

## 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

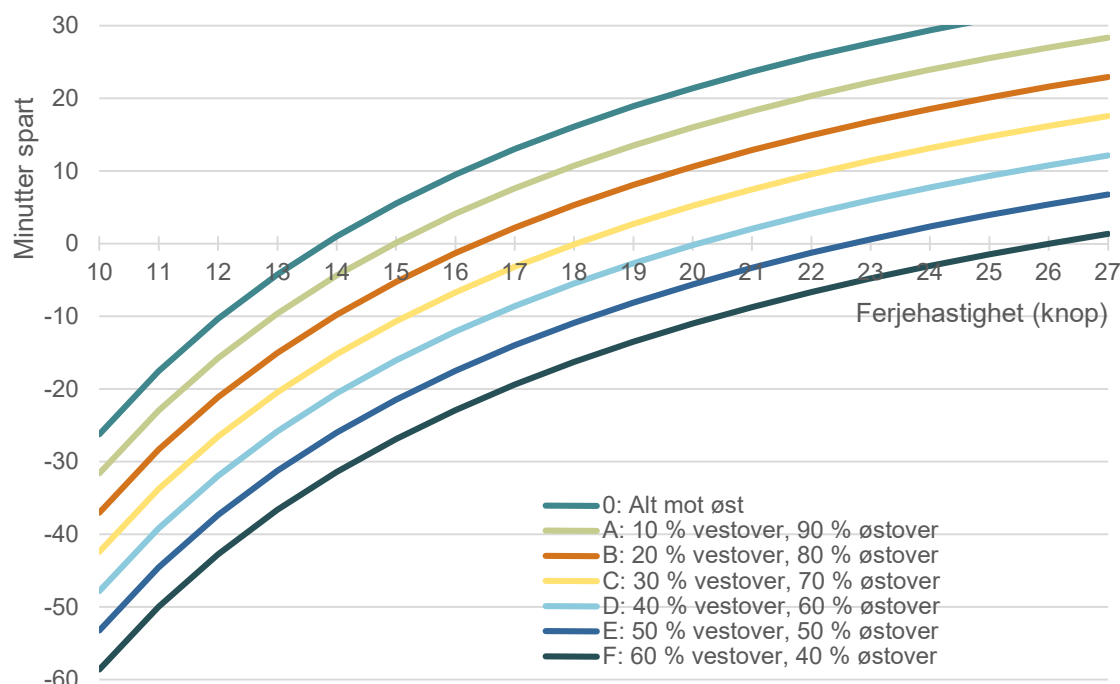
Hovedmotivasjonen for å eventuelt etablere et nytt ferjeleiet ved Langnes kan deles i to for Hasvik kommune. For det første vil reisende fra Hasvik slippe å forholde seg til strekningen langs fylkesvei 882 fra Øksfjord til Langfjordbotn. For det andre vil reisetiden endre seg.

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.