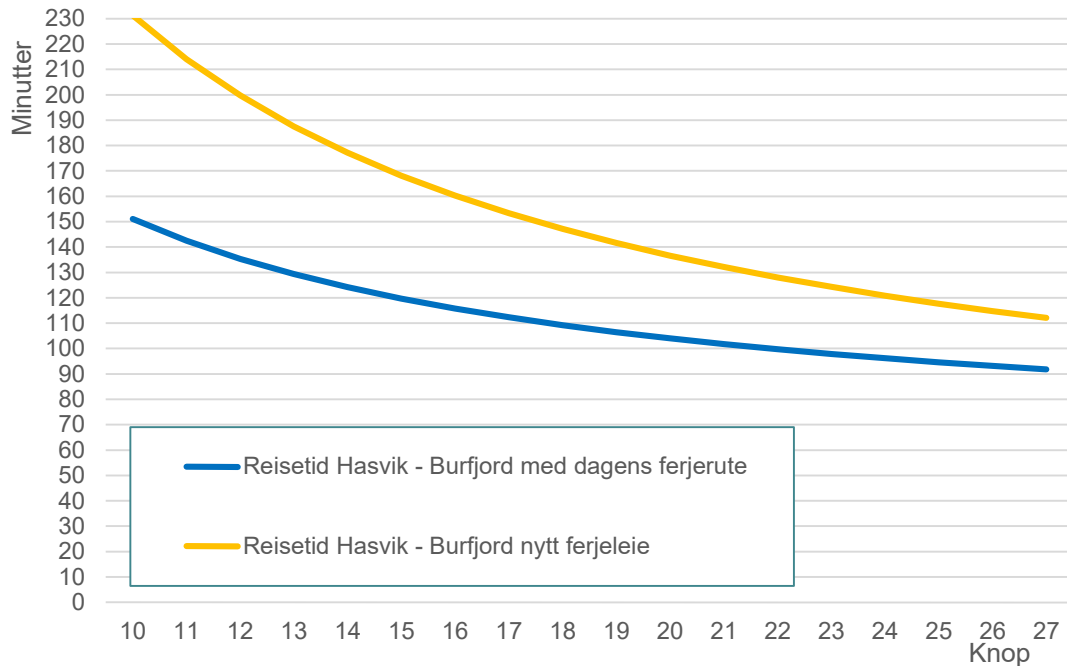
Endring i reisetidene vil være helt avhengig av hvor en kommer fra/skal til på fastlandet. Hvis målet er vest for Langfjordbotn vil et ferjeanløp på Langnes være en omvei, da en må kjøre tilbake til Langfjordbotn langs E6 før en kan kjøre videre vestover. Hvis en kommer fra Øksfjord kommer en direkte på E6 ved Langfjordbotn ved å kjøre F882 fra Øksfjord. Distansen Øksfjord–Langfjordbotn slipper en hvis ferjeleiet er på Langnes, men da blir ferjeturen betydelig lengre. Dette kan ses på kartet i figur 1.2.

For å beregne kjøretider vestover har vi valgt reisetid til Burfjord. I praksis kan vi velge et hvilket som helst sted langs E6 som ligger vest for Langfjordbotn siden det ikke finnes alternative ruter. Reisetidsendringene som vi beregner til Burfjord vil altså være de samme som for reiser til f.eks. Tromsø eller til Sverige/Finland via Skibotn og E8.

Reisetiden til Burfjord fra Hasvik beregner vi for dagens ferjetrasé og for en eventuell flytting av ferjeleiet til Langnes. For dagens ferjetrasé er reisetiden tid på ferja (i dag cirka 78 minutter) + kjøring Øksfjord til Burfjord (57 minutter). Et premiss for denne utredningen er imidlertid å legge inn varierende hastigheter for ferjene. Reisetiden kan dermed beskrives som en funksjon av hastigheten på ferjene (blå kurve i figur 2.1). Ved flytting av ferjeleiet vil reisetiden bestå av tid på ferja (som varierer med hastigheten på ferje) og kjøretid Langnes til Burfjord (42 minutter). Denne er vist som oransje kurve i figur 2.1.

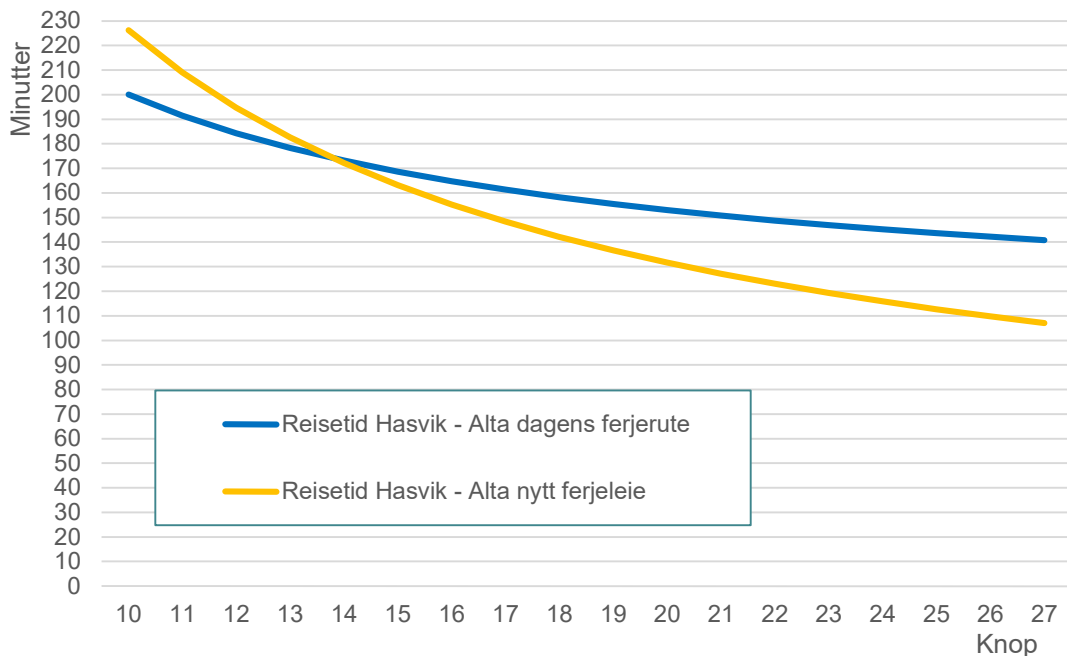
Figur 2.1 viser tydelig at den ekstra ferjestrekningen som kommer av å flytte ferjeleiet koster mer i tid på ferja enn det som en sparer på å ikke kjøre Øksfjord–Langfjordbotn. Uansett ferjehastighet vil ferje til Langnes være en omvei hvis en skal vestover fra Langfjordbotn. Men jo fortere ferja går, jo mindre er omveien.

Dagens ferje går med cirka 12 knop. Da er reisetiden Hasvik–Burfjord cirka 135 minutter. Ved flytting av ferjeleiet må ferja opp i 20 knop for at ikke reisetiden skal øke. Flytter en bare ferjeleiet uten å få hurtigere ferjer vil reisetiden vestover øke med cirka 65 minutter.



Figur 2.1: Reisetid Hasvik–Burfjord med dagens ferjeleie og eventuelt nytt ferjeleie på Langnes etter hastighet på ferje. Minutter og knop.

Tilsvarende kan vi beregne reisetidene for reiser østover, det vil si mot Alta. Heller ikke her er det noen alternative ruter, slik at beregningene til Alta også vil gjelde til f.eks. Hammerfest eller mot Finland via E45. Dette er vist i figur 2.2.



Figur 2.2: Reisetid Hasvik–Alta med dagens ferjeleie og eventuelt nytt ferjeleie på Langnes etter hastighet på ferje. Minutter og knop.

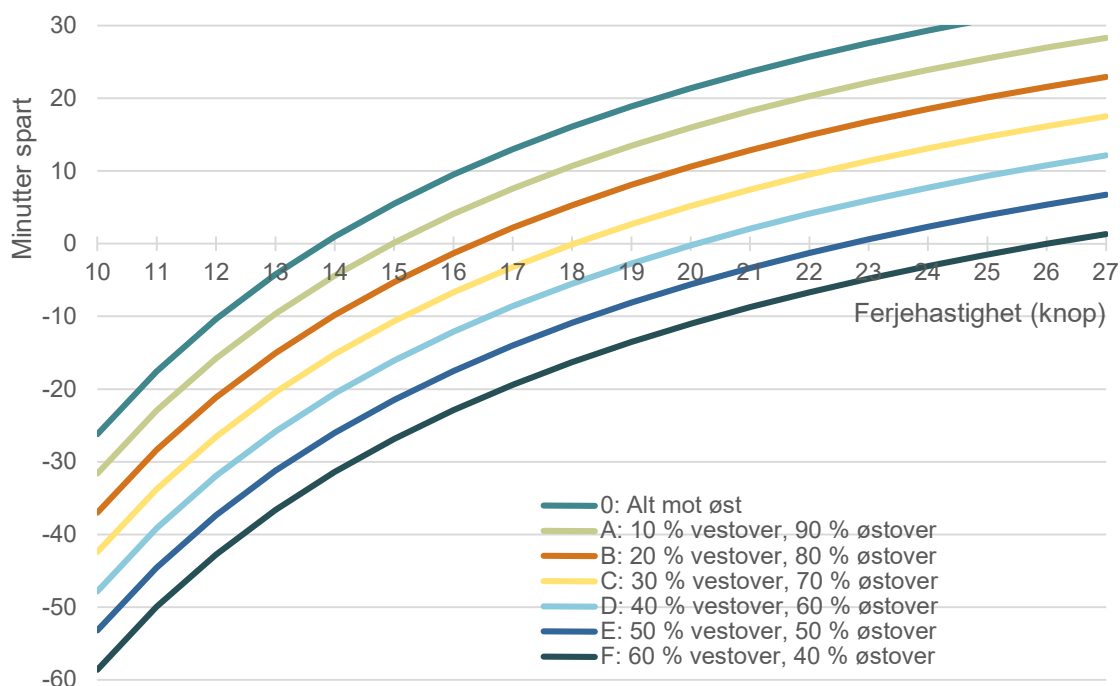
Det er tydelig at flytting av ferjeleiet er mye gunstigere for reiser østover enn for reiser vestover. Selv med dagens ferje med en marsjfart på 12 knop vil reisetiden bare være 10 minutter mer til Alta. Økes hastigheten på ferja til 14 knop vil flytting av ferjeleiet gi samme reisetid som i dag. Alle hastigheter på ferja på over 14 knop vil gi tidsbesparelser når en skal

mot Alta. For en ferje med henholdsvis 15 eller 17 knop gir flytting av ferjeleie en innsparing på henholdsvis 6 og 13 minutter.

En effekt som kan påvirke reisetiden er at overfartstiden på ferje kan regnes som hviletid i forhold til yrkessjåførenes kjøre- og hviletidsbestemmelser (Statens vegvesen 2019c). Flyttes anløpsstedet til Langnes vil tiden på ferja øke med 80 minutter (med dagens ferjehastighet). Det betyr at sjåføren starter sin kjøretid 80 minutter seinere, og kommer dermed tilsvarende lengre på kjøreruten før hun/han må ta ny hviletid. Den mulige gevinsten ligger i at en enten kan spare inn en hviletid eller at en oppnår større fleksibilitet i forhold til når og hvor hviletiden tas ut seinere på ruten. Effekten er helt avhengig av sluttdestinasjonen, og er vanskelig å tallfeste. Siden transporten fra sjømatnæringen først og fremst har markedet lengre unna enn én maksimal kjøretid er dette relevant i denne sammenhengen.

2.2 Effekt for ulike trafikantgrupper

Det er interessant å sammenligne figur 2.1 og 2.2 for å se på den samlede effekten. Hvis innspart tid mot Alta skal være like stor som ekstratiden på omveien til Burfjord må ferja ha en hastighet på mellom 22 og 23 knop. Dette er ikke realistisk. Det er imidlertid heller ikke realistisk at de to retningene skal telle like mye. All informasjon tyder på at størstedelen av trafikken fra Hasvik går mot Alta. Vi har imidlertid ikke nøyaktige tallstørrelser på trafikkfordelingen eller volumet, slik at det ikke er mulig å beregne totaleffekten. Det er imidlertid mulig å sette opp noen alternativer. Dette er gjort i figur 2.3.



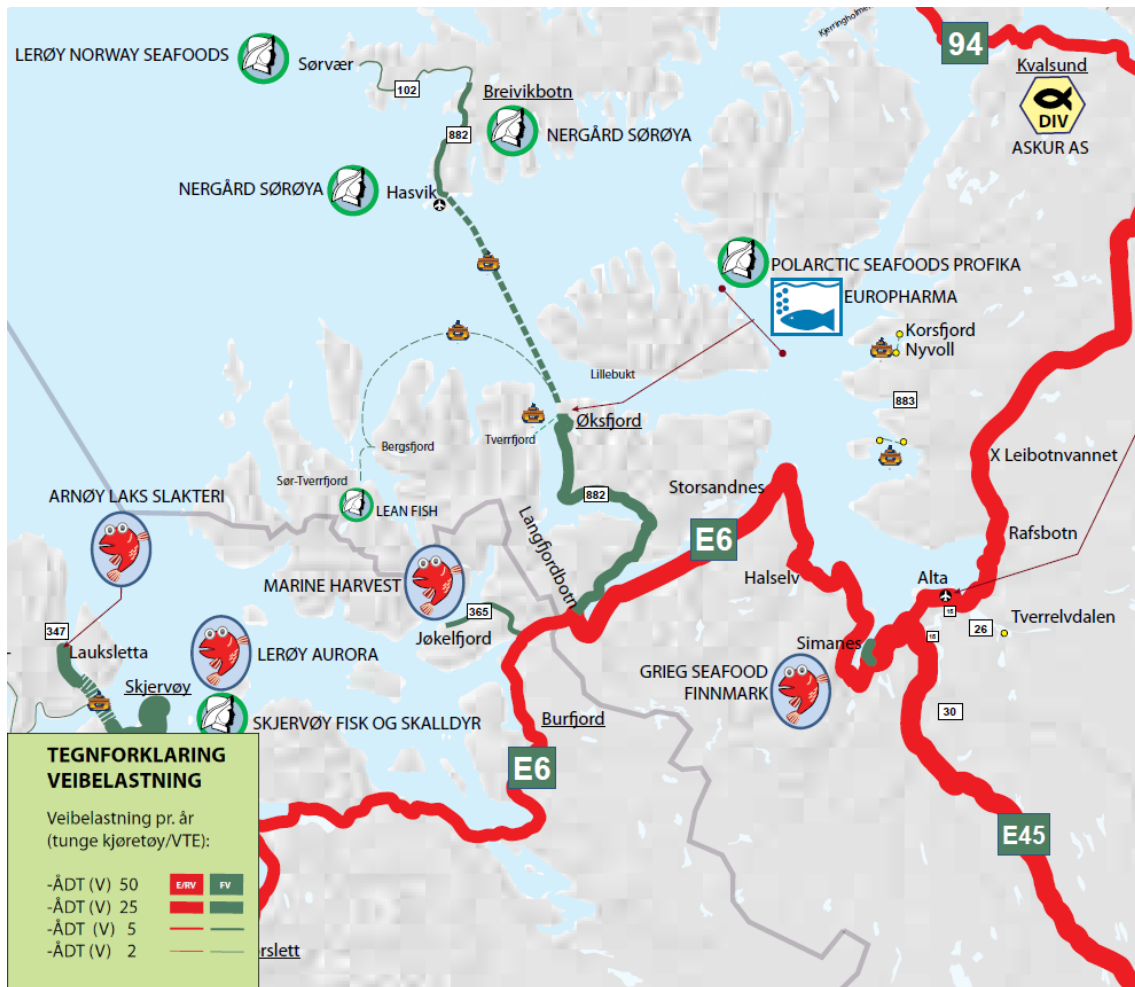
Figur 2.3: Gjennomsnittlig innspart tid ved flytting av ferjeleiet etter ferjehastighet og fordeling av transport øst-vest. Minutter og knop.

Alternativ 0 i figur 2.3 er hvis all trafikk går mot Alta. Dette tilsvarer differensen mellom kurvene i figur 2.2, og innspart tid oppnås når ferja har en fart over 14 knop. Det er imidlertid ikke realistisk å forutsette at all trafikk går mot Alta. Det som derimot er tilfelle, er at de ulike kurvene i figur 2.3 er relevant for ulike transportsegmenter.

Alta er *byen* for personer i Hasvik. Det er til Alta folk drar for å handle og benytte ulike service- og kulturtilbud. Drar en med personbil fra Hasvik vil en høyst sannsynlig kjøre mot Alta. Skal en til Tromsø tar en fly (det er over 5 timers kjøretur dit). Ifølge informanter i Hasvik er det kun studenter og de som skal til sykehuset som reiser til Hammerfest. Reiser til Hammerfest gjøres normalt også med fly, men kan også foregå med hurtigbåt (vanlig for studenter og elever på videregående skole). Tar en bil må en uansett via Alta. For reiser med personbiler er det dermed kurve A som sannsynligvis ligger nærmest realitetene, det vil si at gjennomsnittlig innsparing i reisetid for personbiltransporten i Hasvik ved en eventuelt flytting av ferjeleie oppnås når ferjehastigheten er 15 knop eller høyere.

Næringstrafikk kan deles i tre typer. Her er det først og fremst sjømatnæringen som definerer antall og volum. Rutene for fisk ut av Hasvik kan igjen deles i to. Hvis det er fulle biler som skal kjøre direkte til sluttmarkedet går en mindre del gjennom Sverige/Finland via Skibotn og E8 og en større del via Alta og sørover via E45 og Kivilompolo grensestasjon (som nå er blitt døgnåpen). Når fisk sendes ut via stykkgods kjøres godset til Alta for omlasting. Noe sendes også via Hurtigruta fra Øksfjord. Over året er det dermed kurven B eller C som gjelder for sjømat ut av Hasvik, dvs. flytting av ferjeleiet vil bety økt reisetid for ferje som går saktere enn 16–18 knop. Imidlertid får også sjømatnæringen inn svært mye innsatsvarer (f.eks. emballasje) via ferjene. Antall biler her er til tider like mange som de som frakter fisk ut av Hasvik. Innsatsvarene kommer altoverveiende fra Alta, det vil si rundt kurve A. Anslag fra sjømatnæringen selv tilsier dermed at kurve B i figur 2.3 passer best for deres transport. Den geografiske fordelingen av transporten stemmer også godt overens med Transportutvikling AS sin beregning av hvordan sjømatnæringens transport fordeler seg etter traséer. Denne har vi gjengitt i figur 2.4.

Dette betyr at ferjene må ha en betydelig – men ikke urealistisk – fartsøkning for at omlegging av ferjeleiet ikke skal medføre økt reisetid.



Kilde: Transportutvikling 2018

Figur 2.4: Visualisering av sjømatnæringens transportvolum etter veistreking 2017. Årsdøgnstrafikk for tunge kjøretøy.

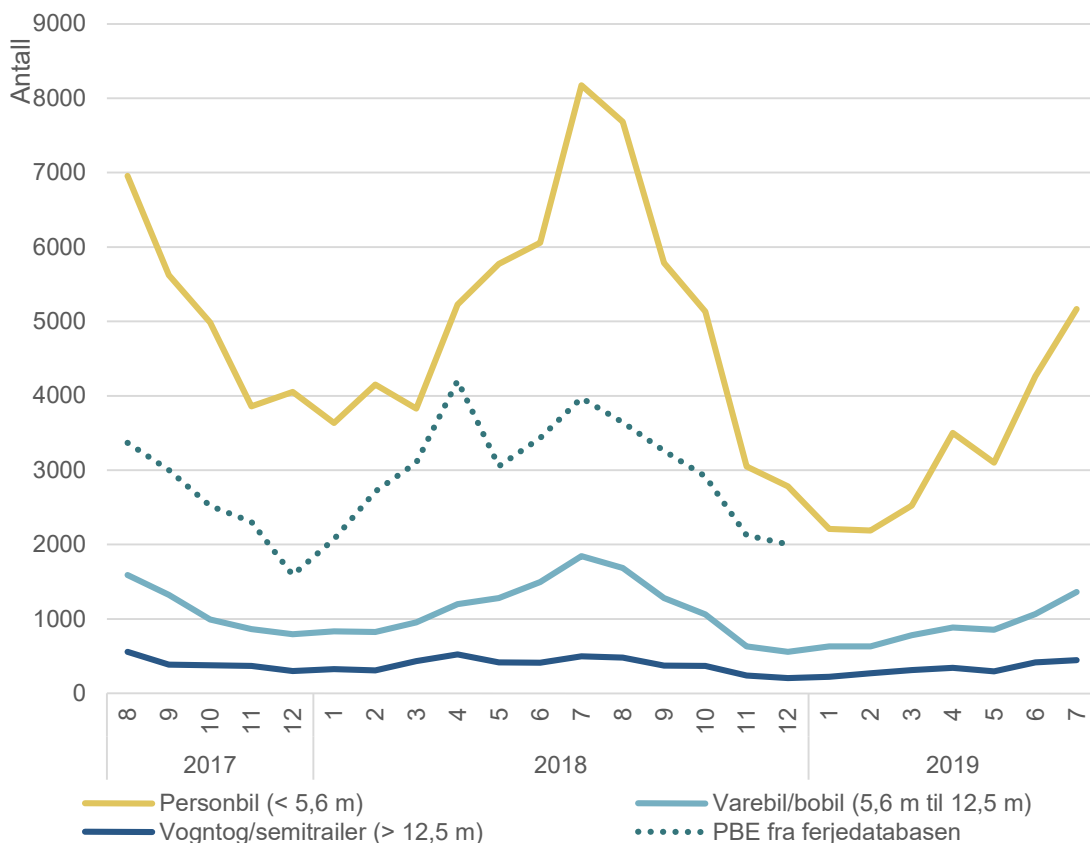
I tillegg til sjømatnæringen er det en del varetransport til annen virksomhet i Hasvik. Dette gjelder særlig for dagligvarehandelen, men også til privatpersoner eller annen næring. Det er også noe trafikk fra spesialtjenester (elektromontører, servicepersonell osv.). Dette kommer først og fremst fra Alta. Noe kan også komme med hurtigruta. Kurve A passer best til denne trafikken.

Reiselivsnæringen genererer også mye trafikk. De fleste turistene kommer med bil, og de kommer i stor grad fra Alta, enten fordi de har kjørt gjennom Sverige/Finland på E45, eller via flyforbindelse til Alta. Kurve A eller B synes å passe best til denne trafikken.

Det er altså forskjellige effekter av flytting av ferjeleiet etter trafikktype i forhold til reisetid. Statens vegvesen driver en ferjedatabase der en kan hente ut en del nøkkeltall for hvert ferjesamband. Dessverre skilles det ikke på type kjøretøy, slik at vi ikke kan si hvor stor del av ferjetrafikken som hører hjemme i de enkelte kategoriene av kjøretøy. Imidlertid finnes det et tellepunkt ved Øksfjordtunnelen som har denne fordelingen i trafikken (markert som gul sirkel med grønt fyll i figur 1.2). Da får en riktignok også med trafikken som bare skal til og fra Øksfjord. Hvis sammensetningen til og fra Øksfjord ikke avviker vesentlig fra den som tar ferja til Hasvik vil dataene gi en indikasjon på fordelingen av personbiler og tyngre kjøretøy. Fordelingen er vist i figur 2.4. Her er også totaltrafikken i personbilkvivalenter (PBE) på ferjesambandet tatt med. Vi ser at totaltrafikken på veien og på ferja følger

omtrent samme mønsteret, men at ferjetrafikken utgjør bare cirka halvparten av veitrafikken. Trafikktellepunktet i Øksfjordtunnelen som indikasjon på ferjetrafikken har derfor en del usikkerhet, selv om noe av forskjellen i nivåene har kjente forklaringer¹. Tallene stemmer også rimelig godt med data fra to statusrapporter for næringstrafikk (Transportutvikling 2017 og 2018) der det oppgis at antall store kjøretøy på ferjesambandet ligger på cirka 2000 per år, dvs. litt under halvparten av dataene i figur 2.5.

Figur 2.5 indikerer at personbilene dominerer i antall. Det er 3,5 til 5 ganger så mange personbiler som mellomstore biler og 9 til 14 ganger så mange personbiler som de største kjøretøyene. Selv om vi trekker fra 1000 pendlerreiser som går fra Øksfjord til Alta, vil personbilene dominere.



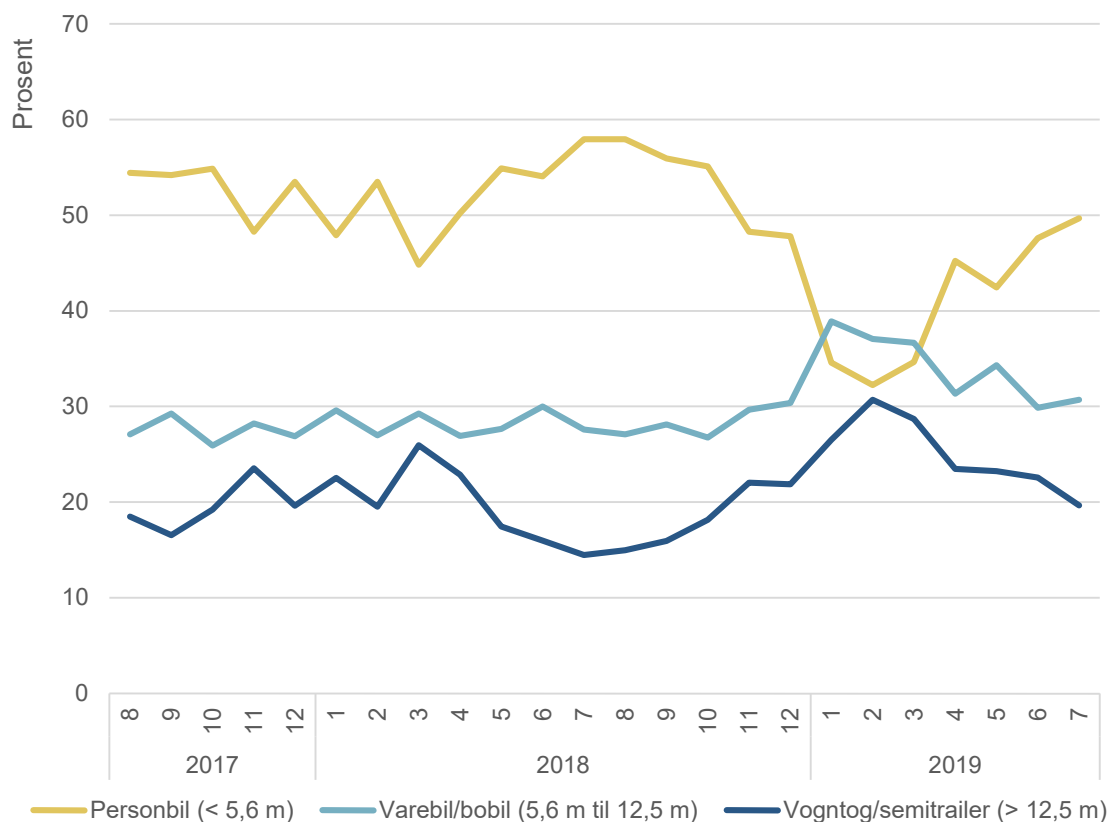
Figur 2.5: Antall kjøretøy som passerer Øksfjordtunnelen og på ferjesambandet Hasvik–Øksfjord per måned etter kjøretøytype. Begge retninger. August 2017 til juli 2019.

Imidlertid er vi ute etter trafikken på ferja, og da særlig i forhold til kapasiteten. Det vil si hvor stor andel av ferjekapasiteten de ulike kjøretøygruppene står for. En varebil/bobil tar mer plass enn en personbil, og et vogntog eller semitrailer tar plassen til mange mindre biler på ferja. For å beregne personbilkvivalenter (PBE) må vi derfor gange opp antall større biler slik at plassen de tar på ferja tilsvarer personbiler. Hvis vi i tillegg trekker fra

¹ Det er sannsynlig at andelen personbiler til/fra Øksfjord er litt høyere enn den er fra Hasvik. Øksfjord har ikke like mye sjomattnærings som den som finnes i Hasvik, men har en del annen næringsvirksomhet i tillegg. Derimot er det noen som bor i Øksfjord nord for tunnelen som jobber i Alta. I 2015 er det registrert 33 personer (i grunnkrets 20140101 og 20140102). Disse kan potensielt generere litt over 1000 reiser i måneden, hvis alle pendler med bil hver dag. Det er også grunn til å anta at terskelen for å kjøre inn til Alta for handling/tjenester er lavere for dem som bor i Øksfjord enn for dem som bor i Hasvik.

1200 reiser med personbil (ut fra pendling og nærhet til Alta for Øksfjord) får vi fordelingen som i figur 2.6. Dette kan ses på som et estimat for fordelingen av trafikken på ferjene.

Det er flere interessante trekk ved figuren. Hovedtrekket er at personbilene dominerer, selv om en regner om til plassbehov. Det er altså personbilene som beslaglegger største delen av ferjekapasiteten, men ikke så dominerende som figur 2.5 skulle tyde på – bare i cirka halvparten av månedene var andelen over 50 prosent. I tillegg ser vi klare sesongvariasjoner. Personbiler er mer dominerende om sommeren. Det er også om sommeren totaltrafikken er størst, det vil si at det er økningen i antall personbiler som eventuelt gjør at ferjekapasiteten sprenkes. Når antall personbiler er på sitt laveste (tidlig på året) bruker større biler en betydelig større andel av ferjekapasiteten.



Figur 2.6: Estimat for fordelingen av kjøretøytyper som personbilekvivalenter (PBE) på ferja Hasvik–Øksfjord. Begge retninger. August 2017 til juli 2019. Prosent.

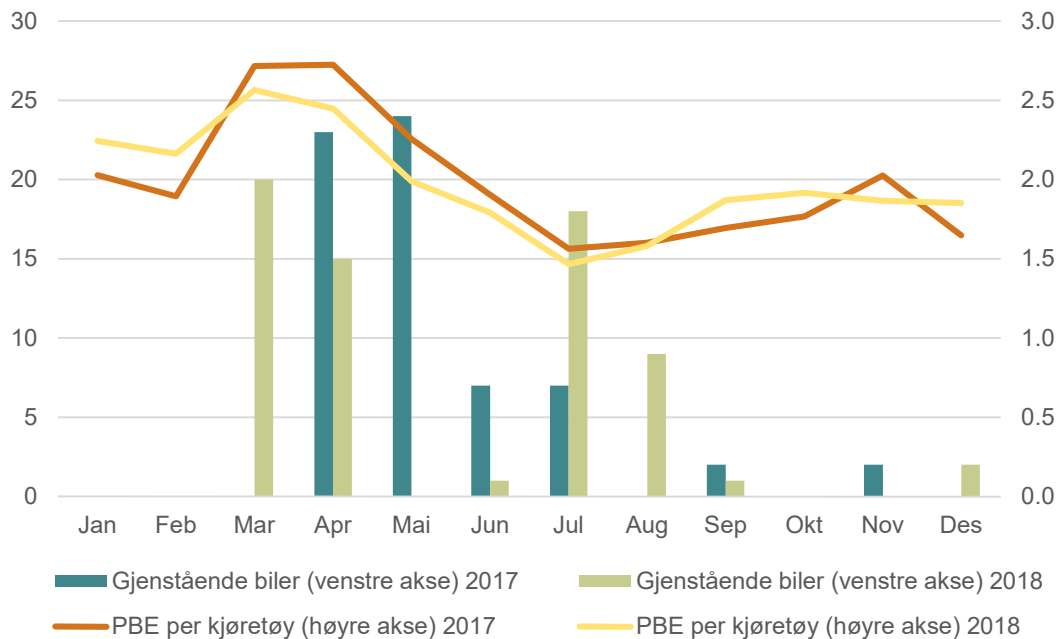
Når det gjelder reisetider ser det dermed ut til at sjømatnæringen i liten grad vil oppnå noen tidsbesparelser ved å flytte ferjeleiet til Langnes. Til det er den nye ferjestrekningen så lang at ferja må gå med betydelig høyere hastighet enn dagens for å kompensere for den mindre delen av godstrafikken som går vestover. Den delen av sjømattransporten som går mot Alta vil ha samme betingelsene som persontransporten².

For persontrafikken (og varetransport fra Alta) vil det være tidsbesparelser ved flytting av ferjeleiet med bare beskjedne hastighetsøkning på ferjene. Denne trafikken utgjør en stor

² Sjømatnæringen selv oppgir at en del av godstransporten med fulle biler skjer via E8 Skibotn for markedet sør i Skandinavia. Imidlertid er beregnet kjøretid kortere via E45 Alta og Kautokeino. En omlegging av ferjeleiet vil sannsynligvis gjøre E45 enda mer aktuell som transportåre.

del av den samlede ferjetrafikken. Dette forutsetter at en øker hastigheten på ferjene med et par knop. Innsparingen vil uansett være beskjeden.

Ferjedatabasen inneholder også informasjon om antall kjøretøy som ikke kom med ferja fordi denne var full (gjenstående biler). Databasen har som nevnt ikke fordeling av type kjøretøy, men den har antall kjøretøy og personbilkvivalenter (PBE). Det betyr at vi kan lage en indikator som beskriver hvor mye store biler utgjør av samlet trafikk, dvs. PBE per kjøretøy. Kombinert med antallet gjenstående biler gir dette interessant informasjon (figur 2.7).



Figur 2.7: Gjenstående biler og PBE per kjøretøy for Hasvik–Øksfjord, 2017 og 2018.

Figur 2.7 viser at ferjene gjennomgående benyttes av større kjøretøy (PBE per kjøretøy) i månedene mars til mai enn i resten av året. Dette stemmer med at det er da det er høysesong for eksport av fisk. Samtidig er de samme månedene blant dem med flest gjenstående biler – på tross av at det ikke er disse månedene som har størst totaltrafikk (figur 2.5). Dette er i og for seg ingen overraskelse siden det må være større ledig plass på ferja for å få med seg en semitrailer eller en tilsvarende stor bil enn for å få med seg en personbil. Men det er en sterk indikasjon på at begrensningen på ferjekapasiteten først og fremst rammer godstransporten generelt og sjømatnæringen spesielt.

3 Tilgjengelighet og pålitelighet

3.1 Innledning – pålitelighet i sambandet

For å komme med bil til Hasvik må man i dag kjøre Fv882 fra Langfjordbotn til Øksfjord, og så ta ferje derfra til Hasvik på Sørøya. Veien videre til Breivikbotn og Sørvær på Sørøya er også en del av Fv882. Pålitelighet i sambandet omfatter sånn sett både kjøring langs dagens vei, og pålitelighet i ferjesambandet.

Dagens vei mellom Langfjordbotn og Øksfjord er svingete, og har stigning som er utfordrende for tungtransport. Veien er stedvis smal, og gjennom skredsikringstunnelen på 4 km er det kun ett kjørefelt. Veien er også rasutsatt andre steder enn ved tunnelen. Ifølge offentlig tilgjengelige veikart på Statens vegvesens nettsider er det markert 18 skredpunkt langs veitraseen mellom Øksfjord og Øksfjordbotn. Tilsvarende er det 9 skredpunkt på Sørøya; de fleste mellom Breivikbotn og Sørvær. Ifølge samme informasjonskilde har veien mellom Øksfjordbotn og Øksfjord vært stengt på grunn av fare for ras i gjennomsnitt 3 døgn pr år.

På grunn av rasfare har det vært satt av 160 millioner kroner til rassikring av Fv882 i perioden 2019–2022. Dette sikringsarbeidet er startet. På Sørøya har mye av rassikringsarbeidet og utbedringer som er planlagt blitt gjennomført i 2019. På strekningen Langfjordbotn–Øksfjord foreligger det planer for videre rassikring fram mot 2022. Etter dette gjenstår imidlertid fortsatt stigningsproblematikk samt kurver på veien som er problematiske for tungtransport.

Ferjesambandet mellom Øksfjord og Hasvik betjenes av to gassferjer som ble bygget i 2016, MS Hasvik og MS Bergfjord. Begge ferjene har kapasitet på 40 PBE (PBE=personbilenheter) og tar 100 passasjerer. De to ferjene betjener også sambandet mellom Øksfjord og Vestre Loppa. Da ferjene ble satt inn i sambandet var det mye uro på grunn av tekniske problemer og kapasitetsproblemer. Hvis en av ferjene har tekniske problemer, og det må settes inn erstatningsferje, så hentes denne fra Helgelandskysten. Det tar tid. I mellomtiden er det kun én ferje som betjener hele sambandet med Øksfjord–Hasvik og Vestre Loppa, og rutetidene i hele sambandet må nødvendigvis endres. I tillegg er det enkelte avganger som har begrenset kapasitet på grunn av frakt av farlig last. Da skal det kun være 25 passasjerer på ferja. Det skal gå ut varsel om dette på forhånd fra Boreal AS, men det forutsetter at reisende har informasjon om at det eksisterer en varslingstjeneste.

Nåværende ferjerute går rett over Lopphavet mellom Hasvik og Øksfjord. Hvis ferja skal gå mellom Hasvik og Langnes, kan den velge mellom å gå nord for eller sør for Stjernøya (hhv gjennom Rognsundet eller Stjernesundet), alt etter vind og værforhold (se figur 1.2). Det betyr at en kan velge vinkel i forhold til vind og sjø der de ulike seilingsmulighetene nord og sør for Stjernøya gir 40–50 grader forskjell på retningen i rom sjø. Dette antar vi i seg selv vil føre til økt pålitelighet (det er forskjell på om en har vinden rett akter eller 50 grader fra siden i forhold til stabilitet o.l.), selv om vi ikke har data som kan belyse hvor stor andel av forsinkelser/avlysninger som eventuelt kunne vært unngått. Selv om ferjestrekningen er dobbelt så lang som dagens strekning, så kommer mye av forlengelsen «innaskjærs» og er mindre værutsatt enn strekningen nærmest Hasvik.

Jørgensen m.fl. (2008) har gjennomført en verdsettingsstudie av riksvegsferjetilbudet i Norge. Formålet var å finne ut hvordan brukerne verdsetter riksveiferjetilbudet, hva den

samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tilbudet er, samt analysere hvordan ferjebrukerne vurderer ulike forhold ved ferjetilbudet.

For å analysere hvordan ulike typer av ferjebrukere vurderer de forskjellige servicekomponentene i ferjetilbudet ble det gjennomført to spørreundersøkelser – en rettet mot virksomheter for å undersøke næringslivets og næringstransportens vurdering av ferjetilbudet, og en mot privatpersoner for å undersøke private reiser med ferje. I undersøkelsene framkommer det at næringslivet vurderer pålitelighet (at oppsatte avganger gjennomføres), frekvens, åpningstid (den delen av døgnet ferja går) og rabattordningene for kjøretøy som viktigst. Dette sammenfaller i stor grad med privatreisendes vurderinger av tilbudet, jfr. tabell 3.1. Det bør legges til her at *pålitelighet* i stor grad også gjelder veistrekningen Øksfjord–Langfjordbotn. Det er manglende framkommelighet og usikkerhet på denne veistrekningen som mange ser på som hovedargumentet for å etablere ferjeleie på Langnes.

Tabell 3.1: Viktighet til og tilfredshet med ulike serviceelementer.

Serviceelement	Viktighet ^a			Tilfredshet ^b		
	Næringsliv	Privat	Forskjell	Næringsliv	Privat	Forskjell
Frekvens	4,3	4,1	0,2	3,2	3,5	-0,3
Åpningstid	4,2	4,1	0,1	3,1	3,4	-0,3
Rutetider	4,1	4,1	0,0	3,2	3,4	-0,2
Kjøretøytakster	3,7	3,7	0,0	2,3	2,5	-0,2
Rabatt for kjøretøy	4,1	4,0	0,1	3,0	3,4	-0,5
Rabatt for passasjer ⁴¹	–	3,8	–	–	3,1	–
Pålitelighet	4,4	4,5	-0,1	3,5	3,6	-0,1
Punktlighet	4,3	4,4	0,0	3,5	3,7	-0,2
Komme med sommer	4,3	4,4	-0,1	2,7	3,1	-0,4
Komme med vinter	4,3	4,4	-0,1	3,4	3,8	-0,3
Fergestørrelse	4,1	4,1	0,0	3,2	3,5	-0,3
Fergekomfort	3,8	3,9	-0,2	3,2	3,5	-0,3
Overfartstid	4,0	4,0	0,0	3,3	3,6	-0,3
Informasjon	3,3	3,5	-0,2	3,1	3,2	-0,1
Serviceinnstilling	3,9	4,1	-0,2	3,3	3,6	-0,3
Renhold	3,8	4,1	-0,3	3,4	3,7	-0,2
Servering	3,6	3,6	0,0	3,1	3,3	-0,2
Gjennomsnitt	4,0	4,1	-0,1	3,1	3,4	-0,3

^a 1= svært lite viktig. 2= lite viktig. 3= verken viktig eller uviktig. 4=ganske viktig. 5= svært viktig.

^b 1= svært misfornøyd. 2= ganske misfornøyd. 3= verken fornøyd eller misfornøyd. 4=ganske fornøyd. 5= svært fornøyd.

Kilde: Jørgensen et al (2008).

I Aarhaug m.fl. (2015) ble virksomheter i Vest-Finnmark spurt om viktigheten av investeringer i ulike vegprosjekter. For alle virksomhetene samlet var det i hovedsak vegprosjekter med tilknytning de to regionsentrene Alta og Hammerfest som kom ut som aller viktigst for virksomhetene. Tiltakene med utbedring av strekningen E6 Olderskog–Lakselv og ny avlastningsveg Alta var også «svært viktig» for 25 prosent av respondentene fra Hasvik. Men utbedring av strekningen Fv882 Langfjordbotn–Hasvik er mye viktigere – her svarte 81 prosent fra Hasvik at det var «svært viktig».

I samme undersøkelse ble det sett på hvordan virksomhetene vurderte viktigheten av annen type ny infrastruktur (enn veg). Her kommer «Ny lokal lufthavn i Hammerfest», «Hurtigbåt internt Hasvik, Loppa, Altafjorden», og «Ferje Hasvik–Loppa/Øksfjord» ut som særlig viktig for virksomhetene i Hasvik.

Den landsdekkende bo- og flyttemotivundersøkelsen som ble gjennomført for noen år siden viste at arbeid i større grad blir nevnt som begrunnelse for å flytte til eller bli boende i distriktsregionene enn i andre typer regioner, jf. Sørli m.fl. (2012). Sånn sett ligger det til

rette for en god utvikling i Hasvik, med et aktivt næringsliv i vekst, jf. kapittel 1.1. Samtidig vet vi at gode kommunikasjonsmuligheter er viktig for innbyggernes bolyst og trivsel på et sted. Et godt samband med omverden kan være et avgjørende moment i forhold til en beslutning om å bli boende eller flytte til/tilbake.

For å få innsikt i næringslivets og befolkningens syn på sambandet og Fv882, pålitelighet og utfordringer per 2019, har vi vært avhengig av informasjon fra lokalt hold. Denne delen er delvis bygd på informasjon vi har fått ved samtaler med lokalt næringsliv og ansatte i kommunen.

3.2 Sjømatnæringen

Sjømatnæringen utgjør en stor andel av sysselsettingen i Hasvik. Om lag en tredel av de som har arbeidssted i Hasvik er tilknyttet fiske eller fiskeindustri, med rundt 60 sysselsatte personer i fiske og 70 personer i fiskeindustrien, av totalt 415 sysselsatte i kommunen (2018-tall fra SSB). I tillegg sysselsetter fiskeindustrien en god del sesongarbeidere. Både fiske og fiskeindustri kan sies å være transportavhengige næringer. For å få levert produktene (fersk fisk eller bearbejdede fiskeprodukter) må de transporteres ut, og det er ikke noe alternativ til transport med lastebiler via ferja og Fv882. I markedet etterspørres fersk fisk av god kvalitet, og en større andel av det som sendes til markedet er fersk fisk nå sammenlignet med for noen år siden. Uttransportert mengde ligger på 20–25 000 tonn per år (Transportutvikling 2018).

Høysesong for sjømatnæringen er fra februar til mai. I denne perioden setter ferja begrensninger for næringen med dagens kapasitet. Næringsaktørene planlegger for maks 3–4 vogn-tog med fisk på ferja pr dag i høysesongen. De opplyser at de kunne ha fylt flere lastebiler i høysesongen, men det går ikke på grunn av ferjekapasiteten.

Verdien av redusert reisetid, mindre forsinkelser og redusert usikkerhet rundt transport er stor for leverandører av fersk fisk. Dette illustreres av TØIs nasjonale verdsettingsstudie for godstransport som ble gjennomført i 2018. Her verdsetter bedriftene både raskere og mer pålitelig godstransport. I tidsverdistudien troner fersk fisk i særklasse som den varegruppen med høyest tidsverdi, det vil si den varetypen som produsentene er villig til å betale mest for å spare inn på transporttiden (se tabell 3.2).

Tabell 3.2: Tidsverdier (VTTTS) per varegruppe (kroner per tonntime).

Varegruppe	Anbefalt tidsverdi
Fersk fisk	193,6
Andre termovarer	110,2
Høyverdivarer	106,1
Elektrisk utstyr, husholdningsartikler, maskiner og transportmidler	74,2
Andre matvarer/næringsmidler	32,2
Annet stykkgoods	19,5
Fryst fisk	19,4
Byggevarer	14,0
Metaller og metallvarer	13,6
Petroleumsprodukter	7,8
Massevarer	4,8
Andre industrivarer	4,7
Kjemiske produkter	4,5
Tømmer og andre skogprodukter	2,0

Kilde: Halse m.fl. 2019

I tillegg kommer verdien av redusert usikkerhet ved transport, og økt punktlighet på leveringstid.

Fra samtale med sjømatnæringen opplyses det at transporttiden i seg selv ikke er det store problemet, så lenge transporten går uten problemer. Sluttdestinasjon for produktene er hovedsakelig markeder i EU (Danmark, Spania, Portugal) så kjøretiden er uansett lang og mulig å tilpasse når det bare er snakk om minutter. Det er usikkerheten rundt veien fram til E6 som er det største problemet. Hovedargumentet for å flytte ferjeleiet er å få transporten bort fra Fv882 mellom Øksfjord og Langfjordbotn ettersom bilene ofte blir stående på denne strekningen vinterstid, og det tar tid å få bergingsbil. Strekningen er også rasutsatt og det tar tid før det gjennomføres rydding etter ras. I slike tilfeller er det ikke lengre snakk om minutter – det er timer og døgn. Og hvis varene ikke når markedet til avtalt tid reduseres verdien av lasten vesentlig. I noen tilfeller kanselleres bestillingen og man må finne en annen kjøper.

3.3 Reiselivet

Kommunen har ifølge virksomhetsstatistikken fra SSB ett hotell samt fem registrerte ferie-utleievirksomheter. I tillegg er det fem registrerte virksomheter som driver innenfor «reisebyrå/opplevelses-, arrangements- og aktivitetsvirksomhet». Antall sysselsatte innen overnattings- og serveringsvirksomhet har de siste ti år vært ganske stabilt i kommunen, med 15-20 personer. I tillegg er det en del sesongarbeidere i bransjen i sommerhalvåret.

Reiselivet har vært i sterk vekst i mange år. Da næringsaktørene ble med i satsingen «Storfiskens rike» i 2002 var det bare cirka 1.000 overnattingsdøgn i Hasvik. Nå gis det anslag fra lokalt hold på rundt 60.000 gjestedøgn årlig. Anslaget bygger på lokal kunnskap om antall senger, sesong og belegg. Dette er nok et vel positivt anslag, da Statistikknett opererer med rundt 105 000 overnattinger per år samlet for 8 kystkommuner³ i Finnmark der Hasvik inngår (Statistikknett 2019), men det er liten tvil om at det har vært en relativt kraftig vekst i Hasvik uansett.

De fleste turistene kommer med ferja. Informasjon fra næringen viser at majoriteten kommer fra Alta-siden. I den grad man kjører langveis fra (land sør for Norge) kommer en raskest til Øksfjord ved å kjøre gjennom Sverige og Finland, og over til Norge på E45 over Kautokeino og via E6 fra Alta. Noen kommer også i leiebil via flyforbindelse fra Alta. Hurtigruta har liten betydning for turismen til Hasvik. Ankomsttidene i Øksfjord er ikke egnet til å dra til Hasvik (nordgående rute fra Tromsø er i Øksfjord klokka 2 om natta).

Sesongvariasjon i reiselivsnæringa er stor. Sesongen varer fra mars til september/oktober. Havfisket starter i mars, og på den tida er det utfordrende i forhold til at det også er høysesong for fiskenæringene. Dagens kapasitet på ferja er da en flaskehals, noe antallet gjenstående biler indikerer (figur 2.7). Imidlertid er det gunstig at reiselivet og sjømatnæringen ikke har helt sammenfallende høysesonger, men delvis utfyller hverandre i forhold til arbeidskraft- og transportbehov.

Det som skiller reiseliv fra en del andre næringer er at produktet som selges har en stor immateriell komponent. Et steds image og usikkerhet ved transporten gir direkte innvirkning på inntjeningen. En annen næring kan beregne et påslag for en kalkulert risiko for forsinkelse og så eventuelt konkludere med at det blir fortjeneste likevel. Reiselivet kan ikke

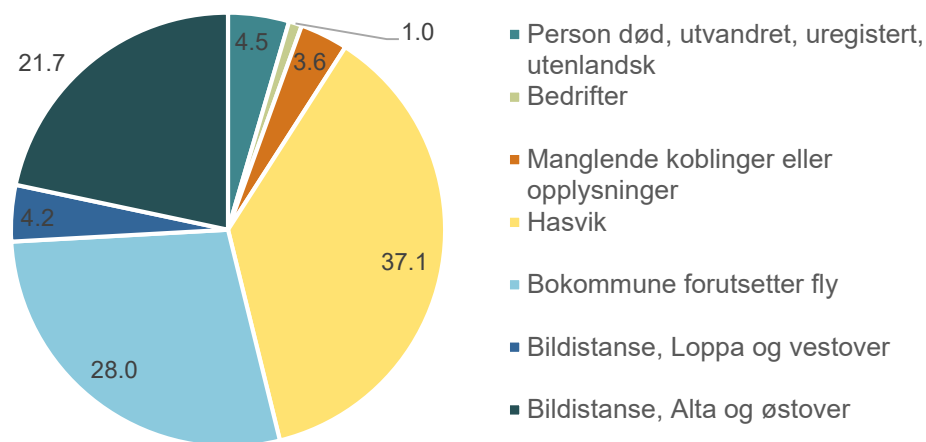
³ Kommunene som omfattes er 2019 Nordkapp, 2014 Loppa, 2015 Hasvik, 2018 Måsøy, 2022 Lebesby, 2023 Gamvik, 2024 Berlevåg og 2028 Båtsfjord. Noe av avviket mellom lokale anslag og offisiell statistikk er at offisiell statistikk ikke får med seg overnatting i bobil, i private utleieenheter (AirBnB o.l.), telting osv.

det. Usikkerheten både ved framkommelighet på Fv882 og det å komme med ferja er en del av Hasvik som reiselivsprodukt og gjør dette mindre salgbart.

I forhold til reisen oppgis da også at kjøreturen mellom Øksfjord og Langfjordbotn, med rasutsatte strekninger, er en utfordring. For det første er det de reelle hendelsene representert ved stenging av vei på grunn av faktiske ras, rasfare eller fastkjørte trailere. For det andre er den «følte» utryggheten. En del kjenner seg utrygge når man blir påminnet om ras som nylig har gått (synlig spor av skred). Eller de blir utrygge når de møter store trailere på veien eller inne i tunnelen. En del turister har oppgitt forhold ved veistandarden og veistrekningen som grunn for at de ikke vil komme tilbake senere år. En flytting av ferjeleiet, som vil gi direkte tilgang på E6, vil i så fall være positivt for næringen.

Framtidsutsiktene for reiselivet i Hasvik oppgis som lyse – hvis man får et bedre samband med fastlandet, med sikker og stabil/forutsigbar reisevei. Det har vært mye uro rundt ferja de siste årene og det er viktig for reiselivet at denne støyen reduseres. Bransjen selv mener at det er særlig stort potensial for mer vinterturisme samt utvikling av konferansevirksomhet på senhøsten/tidlig vår. Det ville i så fall kunne skape flere helårsarbeidsplasser. Næringsaktøren opplever at Hasvik har interesse som destinasjon, men droppes på grunn av usikkerhet rundt reisevei.

Det er registrert 166 fritidseiendommer i kommunen. TØI har tilgang på et spesialdatasett som viser hvor eieren av fritidseiendommene bor. Det er flere som har bostedskommune fra Alta og østover enn fra Loppa og vestover (21,7 mot 4,4 prosent). For disse vil endring av ferjeleiet til Langnes være gunstig. En god del (28 prosent) har bostedskommune såpass langt unna at man kan anta de drar med fly for å komme til Hasvik. De som tar fly til Alta og kjører videre derfra vil også få en positiv effekt av en mer pålitelig og sikker reisevei.



Kilde: TØI- spesialdatasett

Figur 3.1: Fordeling av bostedskommune for eiere av fritidseiendommer i Hasvik kommune, 2014. Prosent.

3.4 Personlig tjenesteyting og bolyst

Hasvik kommune har mange tjenestetilbud på øya, men det er likevel begrenset hva en kommune med i overkant av tusen innbyggere har tilgjengelig lokalt av varer og tjenester. Det er tre dagligvarebutikker i kommunen. For innkjøp av andre varer drar man inn til fastlandet, og først og fremst til Alta, for å handle. Alta er også byen man i hovedsak drar til for å ta del i ulike kulturtilbud.

Skal en til Tromsø tar en vanligvis fly. Til Hammerfest tar en fly eller hurtigbåt. Ifølge informanter i Hasvik er det hovedsakelig elever/studenter og de som skal til sykehuset som

reiser til Hammerfest. Prisene på flyreiser er regulert og rimelige ut fra Hasvik sammenliknet med andre kortbaneruter.

Generell usikkerhet rundt kommunikasjon nevnes av informantene å påvirke bolyst og attraktiviteten til stedet. Dette nevnes som et moment både i forhold til å bli boende, men også i forhold til å tiltrekke seg tilflyttere eller tilbakeflyttere. For noen er usikkerheten og utrygghet rundt kommunikasjon med omverden det avgjørende momentet som gjør at de velger å bosette seg et annet sted.

De fleste fastboende drar fra Hasvik med bil, og er da helt avhengige av ferja og å kjøre strekningen Øksfjord–Langfjordbotn.

Informanter sier at de kvier seg for å ta turen vinterstid på grunn av veistrekningen Øksfjord–Langfjordbotn. Selv om man er vant til veien, er det forbundet med utrygghet å kjøre på den i de periodene man frykter det kan være rasfare. Dette er i tråd med resultatene i Jacobsen et al (2016), som undersøkte hvordan innbyggerne i to lokalsamfunn påvirkes av risiko for veistegning på grunn av blant annet rasutsatthet. De finner at majoriteten av respondentene rapporterer utrygghet i forhold til reise på grunn av risiko for ras (82 prosent), bekymringer for å bli syk når veien kan være stengt (76 prosent), eller bekymring for syke familiemedlemmer eller naboer (75 prosent). Dette selv om respondentene i studien var vant til faren som ras utgjør.

Dette er også i tråd med figur 2.5, der en ser at antall personbiler er betydelig lavere i vintersesongen. En god del av dette er nok på grunn av færre turister, men det er sannsynlig at også lokalbefolkningen opplever begrensning i sin mobilitet som følge av rasfare og usikkerhet ved framkommeligheten.

Dette gjelder nok også befolkningen i Hasvik. I tillegg er det en usikkerhet om ferja går eller at man når den når man skal tilbake etter en tur i Alta, og det har også gjort at man vegrer seg for turen. Hvis man blir stående igjen i Øksfjord om kvelden er det langt tilbake til Alta eller andre steder for overnatting.

4 Sambandstatus

Ferjeforbindelsen Hasvik–Øksfjord er en del av fylkesvei 882 og kommer på den måten inn under Finnmark fylkeskommunes ansvarsområde. Ferjeforbindelsen var tidligere riksveiferje (del av stamvegnettet), men ble i forbindelse med forvaltningsreformen omklassifisert til fylkesveisamband (St. prp.nr. 72 (2008–2009)) på linje med en hel rekke andre ferjesamband. Det betyr blant annet at det er Finnmark fylkeskommune som forhandler fram avtale med det rederiet som skal drifte sambandet. Rammebetingelsene for avtalen vil være avhengig av fylkeskommunens samferdselsbudsjett og faglige vurderinger.

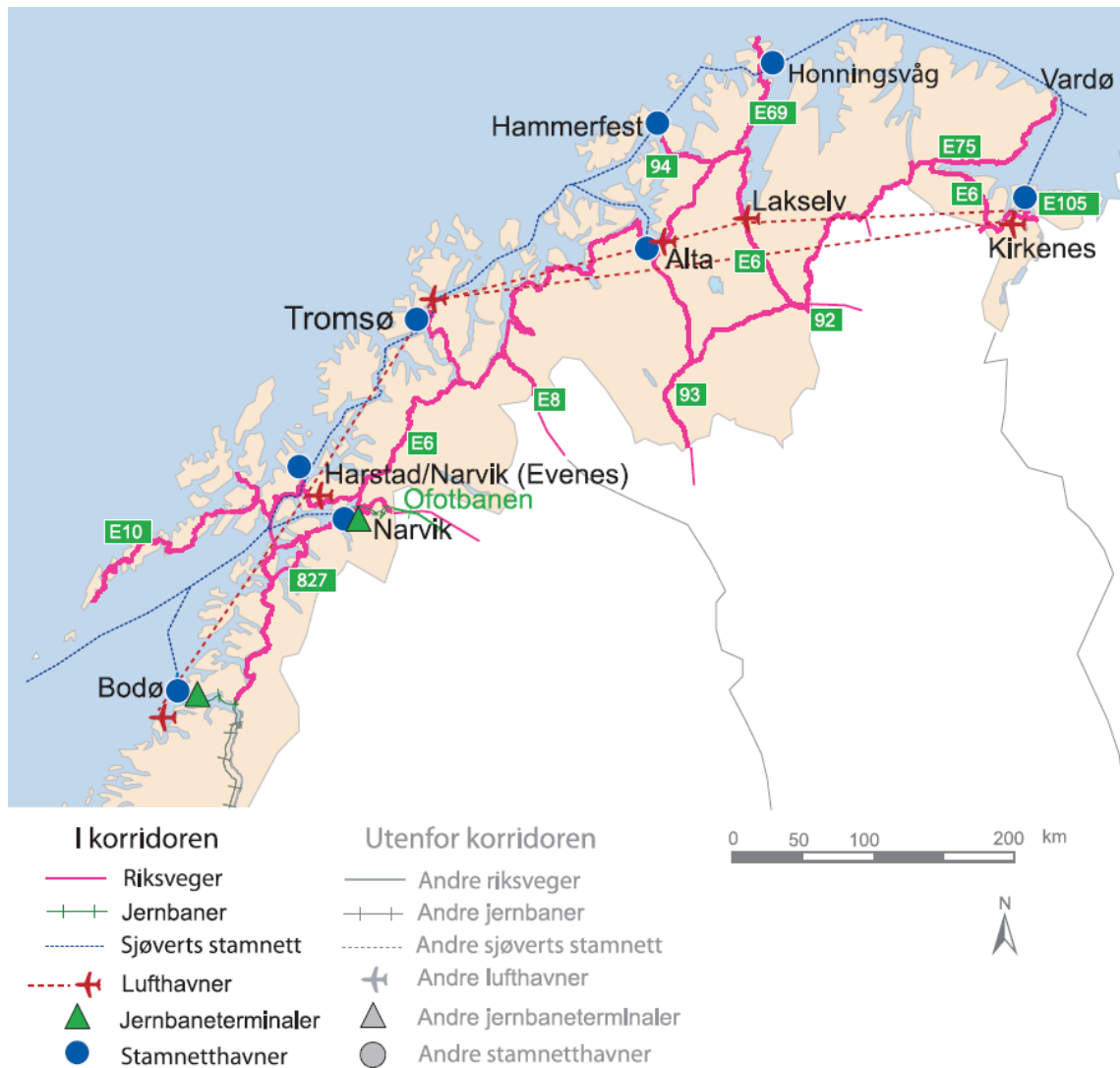
Hasvik kommune vurderer om det er mer tjenlig om sambandet er et riksveisamband, slik det var før forvaltningsreformen. I følge Nasjonal transportplan 2010–2019 skal følgende kriterier for riksveg legges til grunn:

Vegen skal ha en kobling til:

- Nasjonale knutepunkter dvs.
 - Nasjonale, intermodale godsknutepunkt, dvs. stamnetthavner (sjø til land), store jernbanegodsterminaler og enkelte ferjeterminaler som er viktige for godstransporten
 - Knutepunkt for persontransporten, dvs. stamlufthavner og nasjonale kollektivknutepunkt (Oslo Sentralstasjon og Oslo Bussterminal)
- Større byområder dvs.
 - Kommuner med over 20.000 innbyggere og med ett stort tettsted
- Interregionale veger dvs. veger som går gjennom minst tre fylker
- Veger som er tilknyttet riksveger i nabolandene dvs.
 - Utenlandsforbindelser som har en viktig nasjonal betydning

(St.mld. nr. 16 (2008–2009))

Per i dag er det tydelig at ferjesambandet mellom Hasvik og Øksfjord i seg selv ikke oppfyller disse kriteriene. Ved etablering av ferjeleie ved Langnes vil imidlertid ferjesambandet Hasvik–Langnes være direkte koblet til E6. Denne er en interregional vei og knyttet til både knutepunkt for persontrafikk (Flyplassen i Alta), stamnetthavn (Alta havn) og riksvei i naboland via E8 og E45, se figur 4.1. Særlig E8 omtales i Nasjonal transportplan 2010–2019 (St.mld. nr. 16 (2008–2009)) som en viktig utenlandsforbindelse for godstransport. Dette er relevant for ferjeforbindelsen til Hasvik, der det transporteres mye fersk fisk som skal til markedene via disse veiene. Som nevnt er fersk fisk den varegruppen med høyest tidsverdi (Halse m.fl. 2019).

Kilde: St.mld. nr. 16 (2008–2009)⁴

Figur 4.1: Korridor 8 BodøNarvikTromsøKirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland.

En eventuell tilknytning til E6 er ikke i seg selv noe argument for å gjøre om statusen på ferjesambandet til en del av stamvegnettet. Det betyr bare at det formelt vil være en mulighet gjennom en eventuell politisk prosess. I vurderingene vil det være flere parametere som er aktuelle. Ferjedriftsstandard NTP 2010–2019 angir servicemål for frekvens, forutsigbarhet, åpningstid og servicenivå (andel kjøretøy som kommer med ønsket ferjeavgang). Trafikkvolum (PBE ÅDT) og lengde på strekning/samband ligger til grunn for kategorisering i standardklasse, se tabell 4.1 (Nasjonal Transportplan 2010–2019).

⁴ Strekningen sørover fra Alta til riksgrensen, som på figuren har benevnelsen «93», er senere omklassifisert til europavei med betegnelsen E45.

Tabell 4.1: Ferjedriftsstandard NTP 2010–2019.

	Takst- sone	Frekvens Avganger pr døgn	Forutsigbar i timer	Åpnings- tid pr døgn	Åpnings- tid pr døgn lørdag	Åpnings- tid pr døgn søndag	Maks tid mellom avgangene	Servicenivå (år)	
Rv 1	Rv > 2500 PBE ÅDT	38	15	24	24	24	2 ½ time	98 %	
Rv 2.1	Rv < 2500 PBE ÅDT	36	12	24	19	19	2 ½ time	98 %	
Rv2.2	Rv < 2500 PBE ÅDT	Egne vurderinger							
Fv 1	Fv > 2500 PBE ÅDT	36	12	24	24	24	2 ½ time	98 %	
Fv 2.1	Fv 1000 - 2500PBE ÅDT	30		18	16	16		98 %	
Fv 2.2	Fv 1000 - 2500PBE ÅDT	20 -	Kont. Drift						
Fv 3.1	Fv 500 - 1000 PBE ÅDT	1 - 4		18	16	16		98 %	
Fv 3.2	Fv 500 - 750 PBE ÅDT	5-	Kont. Drift						
Fv 3.3	Fv 750-1000 PBE ÅDT	5-		18	16	16		98 %	
Fv 4.1	Fv 100- 500 PBE ÅDT	1 - 4		16	15	15		98 %	
Fv 4.2	Fv 100- 500 PBE ÅDT	5 - 9		16	14	14		98 %	
Fv 4.3	Fv 100- 500 PBE ÅDT	10 - 20		16				98 %	
Fv 4.4	Fv 100- 500 PBE ÅDT	21 -	Kont. Drift						
Fv 5	Fv < 100	Egne vurderinger							98 %

Kilde: Nasjonal Transportplan 2010–2019/Statens vegvesen 2018

Sambandet Hasvik–Øksfjord er klassifisert som Fv. 4.4. i sommermånedene (165 PBE ÅDT) og som klasse Fv. 5 i vintermånedene (95 PBE ÅDT) (Statens Vegvesen 2018). Det er imidlertid sterke signaler fra næringslivet i Hasvik om at det er potensial for relativ kraftig vekst i transportbehovet i de nærmeste årene. Fiskeforedlingsindustrien mener at det med eksisterende anlegg godt kan bli 20–30 prosent økning i transportbehovet i løpet av 2–3 år, og at virksomhetene i tillegg anser Hasvik som egnet for videre investeringer og ekspansjon. I tillegg foreligger det betydelige planer om nyetablering innen sektoren fra andre selskaper. Uansett vekst vil imidlertid trafikken i sambandet neppe øke så mye at det vil klassifiseres som noe annet enn en underkategori av Fv. 4.

Statens Vegvesen foreslår en revisjon av standarden i tabell 4.1, der det blant annet blir en noe bedre differensiering i de nederste klassene Fv. 4 og 5 (Statens vegvesen 2018). Dette får imidlertid ingen praktiske konsekvenser for sambandet Hasvik–Øksfjord.

Trafikkmengden i det eventuelle sambandet Hasvik–Langnes tilsier en klassifisering blant de mindre fylkesvei-sambandene. Imidlertid finnes det også en riksveiklasse Rv2.2, der trafikkvolum ikke er en forutsetning for klassifiseringen, og der det gjøres andre vurderinger som ikke er knyttet til frekvens og åpningstid (linjen i tabell 4.1 er blank). Sambandet Bodø–Værøy–Røst er for eksempel et slikt samband. Det er altså åpnet for å klassifisere også samband med lav trafikkvolum som stamnettsamband, men vurderingene knyttes altså til andre størrelser enn retningslinjene i NTP 2010–2019.

Det vil derfor være mulig for Hasvik kommune å argumentere for at et eventuelt samband Hasvik–Langnes bør være stamnettsamband, slik at utforming av anbud og forhandlinger om tilbudet ikke gjøres i regi av fylkeskommunen men av staten. Imidlertid står det i Nasjonal transportplan 2018–2029:

Sentrale oppfølgingspunkter for å forbedre innkjøpsprosessene på kort sikt er bedre samordning på oppdragsgiversiden, bedre og mer profesjonelle innkjøpsprosesser og å skaffe bedre styringsdata om ferjedriften. For å oppnå bedre samordning på oppdragsgiversiden tilrår departementet at det etableres en

helhetlig og veiledende, nasjonal ferjestrategi for kjøp av ferjetjenester på riks- og fylkesveg. I denne strategien vektlegges en bedre samordning mellom stat og fylkeskommuner, både med hensyn til utarbeiding av anbudsdokumenter, langsiktighet i arbeidet med utlysinger, standardisering av materiell, utarbeiding av en ferjedriftstandard og kontraktsoppfølging m.v. Arbeidet vil basere seg på samarbeid mellom stat og fylkeskommuner, men departementet forutsetter at Statens vegvesen vil ha en koordinerende rolle i arbeidet.

Nasjonal Transportplan 2018–2029 s 126

Dette er tydelige signaler om at skillet mellom ferjer i de ulike kategoriene i mindre grad bør gi seg utslag i kvaliteten på tilbudet. Følges disse retningslinjene opp vil det derfor i framtiden være mindre skille mellom riksvegferjer og fylkesveiferjer enn det er i dag.

5 Oppsummering

Hovedmotivasjonen for Hasvik kommune for å eventuelt etablere et nytt ferjeleiet ved Langnes er todelt. For det første vil reisende til/fra Hasvik slippe å forholde seg til strekningen langs fylkesvei 882 fra Øksfjord til Langfjordbotn. For det andre vil reisetiden endre seg.

I forhold til endret reisetid har vi vist at det er to faktorer som er avgjørende. Den viktigste faktoren er hastigheten på ferjene. Ved å flytte anløpsstedet til Langnes øker en samtidig lengden på ferjeruten med nærmere 30 kilometer. Siden ferjene i dag går relativt sakte vil en dermed få lengre reisetid. Med dagens reisemønster må en ferje kjøre med minst 15 knop for at reisetiden via Langnes skal være like kort som dagens reisetid.

Den andre faktoren er reisemønsteret. Ved flytting av anløpssted til Langnes vil ruten mot Alta bli tilnærmet like rask som i dag. Ferjene må bare øke hastigheten med litt over én knop for at reisetiden blir den samme. All øking utover det gir innsparing av reisetid for alle reisemål som nås via Alta. Dette gjelder stort sett for all person- og servicetrafikk, og mesteparten av godstrafikken. Det er bare trafikk vestover som vil få økt reisetid ved nytt anløpssted på Langnes. Her vil kjøretiden bli lengre uansett hvor fort ferjene kjører. Øking i reisetid vil også være betydelig. Ved 15 knops fart tar det nesten 50 minutter lenger hvis transporten går vestover. Hvis farten er 17 knop er økt reisetid rundt 40 minutter. Dette vil først og fremst en mindre del av godstransporten merke, da det er denne typen transport som har denne ruta. Ved flytting av anløpssted til Langnes er det imidlertid mulig at en enda større andel av godstransporten vil velge ruten via Alta og E45 for en del av destinasjonene.

Reisetid alene gir dermed ikke noen gevinst ved å flytte anløpsstedet til Langnes. Derimot er det viktig for en del brukergrupper å unngå fylkesvei 882 mellom Øksfjord og Langfjordbotn. Deler av denne veien er både smal, svingete, utsatt for skred og med bratt stigning. Det er også den eneste ankomstruten til ferjeleiet i Øksfjord. Utdrøingen er først og fremst knyttet til transport av fisk, både fra Øksfjord og fra Hasvik. Transport av fisk skjer med trailere. Det er ikke uvanlig at disse, når de er fullastet, har problemer med fremkommeligheten på Fv882. Særlig ved Øksfjordbotn er det en svingete stigning der trailere lett blir stående på tvers på glatt føre. Dette sperrer også veien for all annen trafikk, i tillegg til at fersk fisk har den høyeste tidsverdien av alle varer (reisekostnadene er størst). Tidsverdien reflekterer kostnadene ved «normal» transport. I tillegg vil eventuell uforutsette stopp i transporten gi store økonomiske tap ved at produsenten oppnår dårligere pris i markedet når fisken kommer fram seinere enn avtalt.

Et tilleggsmoment er at tiden på ferja kan fungere som hviletid for yrkessjåførene. Det betyr i praksis at kjøretiden starter 80 minutter seinere hvis anløpsstedet flyttes til Langnes. Det gir en økt fleksibilitet med hensyn til når og hvor neste hviletid skal tas, og kan i noen tilfelle spare sjåføren for én hviletid, avhengig av destinasjon.

Reiselivsnæringen opplever en del av de samme begrensningene som sjømatnæringen. Begrensningen i kapasiteten på ferjene vanskeliggjør videre vekst. Ikke minst manglende pålitelighet og framkommelighet på veien Øksfjord–Langfjordbotn ses på som et problem. En ekstra utfordring for reiselivet er at usikkerhet og dårlig image for transporten blir en del av produktet.

Sambandet Hasvik–Øksfjord er i dag definert som fylkesvei. Et nytt ferjeleie på Langnes vil i praksis ligge rett ved E6. I prinsippet er det dermed rom for å redefinere sambandet til Hasvik som riksvei, noe det også var før reformen som flyttet en del samband til fylkeskommunene. Hasvik kommune har uttrykt ønske om at sambandet skal bli riksveisamband. Dette må ses på som en misnøye med sambandet i dag som et resultat av prosessen i fylkeskommunen når denne framforhandler kontrakten med rederiet (Boreal) som driver sambandet. Ferjene går sakte og har begrenset kapasitet. Ferjene er fulle store deler av året og gjenstående biler er ikke uvanlig – særlig i høysesongen for frakting av fersk fisk. Begge de største virksomhetene ønsker økning i produksjonen, i tillegg til at Cermaq planlegger et smoltanlegg i Breivikbotn. Manglende ferjekapasitet vil kunne skape store vansker for denne utviklingen. Imidlertid er det usikkert hvorvidt en endring til riksveisamband ville løse denne utfordringen. Selv om riksveisamband erfaringsmessig har fått større økning i tilskudd enn fylkesveisamband siden reformen, er det usikkert om dette vil fortsette. I tillegg er det kommet signaler i den siste nasjonale transportplanen at skillet mellom fylkesveisamband og riksveisamband skal minimaliseres ved at innkjøpsprosessene for fylkes- og riksveisamband samordnes og at Statens vegvesen får en koordinerende rolle for begge. Dette kan sikre at eventuell mangelfull kompetanse i fylkeskommunen ikke blir et problem ved ny anbudsrunder for driften av sambandet.

Prosjektet har avdekket at kapasiteten på ferjene er for liten for videre samfunns- og næringsutvikling i Hasvik. Dette vil dermed være en naturlig del av diskusjonsgrunnlaget ved neste konsesjonsrunde for drift av sambandet. Økt kapasitet på et ferjesamband kan oppnås både med større ferjer og ved økt frekvens på avgangene. Frekvenser og ruteopplegg er ikke en del av dette prosjektet, men i et vedlegg peker vi på at økt frekvens har den tilleggsfunksjonen at reell ventetid – og dermed den faktiske reisetiden – går ned. På den annen side vil større ferjer tåle dårlig vær bedre og det vil være lettere få plass til store biler – slik sjømatnæringen er avhengig av.

En punktvis oppsummering kan dermed bli denne:

- Hovedargumentet for å etablere ferjeleie på Langnes er å unngå veistrekningen Øksfjord–Langfjordbotn.
 - Dette gjelder særlig sjømatnæringen som har høysesong når veien kan være glatt og usatt for skred. Manglende framkommelighet gir store økonomiske tap.
 - Også reiselivsnæringen opplever strekningen som et problem. Både for pålitelighet/framkommelighet og der usikkerheten skader selve reiselivsproduktet.
 - Fastboende i Hasvik har Alta som sin «by», og vil ha fordel av Langnes som anløpssted. Selv om befolkningen er vant til usikkerhet ved framkommeligheten, er det også for dem en belastning.
- Etablering av ferjeleie på Langnes gir generelt ingen innsparing i reisetid
 - En mindre del av godstransport med dagens reisemønster får betydelig lengre reisevei siden mye går vestover på fastlandet. Største delen går imidlertid via Alta, og denne ruten kan bli enda mer aktuell med ferjeleie på Langnes.
 - Kjøretid starter seinere på ruten ved anløp på Langnes, noe som gir fleksibilitet i forhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene
 - Persontransport får tilnærmet samme reisetid som i dag siden denne stort sett går mot Alta.
 - Med dobling av reiselengden for ferje ved anløp Langnes blir hastighetene på ferja helt avgjørende – desto raskere ferje, desto bedre kommer et ferjeleie på Langnes ut i forhold til Øksfjord.

- Prosjektet har ikke som mandat å vurdere ferjene utenom hastighet, men har avdekket kapasitetsbegrensninger på ferje i forhold til videre utvikling i Hasvik. Det påpekes at økt kapasitet kan oppnås både ved økt frekvens og større ferje, der begge alternativene har sine fordeler og ulemper.
- En omklassifisering av sambandet til riksvegsamband vil gi andre rammer for senere kontraktsinngåelser med operativt rederi. Sambandet vil dra veksler på statens kompetanse og kommer inn under et annet budsjett. Imidlertid er det lagt opp til å minske skillet mellom fylkes- og riksveisamband i nasjonal transportplan når det gjelder rutiner for kontraktsinngåelse. Hvis dette faktisk følges opp, er det mindre viktig hva slags status sambandet har.

Prosjektet har ikke tatt mål av seg til å anbefale eller fraråde etablering av nytt ferjeleie på Langnes. En slik etablering koster penger og ved enhver omlegging av samferdselsstrukturer vil det være interessekonflikter. Til syvende og sist er dette prioriteringer som må gjøres av fagmyndigheter eller på politisk nivå; både mellom alternativ bruk av pengene, mellom regioner og mellom de befolknings- og brukerkategorier som tjener og taper på omleggingen.

Referanser

- Denstadli, J.M., Ø. Engebretsen og P. Dybedal (2013) «Reisevaneundersøkelse for riksvegfergesambandene», *TØI-rapport nr. 1282/2013*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Halse, A. H. et al (2019) «Bedrifters verdsetting av raskere og mer pålitelig transport. Den norske verdsettingsstudien for godstransport 2018». *TØI rapport 1680/2019*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hansen, W., F. Gundersen og G.N Jordbakke (2019) Høyfrekvent ferjetilbud. *TØI rapport 1732/2019*, Oslo: Transportøkonomisk institutt. Under utgivelse.
- Hasvik kommune (2016) *Planstrategi for Hasvik kommune 2016–2019*, saksnr 16/72, Hasvik: Hasvik kommune.
- Jacobsen, J. Kr. Steen, M. D. Leiren,, og J. Saarinen (2016) “Natural Hazard experiments and adaptations: A study of winter cimete-induced road clouseres in Norway”, *Norsk geografisk tidsskrift*, vol 70, no 5, pp 292–305.
- Jørgensen, F. og G. Solvoll (2018) «Determining optimal frequency at ferry crossings», *Transport Policy*, Vol. 63, pp 200–208. Elsevier.
- Jørgensen, F., T. Martinsen, og G. Solvoll (2008) «Verdsetting av riksvegfergetilbudet i Norge», *Sib rapport nr 4*, Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi, Handelshøgskolen i Bodø.
- Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, Samferdselsdepartementet.
- Müller, F. og H. J. Svendsen (2016) «Ferjesambandet Hasvik–Øksfjord, En vurdering av tilbud og etterspørsel», *Rapport nr 1607*, Molde: Møreforskning Molde.
- St. prp.nr. 72 (2008–2009) *Om nokre saker på Samferdselsdepartementets område*, Samferdselsdepartementet.
- St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, Samferdselsdepartementet.
- Staten Vegvesen (2018) «Ferjedriftsstandard 2018. Forslag til endring av ferjedriftstandard NTP 2010–2019». *Notat Statens vegvesen*. Oslo: Statens Vegvesen.
- Statens vegvesen (2019a) Trafikktelling, <https://www.vegvesen.no/trafikkdata/start/kart>
- Statens vegvesen (2019b) Ferjedatabasen, <http://fdb.triona.no/createReport.xhtml?jsessionid=16b4f1bdea480240e1181efbf7d8>
- Statens vegvesen (2019c) Kjøre og hviletid, <https://www.vegvesen.no/kjoretoy/yrkestransport/kjore-og-hviletid>
- Statistikknett (2019) <https://www.statistikknett.no/Default.aspx>.
- Sørli, K., M. Aure og B. Langset (2012), «Hvorfor flytte? Hvorfor bli boende? Bo- og flyttemotiver de første årene på 2000-tallet», *NIBR-rapport 2012:12*, Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Transportutvikling (2017) *Status 2016 – Nærings- og godstransporter i Finnmark*. Narvik: Trafikkutvikling AS.
- Transportutvikling (2018) *Status 2018 – Næringstransporter i Troms og Finnmark*. Narvik: Trafikkutvikling AS.
- Aarhaug, J., E. Farstad, F. Gundersen (2015) «Investeringer i infrastruktur – muligheter for Vest-Finnmark», *TØI-rapport 1416/2015*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Vedlegg

V1. Størrelser brukt i beregning av reisetider

Lengde på ferjerute Hasvik – Øksfjord: 15,67 nautiske mil, dvs. 29,0 km.

Lengde på ferjerute Hasvik – Langnes nord for Stjernøya: 32,72 nautiske mil, dvs. 60,6 km

Lengde på ferjerute Hasvik – Langnes sør for Stjernøya: 31,54 nautiske mil, dvs. 58,4 km.

Lengde på ferjeruter er hentet fra www.Norgeskart.no (Statens Kartverk).

Beregnet hastighet på dagens ferje er gjort ut fra rutetabellene til Snelandia:

<https://snelandia.no/Rutetabeller/2016Ferje>.

Kjøretid Øksfjord – Burfjord: 57 minutter

Kjøretid Langnes – Burfjord: 42 minutter

Kjøretid Øksfjord – Alta: 106 minutter

Kjøretid Langnes – Alta: 37 minutter

Kjøretider er hentet fra Google Maps.

V2. Informanter

Frank Arne Ylanan; daglig leder Lerøy Norway Seafoods AS, Havneveien 16A, 9595 Sørvær. Næringskode 10.209 Slaktning bearbeiding og konservering av fisk og fiskevarer ellers.

Mona Jacobsen Saab; Styreleder, daglig leder og medeier i Hasvik Hotell AS og styreleder i Sørværstua AS innen overnattingsvirksomhet. Også styreleder for Sørøya Sjømat AS med næringskode 10.850 Produksjon av ferdigmat.

Daniel Andersen; daglig leder Nergård Sørøya AS, Strandgata 23, 9593 Breivikbotn. Næringskode 10.201 Prod av saltfisk, tørrfisk og klippfisk.

Morten Henry Strifeldt; daglig leder og medeier Kranes Kjøkken AS, Strandgata 21, 9593 Breivikbotn. Næringskode 10.209 Slaktning bearbeiding og konservering av fisk og fiskevarer ellers.

Eva Danielsen Husby; Ordfører Hasvik kommune, styremedlem i Hasvik Maritime senter AS, Hasvik fiskeriservice AS, Nordavind – Strikkefabrikken AS og Sørøya Sjømat AS.

Erik Arnesen; Rådmann Hasvik kommune

V3. Ventetider og frekvens

Den teoretiske kjøretiden og overfartstiden vil være konstant, selv om en endrer frekvensen på ferjesamband. Imidlertid viser det seg at den *faktiske* reisetiden endrer seg ved endret frekvens. Endring i reisetiden for ferjesamband er knyttet til to størrelser når en endrer frekvensen. For det første viser det seg at den gjennomsnittlige *faktiske ventetiden* endrer seg med frekvensen. For det andre er det en *skjult ventetid* som ikke vises når en undersøker faktisk ventetid på ferjekaia, men er knyttet til at en må tilpasse sine gjøremål til avgangstidene for ferja. Tiden overfarten tar endres jo ikke selv om frekvensen øker.

Det viser seg at faktisk ventetid øker ved økt tid mellom avgangene. Dette er ikke overraskende, da det er vanskelig å beregne akkurat når en skal ankomme ferjekaia, og en del av passasjerene ankommer på mer eller mindre tilfeldige tidspunkt. Hvis alle ankom tilfeldig ville gjennomsnittlige ventetid vært halvparten av tiden mellom avganger, men empirien tilsier at det virkelige tallet ligger nærmere en tredjedel av tiden mellom avgangene (dvs. at noen beregner ankomsten godt i forhold til avgangstiden). Jørgensen og Solvoll (2018) benytter data fra Denstadli m.fl (2013) og beregner en funksjon for faktisk ventetid:

$VT = 0,28 + 0,15 \cdot \ln(18/F)$, der VT er ventetiden og F er antall avganger på de 18 mest trafikkerte timene i døgnet. Denne formelen passer godt med vårt formål, da det er timene på døgnet med arbeidsreiser og reiser til tjenester av ulike slag som definerer den funksjonelle integrasjonen i regionen. Resultatene av formelen gir også verdier rundt en tredjedel av tiden mellom ferjene. Fordelen med formelen framfor å bare bruke en tredjedel er at den tar høyde for at de reisende tilpasser seg noe i forhold til frekvens, det vil si at hvis ferja går med svært høy frekvens vil en i liten grad tilpasse ankomsttiden, men hvis ferja har flere timer mellom hver avgang vil en tilpasse seg slik at ventetiden blir vesentlig lavere enn en tredjedel.

Den skjulte ventetiden er når en har et gjøremål der en er avhengig av ferja, og ikke treffer tidsmessig med de oppsatte avgangstidene. Hvis ferja hadde gått oftere ville en kunne tatt en seinere ferje og likevel rukket det samme gjøremålet. En «taper» dermed den tiden en må ta ferja tidligere enn det som hadde vært nødvendig hvis ferja gikk akkurat slik at en rakk gjøremålet. Dette er en spesielt relevant problemstilling i vårt tilfelle, der arbeidsavtaler, møter, timer for tjenester o.l. er sentrale.

Hvis tidspunktene for gjøremålene sprer seg fullstendig tilfeldig utover i tid er tapt tid (skjult ventetid) i gjennomsnitt halvparten av tiden mellom ferjeavgangene. Det er også det Jørgensen og Solvoll (2018) benytter i sine beregninger. Imidlertid må en kunne forvente at ikke alle gjøremål er knyttet til et bestemt tidspunkt. Noen har f.eks. fleksibel arbeidstid, og vil rett og slett justere oppmøtetidspunktet etter rutetabellen for ferja. Og skal en bare dra for å handle i Alta vil den skjulte ventetiden være minimal så lenge en kom i butikkens åpningstid.

Frekvenser og ruteopplegg er ikke en del av dette prosjektet. Prosjektet har imidlertid avdekket at kapasiteten på ferjene er for små for videre næringsutvikling i Hasvik. Dette bør dermed være en del av diskusjonsgrunnlaget ved neste konsesjonsrunde for drift av sambandet. Men økt kapasitet på et ferjesamband kan oppnås både med større ferjer og ved økt frekvens på avgangene. Vi peker på her at økt frekvens har den tilleggsfunksjonen at reell ventetid – og dermed den faktiske reisetiden – går ned.

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 verrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett 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 transporter og generell transportøkonomi.

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

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

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