
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 firedel 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 egentransport).

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 trafikkutviklingen over Hammerfest havn og Polarbasen.

- Ny lufthavn ved Hammerfest

En ny lufthavn med større kapasitet er nødvendig for Hammerfest, om trafikkutviklingen 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.