

Utfordringer ved transport på sjømatveiene i Vest-Finnmark

Prosjekteier

Vest-Finnmark Rådet

Prosjektleder:

Visjona AS

Dato: 22.10.2021

VISJONA





FORORD



Vest-Finnmark Rådet har engasjert Visjona AS i utredningsprosjektet «Utfordringer ved transport på sjømatveiene i Vest-Finnmark», for å kartlegge hvilke verdier som transporteres inn, og ut av fylket, og mer spesifikt hvilke problemstillinger dagens infrastruktur gir næringsaktørene i sitt daglige virke.



Arbeidet har vært utført av Bjørn Arne Føleide og Edmund Jr. Mikkelsen. Referansegruppe har vært ordførerne i Vest-Finnmark Rådet.



De viktigste punktene denne rapporten har som mål å kartlegge er volumer og type transporter og transportører som bruker regionens infrastruktur, og en beskrivelse av de mer typiske utfordringene aktørene opplever i løpet av et år mht. logistikk og driftsavbrudd o.l.



Vi har benyttet offentlig tilgjengelig statistikk fra ulike kilder, kombinert med Intervju av ulike sentrale interessenter for mer spesifikk dybdeinformasjon. Intervjuene har gitt dybdeinformasjon på typiske problembeskrivelser for de ulike aktørene: spesifikke punkter der bedriftene opplever trafikale utfordringer, forsinkelser og endog ulykker, strekninger som stenges grunnet vær, samt andre periodiske problemstillinger som gir driftsutfordringer og kommersielle tap hos næringsaktørene i regionen.



Vi vil takke alle som har bidratt med informasjon til utredningen, og til Vest-Finnmark Rådet som har tildelt oss oppdraget.

For Visjona AS,



Bjørn Arne Føleide

Seniorrådgiver

Edmund Jr. Mikkelsen

Seniorrådgiver



INNHold



Sammendrag 5



1. Innledning 8

1.1. Bakgrunn 8

1.2. Metode og avgrensning..... 8

1.3. Problemstillinger 9

1.4. Andre analyser og utredninger som rapporten
bygger på 10



2. Godstransporten i Vest-Finnmark..... 11

2.1. Transportinfrastrukturen..... 11

2.2. Befolkningsutvikling og sysselsetting..... 12

2.3. Veiforbindelser og fergesamband 13

2.4. Fergesamband og hurtigbåtruter 16

2.5. Fiskerihavner 17

2.6. Havner og kaianlegg – Sjøtransport..... 18

2.7. Flyterminaler 21

2.8. Jernbaneterminaler..... 21



3. Sjømatnæringa i Vest-Finnmark 23

3.1. Totalt volum sjømat produsert fordelt på fiskeri
og havbruk 23

3.2. Vest-Finnmark i nasjonal målestokk som
sjømatprodusent..... 24

3.3. Fiskerinæringa – Struktur og sentrale
utviklingstrekk..... 25





3.4. Havbruksnæringa – Struktur og sentrale utviklingstrekk 27



3.5. Transport av sjømat i Vest-Finnmark – Volum fordelt på transportmidler 29



3.6. Kritiske flaskehalsar i transporten av sjømat – Konsekvenser for sjømatnæringa 31



3.7. Sjømatnæringa og transportutfordringer på kommunenivå 35

3.7.1. Loppa 35

3.7.2. Hasvik 36

3.7.3. Alta 37

3.7.4. Hammerfest 39

3.7.5. Måsøy 40

3.7.6. Nordkapp 41

3.7.7. Porsanger 42



4. Andre bransjer – Transportvolumer og transportmidler 43

4.1. Petroleum 43

4.2. Fornybar energi 43

4.3. Mineraler og bergverk 43

4.4. Dagligvarer 44

4.5. Reiseliv 44



5. Oppsummering 46



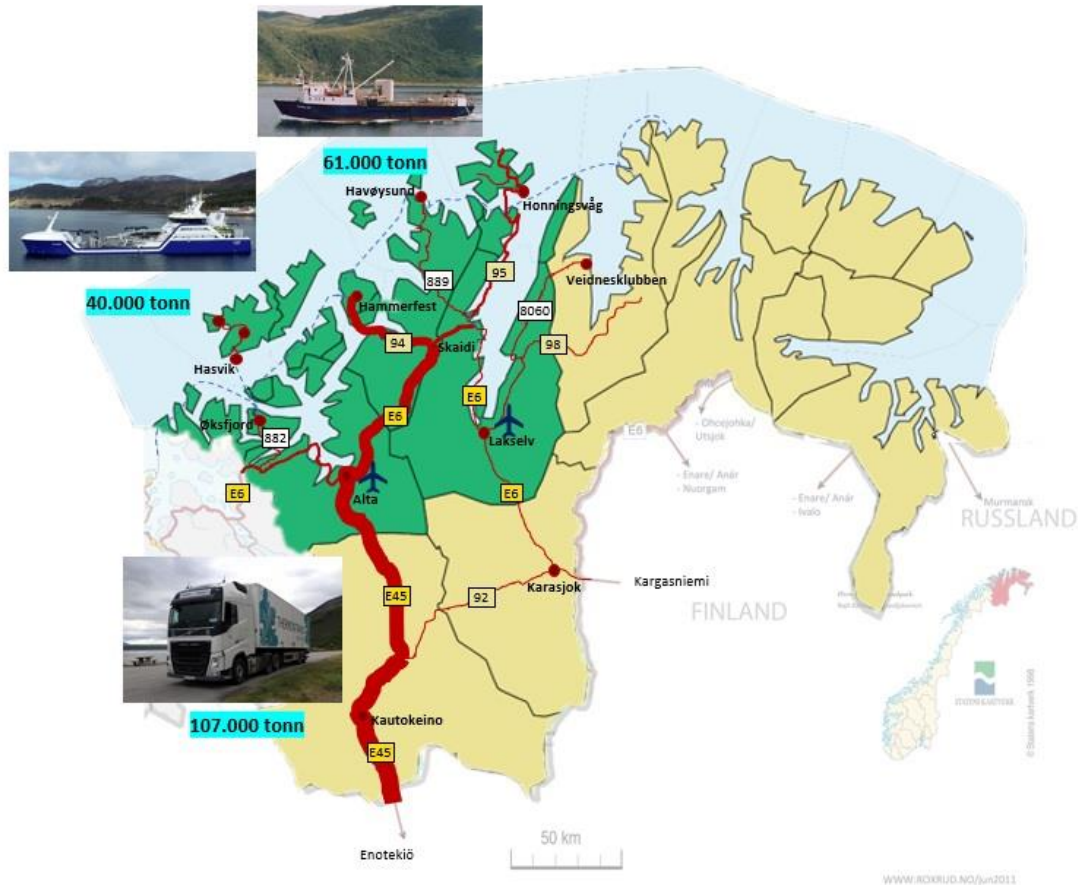
Sammendrag

I Vest-Finnmark skapes det milliardverdier i næringslivet årlig, og som er avhengig av et velfungerende transportsystem på vei og sjø for å få produktene ut til markedene. I tillegg til sjømat eksporteres det store volumer gass og mineraler som fysisk blir produsert i regionen. Dette blir i all hovedsak transportert sjøveien med spesialskip. For sjømatnæringen er bildet mer sammensatt med transport fordelt mellom sjø og vei, samt til dels med fly. Dagligvarer og andre varer som skal inn i regionen er også avhengig av at transportårene fungerer. Det samme gjelder for all internttransporten mellom lokalsamfunnene, og for reiselivet som konkurrerer om å få turister til å komme til regionen.

Sjømatnæringa er helt sentral for kommunene i Vest-Finnmark, og er grunnlaget for mye av den verdiskapninga som skjer i privat sektor. Årlig produseres det sjømat for milliardverdier regionen. I 2020 ble det landet rundt 91.000 tonn fisk og skalldyr til en førstehåndsverdi på 1,6 milliarder kroner fra norske og utenlandske fartøy. I tillegg ble det produsert 92.000 tonn laks på matlokalitetene i regionen til en estimert førstehåndsverdi på 4,4 milliarder kroner. Av dette ble 65.000 tonn levert til de to slakteriene i regionen til en estimert førstehåndsverdi på 3 milliarder kroner. Samlet representerte dette 156.000 tonn som ble slaktet og transportert ut av regionen. I tillegg ble det transportert ca. 27.000 tonn laks levende i brønnbåt til slakterier i andre regioner, primært i Troms. Totalt hadde regionen en produksjon på 183.000 tonn sjømat i 2020 til en førstehåndsverdi på om lag 6 milliarder kroner.

Koronapandemien skapte ubalanser i markedene som har innvirket på produksjon og transport av sjømat ut av regionen. Vi har derfor sett på 2019-tall for å kunne gi et best mulig presist bilde av hvordan varene ble fordelt mellom vei og sjø, og mellom de ulike veistrekningene. På generell basis kan vi si at fersk fisk og levende kongekrabbe sendes ut av regionen på vogntog, mens andre anvendelser som fryst, saltet og tørket, går ut med båt. I 2019 ble det produsert rundt 208.000 tonn sjømat i Vest-Finnmark fordelt med 103.000 tonn fisk og skalldyr og 105.000 tonn oppdrettslaks. Transportfordelingen er illustrert i kartet under der 61.000 tonn ble sendt med båt, 107.000 tonn med bil, samt at rundt 40.000 tonn oppdrettslaks ble sendt ut av regionen i brønnbåt for slakting på andre slakterier. I kartet har vi markert størrelsesforholdene på de enkelte veistrekningene gjennom ulik tykkelse på de røde strekene. Den sentrale ferdselsåra for fersk sjømat er E6 fra Skaidi gjennom Alta og videre opp E45 forbi Kautokeino, og med passering av tollstasjonen ved Kivilompolo til Finland. Fylkesveiene og ferje- og hurtigbåtruter på kysten sammen med RV94 fra Hammerfest og E69 fra Nordkapp, er sentrale innmatingsveier, og standarden og regulariteten på disse er avgjørende for at sjømatnæringa skal kunne drive effektivt og med størst mulig lønnsomhet.

Kart: Transportfordeling av 208.000 tonn sjømat fra Vest-Finnmark (Kilde: Visjonas egne estimater).



Fersk sjømat har en betydelig risiko for verdiforringelse og tap for sjømataktørene ved forsinkelse, noe som stiller store krav til veiforbindelsene fra slakterier og mottaksanlegg og videre til markedene. Tilbakemeldinger fra sjømataktører er at vintervedlikeholdet oppleves som en betydelig flaskehals i form av stengte veier i forbindelse med uvær og ras. Det gjelder for havbruksnæringa som slakter laks hele året, og for fiskerinæringa som mottar store deler av torskekvantumet i den mest værharde perioden på vinteren. Manglende regularitet på fergesambandet Øksfjord-Hasvik trekkes også frem som flaskehals for aktørene i Hasvik kommune. I Måsøy kommune har regionens største hvitfiskaktør etterlyst bedre transporttilbud med båt fra Rolvsøy til Havøysund for å kunne utnytte muligheter i markedet for ferskfisk. Også fiskebruket i Akkarfjord har utfordringer med transporten av fisk, da hurtigbåten som benyttes på dette sambandet er reservebåt for andre samband, og ofte på kort varsel tas ut og erstattes med båter med for liten kapasitet.

Selv om sjømatnæringa produserer produkter med holdbarhet som gjør at det ikke er så kritisk med forsinkelser i transporten ut av anleggene, er det allikevel av betydning at det er mest mulig jevn flyt i verdikjeden fra fangst og oppdrett og ut til sluttkundene. Lengre opphold kan i

ytterste konsekvens betyr at lagre lokalt fylles opp, og at produksjonen må reguleres for å unngå dette med konsekvenser i form av kunder som ikke får varene sine, reduserte inntekter for sjømataktørene i regionen og permitteringer av ansatte.

Et produkt som over tid har fått en mer framtrødende plass i sjømateksporten er kongekrabbe. Kiloprisen på levende kongekrabbe ligger nær 10 ganger over torsk, noe som betyr at også dette langt mer begrensede volumet har en betydelig kommersiell verdi. Kongekrabben blir i all hovedsak transportert levende fram til kunde, noe som igjen betyr at kravet til en stabil og god infrastruktur er stort. Det forventes også at snøkrabbe vil kunne bli en betydelig kommersiell art for fiskeindustrien hvis deler av fangstene blir levert til landanlegg, og med muligheter for eksport som fersk, fryst og/eller som levende produkt. I følge Nofima representerer snøkrabbe i Barentshavet en ny marin ressurs med et økonomisk potensial på størrelse med torsk i Barentshavet. Havforskningsinstituttet har antydnet at den fangstbare bestanden av snøkrabbe kan komme opp i 100.000 tonn. Til sammenligning ble det fangstet 2.100 tonn kongekrabbe i Finnmark i 2020.

Reiselivet representerer ei viktig næring i regionen, og med stor betydning for mange små lokalsamfunn. Selv om næringa har utviklet flere produkter utenom sommersesongen, kommer hovedtyngden av kjøretøy i perioden juni-august. I denne perioden er det en økning i biltrafikken på rundt 1.000 biler pr. døgn sammenlignet med vintermånedene over E6 Sennalandet. På veien ut til Nordkapp er det størst utslag som har en direkte sammenheng med besøk av turister. Mens døgntrafikken er under 100 kjøretøy utenfor turistsesongen, øker den til nær 1.200 i sesongen. Det er også en stor andel turister som kommer med Hurtigruten og med cruiseskip og som benytter tilbudene på land i havnene Alta, Hammerfest og Honningsvåg. Fisketurister som skal ut til kystkommunene fordeler seg med fly inn til Alta, og videre med minibusser eller rutebuss, samt de som kommer i egne biler.

1. Innledning

1.1. Bakgrunn

Infrastruktur knyttet til transport av varer og tjenester er helt sentralt for å kunne trygge eksisterende næringsliv og legge grunnlag for å skape nye arbeidsplasser. I Vest-Finnmark produseres det store verdier som i all hovedsak eksporteres, og der både velfungerende transportløsninger på sjø og på vei er viktig. Eksempel på dette er sjømatnæringa som eksporterer store mengder fersk sjømat som må hurtigst mulig til markedene. Dette gjøres med vogntog som er avhengig av veier som man kan ferdes på gjennom hele året. Sjøveien går det fryst fisk, samt saltet og tørket fisk, der velfungerende havner som kan anløpes av større frakteskip er viktig.

For Vest-Finnmark Rådet er det avgjørende at regionen sikres nødvendige ressurser til prioriterte samferdselstiltak som kan legge grunnlag for fremtidig vekst i regionen. For å kunne gjøre dette, ønsker rådet å ha tilgjengelig et oppdatert og reelt statusbilde på varetransporten i regionen med tanke på omfang og art, samt en konkret oversikt de transportmessige utfordringene og flaskehalsene.

Hovedformålet med utredningen er å få på plass et grunnlagsdokument som kan benyttes i det politiske påvirkningsarbeidet for økte overføringer til fylkesveier (samt riks- og europaveier) i Vest-Finnmark gjennom fylkeskommunale og statlige prioriteringer og budsjetter. Dokumentet skal kunne løse ut prosjekteringsmidler hos fylkeskommunen og/eller staten for å avdekke mulige løsninger og kostnadene ved disse på de strekningene dette ikke allerede er gjort, og i neste instans løse ut investeringsmidler til de ulike veiprojektene.

I denne sammenhengen kan det særlig framheves at Samferdselsdepartementet i 2021 har gitt Statens vegvesen i oppdrag å lede arbeidet med Konseptvalgutredning Nord-Norge (KVU). Utredningen skal konsentrere seg om de lange transportstrekningene, det vil si strekningene som har som funksjon å binde landsdelen sammen, og knytte denne til resten av landet og utlandet. Utredningen skal derfor omfatte alle transportformer: veg, tog, fly og sjøtransport. Utredningen skal etter planen legges ut på høring i siste halvår 2023. Transportbehovene og -utfordringene regionen har må følgelig kommuniseres til denne utredningen.

1.2. Metode og avgrensning

Analysen er avgrenset til næringene sjømat (fangst og havbruk), dagligvarer, mineraler og petroleum, samt reiseliv. Alt transportarbeid på vei er derfor ikke registrert.

Datainnsamlinga til analysen er basert på informasjonsinnhenting på følgende nivå:

Primærdata i form av direkte kontakt og dybdeintervjuer med;

- Sjømataktører i hver kommune på villfisk og havbruk, samt med vesentlige leverandører til sjømatnæringa målt i forhold til transportvolumer.
- Offentlige aktører som veimyndigheter, kommuner, samt havneselskaper.
- Transportører som operatør av båt- og bussruter i regionen, andre vesentlige transportører og rederier som opererer i/ut av regionen, samt fly- og togterminaler.

Sekundærdata i form av;

- Oversikt over og informasjon om sjømataktører i regionen fra Råfisklaget, Fiskeridirektoratet, Akvakulturregisteret, Brønnøysundregistrene, Proff.no.
- Utvikling i landinger og produksjon innen villfisk og havbruk fra SSB, Råfisklaget, Fiskeridirektoratet.
- Trafikkdata fra Statens vegvesen som viser trafikk på kommunale veier, fylkesveier og riksveier. Annen trafikkdata på transport på vei, sjø, tog, fly fra SSB, fylkeskommune, andre offentlige registre mv.
- Innbyggertall, sysselsetting, næringsstruktur, og utviklingstrekk i hver kommune fra offentlige registre som SSB, Akvakulturregisteret mv. Dette tas med for å gi et bilde av transportbehov ut fra dagens situasjon og fremtidig utvikling i kommunene og regionen.
- Offentlige utredninger som beskriver transportsituasjonen relatert til oppdraget, og som omhandler transportutfordringer og beskrivelse av tiltak.

1.3. Problemstillinger

- Beskrivelse av totalt volum varer som transporteres på fylkes- og riksveiene i Vest-Finnmark, samt totalt volum sjømat (i all hovedsak utgående transport).
- Oversikt over antall turister som besøker Vest-Finnmark, og hvordan de benytter fylkes- og riksveinettet fordelt på kommune og veistrekning.
- Beskrivelse av de viktigste flaskehalsene og utfordringene på de fylkeskommunale sjømatveiene i Vest-Finnmark sett i forhold til veistandard, tunnel, fergekapasitet, rasfare, mv. Dette sees i sammenheng med relevante rapporter/dokumenter som allerede foreligger, og som det vil bli redegjort for.
- Oversikt over sjømataktører i hver kommune i Vest-Finnmark, herunder også prosjekter under etablering, med en kort beskrivelse av aktivitet, antall ansatte og omsetningstall fordelt på villfisk og havbruk, samt vesentlige underleverandører til disse næringene.
- Beskrivelse av annen vesentlig sjømattilknyttet aktivitet som leverandører til sjømatnæringa i hver kommune – mekanisk verksted/slipp, fôrprodusent, redskap/utstyr mv.
- Totalt volum landet villfisk i hver kommune med beskrivelse av hvordan volumene av ulike produkter transporteres ut av kommunene, herunder fordeling mellom sjø og land (fylkesveier).

- Totalt volum produsert i havbruksnæringen i hver kommune, matfisk og settefisk, med beskrivelse av hvordan volumene av ulike produkter transporteres ut av kommunene, herunder fordeling mellom sjø og land (fylkesveier).
- Vurderinger om sjømatnæringa må produsere produkter som er tilpasset transportmåter som er best tilgjengelig, og med redusert lønnsomhet og lokal verdiskaping som konsekvens (fersk vs. fryst og/eller saltet/tørket). Medfører begrensninger på veitransport til økning på sjøtransport - fraktebåt, hurtigrute, og/eller hurtigbåt?
- Vurderinger av forventet utvikling i transport av sjømat i regionen i forhold til fordeling mellom ulike transportalternativer på sjø og land, herunder også tog- og flyfrakt. Dette sett opp mot videre transport til markedene med vogntog, tog og/eller fly ut ifra forventninger knyttet til volumutvikling innenfor villfisk- og havbruksnæringa. Vil begrensninger på veitransport kunne ha betydning for fremtidig struktur i sjømatnæringa i retning av mer sentralisering av mottak og produksjonsanlegg i nær tilknytning til riksveier, jernbaneterminaler og flyplasser?
- Det gjøres også vurderinger av fremtidig utvikling innenfor andre bransjer som kan ha betydning for dimensjonering av transportveier-/måter, eksempelvis innenfor petroleum, vindkraft/havvind, annen industri samt reiseliv.

1.4. Andre analyser og utredninger som rapporten bygger på

Følgende offentlig tilgjengelige analyser og utredninger har vært sentrale i arbeidet med denne rapporten:

- **Status 2020 Næringstransporter i Troms og Finnmark.** Utført av Transportutvikling AS, Narvik på oppdrag for Troms og Finnmark fylkeskommune.
- **Bedre framkommelighet for tungtransport på Senja.** States Vegvesen rapporter, nr. 331 med vedleggshefte.
- **Regional transportplan for Finnmark 2018-2029.** Finnmark Fylkeskommune.
- **Fra Kyst til marked - Sjømattransporter i Nord-Norge i 2014.** Utført av Transportutvikling AS, Narvik på oppdrag for fylkeskommunene i Nord-Norge.
- **Kvaliteten på det norske veinettet - Status og utvikling for fylkes- og riksveier.** Utført av vista Analyse AS på oppdrag for Opplysningsrådet for veitrafikken. Rapport 2020/38.
- **Forsinkelser på vei i Nord-Norge - Samfunnsøkonomiske kostnader og verdsetting av tidsverdier for gods med fokus på frakt av sjømat.** Publikasjon nr. 68/2020, utført av Menon Economics AS, på oppdrag for Samferdselsforum Nord og med støtte fra Samfunnsløftet (Sparebank1 Nord-Norge).
- **Nasjonal transportplan 2022-2033.** Stortingsmelding Meld. St. 20 (2020-2021) og Stortingets behandling.
- **Innspill til Nasjonal Transportplan 2022-2033.** Vest-Finnmark Rådet - Presentasjon ved rådsleder Marianne Sivertsen Næss.

2. Godstransporten i Vest-Finnmark

2.1. Transportinfrastrukturen

I dette kapitlet beskriver vi transportinfrastrukturen i Vest-Finnmark sett i forhold til problemstillingene som rapporten skal gi svar på. Dette omfatter fylkesveier, ferge- og hurtigbåtruter, riks- og europaveier, havner, samt fly- og tog terminaler.

I regional transportplan for Finnmark 2018-2029 vektlegges at offentlig infrastruktur er en viktig driver for bolyst, dette gjelder vegnettet som helhet, flyplasser og havner. Videre at befolkningens bolyst er avhengig av forutsigbar og sikker ferdsel hele året. Ustabile transporttilbud kan oppfattes som et hinder for bosetting og utvikling. Drift av fylkesvegnettet er viktig i et fylke som har vinter store deler av året, og mange fjelloverganger som fører til kolonnekjørte- og stengte strekninger.

Næringslivet er avhengig av at samferdselstilbudet dekker næringslivets behov og legger til rette for utvikling. Utfordringer for mange næringer er at de ligger langt unna de store markedene. Derfor er tilrettelegging for effektive transporter til markedet en viktig prioritering. Finnmark fylkeskommune har sammen med Troms og Nordland utarbeidet en felles nordnorsk strategisk satsing mot Nasjonal transportplan, «Kyst til marked». For å sikre en målrettet og helhetlig innsats for å fjerne flaskehalsen på viktige næringskorridorer, spesielt rettet mot sjømatnæringa, herunder havner, forleder, fylkesveg og riksvei.

I Finnmark ble det i 2019 landet rundt 188.000 tonn rundvekt fisk og skalldyr fra norske fartøyer til en førstehåndsverdi på 3,5 milliarder kroner. I tillegg rundt 61.000 tonn fra utenlandske fartøyer til en verdi på 875 millioner kroner. I Vest-Finnmark var landingene på 85.000 tonn til en verdi på 1,5 milliarder kroner. I tillegg kom 18.000 tonn fra utenlandske fartøyer til en verdi på 250 millioner kroner. Havbruksnæringa i Finnmark har hatt en svært sterk vekst. I 1994 ble det slaktet rundt 3.300 tonn laks til en verdi av 100 millioner kroner som var produsert i fylket. I 2019 var dette økt til 120.000 tonn til en førstehåndsverdi på 6 milliarder kroner. Av dette var rundt 105.000 tonn produsert i kommunene i Vest-Finnmark til en verdi på 5,4 milliarder kroner.

Vest-Finnmark har også en til dels betydelig eksport av råvarer fra gruvedrift, i 2019 over 350.000 tonn fra Sibelco Nordic sin avdeling på Stjernøya i Alta kommune. Det forventes en betydelig økning i denne varekategorien ved oppstart av Nussir sitt anlegg i Kvalsund, og at eksportverdien vil passere en milliard kroner årlig etter oppstart av anlegget. Transporten av varene skjer med båt organisert og finansiert av aktørene selv. Gassanlegget på Melkøya står også for en svært betydelig del av råvareeksporten som i sin helhet går med gasskip, i 2019 var dette på totalt 5,5 millioner tonn LNG (flytende naturgass).

Varetransporten inn i regionen er dominert av matvarer og dagligvarer, prosjekterelaterte varer som byggevarer, varer til petroleumssektoren, samt til bygg og anlegg.

I tillegg har regionen en betydelig andel transport av grus og masser som konsekvens av bygg og anleggsaktivitet. Dette er hoveddelen av mineraltransport på vei over kortere distanser.

Regionen har relativt lite foredlingsindustri, og har dermed lite råvareimport for videreforedling. Dette gir en ubalanse i logistikk av varer, med en vesentlig større frakt av varer ut av fylket enn inn, som igjen resulterer i at mye av frakten ut av fylket foregår med vogntog og båter som kommer inn til regionen tom eller med lite last. Dette øker fraktkostnadene ut av fylket.

2.2. Befolkningsutvikling og sysselsetting

Finnmark fylke hadde per 30. juni 2021 en befolkning på 74.272 innbyggere fordelt på 18 kommuner, en økning på 213 innbyggere fra 1. januar 2000. Frem til 2017 økte befolkningen i fylket med om lag 2.100 innbyggere eller 2,8 %, men siden 2017 har nesten hele økningen gått tapt med en reduksjon i folketallet på rundt 1.900 innbyggere. De tre største kommunene Alta, Hammerfest og Sør-Varanger hadde samlet 42.208 innbyggere per 30. juni 2021 som representerte om lag 57% av fylkets befolkning. I år 2000 var andelen på 48%.

I Vest-Finnmark hadde de 7 kommunene, som denne utredningen omfatter, en samlet befolkning på 42.131 innbyggere per 30.6.2021, en økning på 2.904 innbyggere fra 1. januar 2000. Her er det imidlertid kun Alta og Hammerfest som har hatt vekst, mens de andre kommunene har opplevd en til dels betydelig befolkningsnedgang som vist i tabellen under.

Tabell 1: Befolkningsutvikling i Vest-Finnmark, 2000-2021 (Kilde: SSB)

	Befolkning		Endring 2000-2021	
	1.1.2000	30.6.2021	Antall	%-vis
Alta	16 837	20 910	4 073	24 %
Hammerfest	10 319	11 316	997	10 %
Porsanger	4 451	3 890	- 561	-13 %
Nordkapp	3 517	3 009	- 508	-14 %
Måsøy	1 477	1 172	- 305	-21 %
Hasvik	1 200	975	- 225	-19 %
Loppa	1 426	859	- 567	-40 %
Sum	39 227	42 131	2 904	7 %

Ser vi på utviklingen i antall sysselsatte i Vest-Finnmark gjenspeiler dette befolkningsutviklingen. I perioden 2000-2020 økte antall sysselsatte i de syv kommunene med om lag 3.000 eller 14 %.

Økningen var drevet frem av kommunene Alta og Hammerfest, mens hos de øvrige kommunene har det vært en til dels betydelig nedgang i antall sysselsatte som vist i tabellen under.

Tabell 2: Utvikling i sysselsatte i Vest-Finnmark 2000-2020 (Kilde: SSB)

	Sysselsatte		Endring 2000-2020	
	2000	2020	Antall	%-vis
Alta	7 917	10 894	2 977	38 %
Hammerfest	5 127	6 037	910	18 %
Porsanger	1 938	1 838	- 100	-5 %
Nordkapp	1 748	1 500	- 248	-14 %
Måsøy	671	478	- 193	-29 %
Hasvik	500	430	- 70	-14 %
Loppa	611	366	- 245	-40 %
Sum	18 512	21 543	3 031	16 %

2.3. Veiforbindelser og fergesamband

Fylkesveiene er sentrale transportårer som knytter kommunene sammen med riks- og europaveinettet. Fra 1. januar 2010 ble en stor del av riksveiene overtatt av fylkeskommunene og ble dermed fylkesveier, og fra 1. januar 2020 overtok fylkeskommunene ansvaret for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde fylkesveiene som tidligere lå under Statens Vegvesen sitt ansvarsområde.

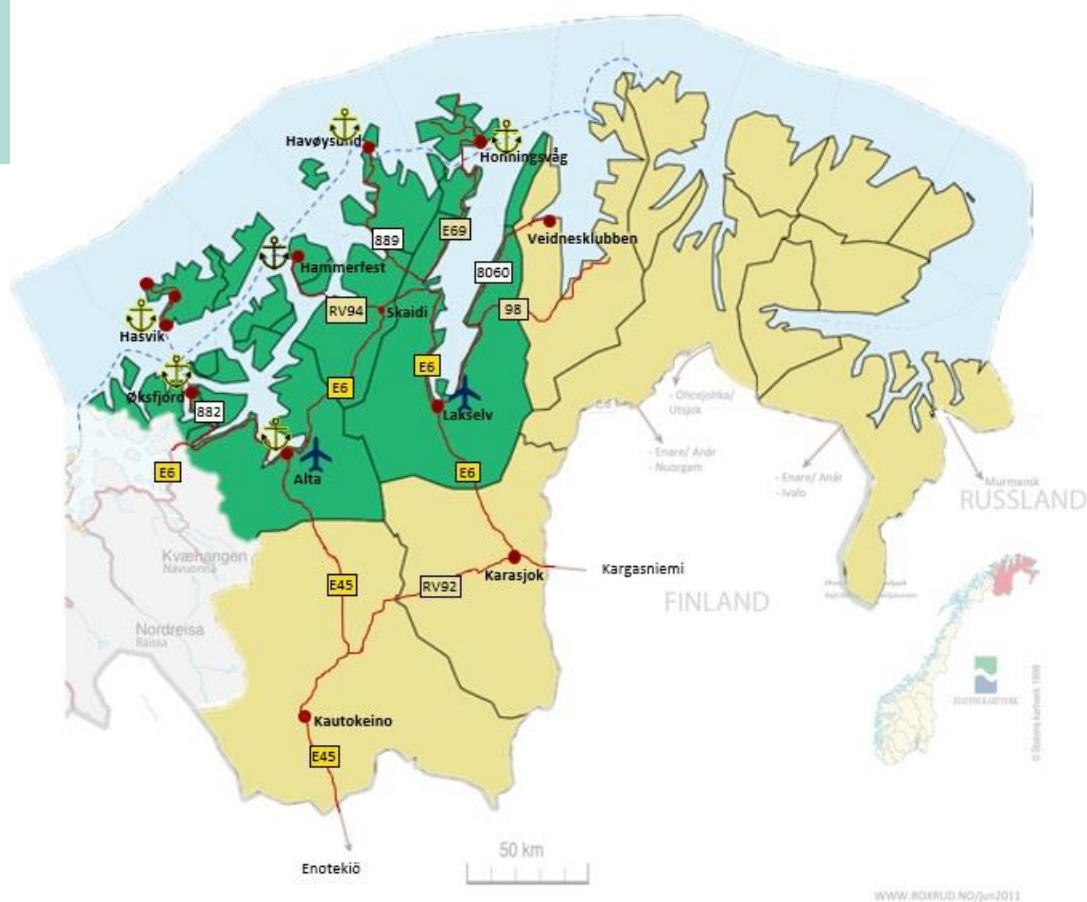
Fylkesveiene er delt i tre kategorier:

- Primære fylkesveier: Fylkesveier som før 1. januar 2010 var riksveier. De primære fylkesveiene har stort sett samme nummer som de tidligere riksveinumrene.
- Sekundære fylkesveier: De viktigste tidligere fylkesveiene.
- Øvrige fylkesveier: Resten av fylkesveiene.

I kartet under har vi vist veinettet som er dekt av denne utredninga;

- FV882: Hasvik og Loppa med fergesambandet Øksfjord-Hasvik.
- RV94: Hammerfest med tilknytning til hurtigbåtruta fra Akkarfjord og FV8124 fra Forsøl.
- FV889: Måsøy med tilknytning til hurtigbåtruta mellom Havøysund og øysamfunnene i kommunen.
- E69: Nordkapp med tilknytning til fylkesveiene fra Gjesvær, Skarsvåg, Kamøyvær og Nordvågen-Honningsvåg.
- E6: Alta og Porsanger som trafikknutepunkt for trafikken i regionen.

Kart 1: Veiforbindelser i Vest-Finnmark (Kilde: Visjona).



Vest-Finnmark er forbundet til omverdenen via totalt fire veiforbindelser:

- E6 vest over Altedet, og videre sørover gjennom tidligere Troms fylke.
- E45 fra Alta, via Kautokeino videre til Finland over grensestasjonen Kivilompolo. Dette er den viktigste sjømatveien fra Finnmark.
- E6 øst som går gjennom Lakselv til Karasjok, videre med RV92 til Finland ved Karigasniemi, alternativt videre til E45 gjennom Kautokeino, og til Finland over grensestasjonen Kivilompolo.
- FV98 fra Lakselv til Øst-Finnmark, alternativt E6 gjennom Karasjok.

I tabellen under har vi vist transportavstander og årsdøgntrafikk (Ådtv) for fylkesveier samt riks- og europaveier i Vest-Finnmark. Årsdøgntrafikk her er målt for gjennomsnittlig antall større kjøretøy over 16 meter som passerer gitte målepunkt pr. døgn i løpet av et år.

Tabell 3: Transportavstander og årsdøgntrafikk 2019 på veinettet i Vest-Finnmark (Kilde: Statens vegvesen).

Vei	Veistrekning	Lengde (km)	Kommune	Ådvtv 2019
Fv. 882	Langfjordbotn x E6 - Sørvær	60	Hasvik og Loppa	25
E6	Alta - Alteidet	77		55
Fv. 7990	Kronstad x E6 - Øvre Alta x E45 (Raipasveien)	8,8	Alta	8
Fv. 7996	Kvenvikmoen kontrollstasjon - Simanes	2,8	Alta	11
Fv. 870	Alta bru x E6 - Granshagen x E6 (Aronnesveien)	5,3	Alta	36
E6	Alta - Skaidi	85		63
E45	Alta - Kautokeino - Kivilompolo (Tollstasjon)	172		49
Rv. 94	Hammerfest Lufthavn - Skaidi	59	Hammerfest	22
Fv. 8124	Hammerfest lufthavn - Forsøl	8	Hammerfest	2
Fv. 8026	Akkarfjord x Rv. 94 - Hønsøby	22	Hammerfest	Ikke målepunkt
E6	Skaidi - Olderfjord	23		34
Fv. 889	Smørfjord x E69 - Havøysund kai	85	Måsøy	4
Fv. 889	Snefjord x fv. 889 - Snefjord Molo	1,8	Måsøy	Ikke målepunkt
Fv. 8040	Gunnarnes - Tufjord	9,5	Måsøy	Ikke målepunkt
Fv. 8058	Kokelv x fv. 889 - Masterelv	3,8	Hammerfest	Ikke målepunkt
Fv. 8038	Skipfjordhøgda x E69 - Gjesvær	21	Nordkapp	Ikke målepunkt
Fv. 8046	Rundvann x E69 - Skarsvåg	3,2	Nordkapp	1
Fv. 8048	Skipfjordhøgda x E69 - Kamøyvær	2,8	Nordkapp	1
Fv. 8050	Honningsvåg x E69 - Nordvågen	5,6	Nordkapp	8
E69	Olderfjord - Nordkapp	128	Nordkapp	12
E6	Lakselv - Olderfjord	64		30
Fv. 98	Lakselv - Børselv	44	Porsanger	10
Fv. 8060	Børselv - Veidnes	73	Porsanger	2
E6	Lakselv - Karasjok	74		25
Rv. 92	Karasjok - Karigasniemi (Tollstasjon)	18		1
Rv. 92	Karasjok - Gievdneuoika	97		22

Lyder Fisk AS, som har mottaksanlegg på Veidnes i Porsanger og Skjånes i Gamvik, frakter nær 25% av totalkvoten for kongekrabbe på FV8060. Primært er dette levende krabber som transporteres med bil til flyplassene i Alta og Lakselv, samt direkte til Europa. Dette utgjør ca. 350-400 biler i året ut fra anlegget i snitt, i sesongen er det 4-5 biler ved anlegget pr. dag. Både Lyder Fisk og øvrige aktører innen kongekrabbebransjen benytter også Helsinki lufthavn til flyfrakt av kongekrabbe, særlig da til Østen. Denne transporten går ut fra Vest-Finnmark på bil.

RV92 Karasjok mot E45 benyttes som et alternativ for tyngre kjøretøy som kommer fra Nordkapp og Måsøy kommune, i perioder der Sennalandet og Hatter er stengt, eller står i fare for å bli stengt. Grensestasjonen ved Karigasniemi er nattestengt, noe som gir problemer mht. behandling av godstransport. Dette blokkerer i praksis for bruk av modulvogntog inn til Porsanger, da disse bør passere tollstasjonen rundt kl. 2-4 om natten for å være tilgjengelig til lossing og lasting i Porsanger på dagtid. Veistrekket Karasjok-Karigasniemi for videre transport i Finland er å regne som en omvei, og dette i tillegg til nattestengning gjør at majoriteten av sjømattransporten går over Kivilompolo, også sjømattransport som transporteres ned E6 fra Porsanger, Måsøy og Nordkapp, samt periodevis fra Hammerfest, som da rutes over RV92 og videre til E45.

2.4. Fergesamband og hurtigbåtruter

I Vest-Finnmark er det 5 fergesamband etter at sambandet mellom Kongshus fergekai på Årøya og Mikkelsby fergekai på fastlandet ble erstattet av en kombibåtrute fra 1. oktober 2020. Foreløpig som et prøveprosjekt til 31.12.2020, men som deretter ble forlenget til 31.3.2021 og som fortsatt er i drift. Til tross for store driftsproblemer på M/S Årøy som betjener ruta, og begrensninger på hvilke typer gods som kan tas ombord, er det fortsatt ikke tatt en endelig beslutning om kombibåtruta vil bli permanent.

Fergesambandet Øksfjord-Hasvik har størst trafikk av fergesambandene i regionen, både fordi sambandet betjener det mest folkerike området av fergesambandene i regionen, men også som følge av stor næringsaktivitet i Hasvik kommune knyttet til både sjømat og reiseliv. Sambandet Øksfjord-Bergsfjord-Sør-Tverrfjord er også viktig for næringslivet på småstedene i Loppa. I Bergsfjord er det et fiskemottak og et mekanisk verksted og slipp som er helt avhengig av fergesambandet.

I tillegg til fergesambandene er hurtigbåtruten mellom Hammerfest og Akkarfjord på Sørøya viktig som transportkilde for sjømaten fra fiskeindustribedriften Johan Kvalsvik AS i Akkarfjord. Her har bedriften fått til en løsning sammen med Boreal Sjø som fungerer tilfredsstillende, men med utfordringer knyttet til at hurtigbåten som benyttes på dette sambandet er reservebåt for andre samband, og ofte på kort varsel tas ut og erstattes med båter med for liten kapasitet. I Måsøy kommune har fiskeindustribedriften Tufjordbruket AS på Rolvsøy prøvd å få til en bedre løsning for transport av fersk sjømat med båt til Havøysund. I dag betjenes denne ruta av en hurtigbåt som ikke har kapasitet til å ta med et vogntog samtidig som den skal kunne ta med passasjerer og biler.

Tabellen under viser fergesambandene i Vest-Finnmark.

Tabell 4: Fergesamband i Vest-Finnmark med Ådtv for 2019 (Kilde: Statens vegvesen).

Rutenr.	Samband	Seilingstid (min)	Ådtv
500	Øksfjord - Hasvik	85	4,5
510	Øksfjord - Tverrfjord	15	0,1
520	Øksfjord - Bergsfjord - Sør-Tverrfjord	120	0,4
550	Nyvoll - Korsfjorden	10	0,2
560	Strømsnes - Kjerringsholmen (Seiland)	10	0

Rutenr.	Samband	Seilingstid (min)	Ådtv
500	Øksfjord - Hasvik	85	4,5
510	Øksfjord - Tverrfjord	15	0,1
520	Øksfjord - Bergsfjord - Sør-Tverrfjord	120	0,4
550	Nyvoll - Korsfjorden	10	0,2
560	Strømsnes - Kjerringsholmen (Seiland)	10	0

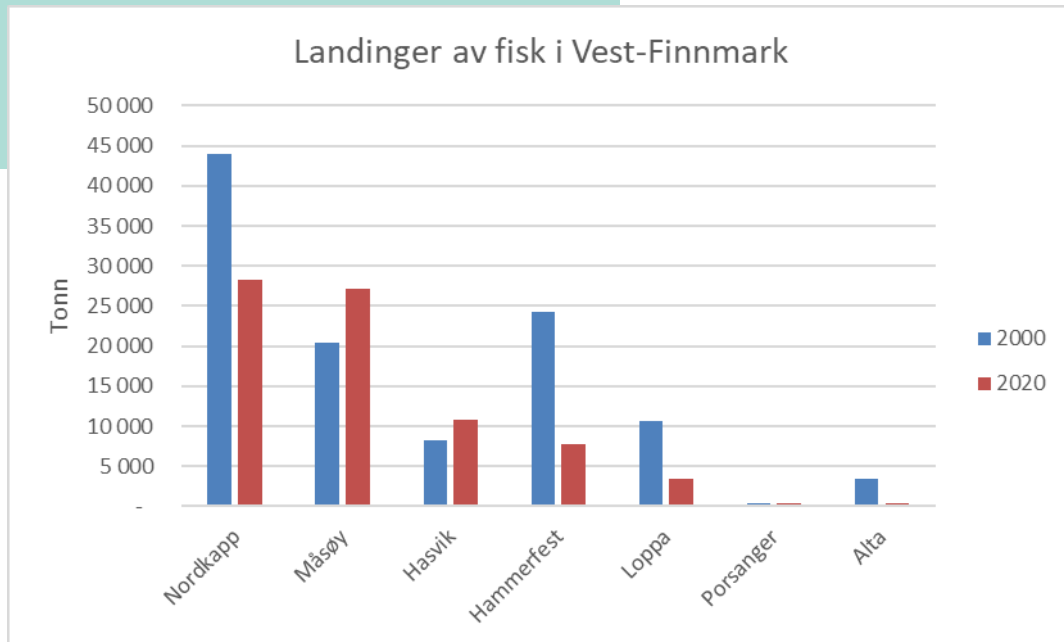
2.5. Fiskerihavner

I kommunene i Vest-Finnmark er det rundt 30 fiskevær som har status som fiskerihavner. Dette er Kystverkets definisjon av havner med spesiell status, der man vil tilrettelegge for lokale fiskere og lignende virksomhet. Fiskerihavnene har stor lokal betydning for næringsutvikling og bosetting gjennom fysisk tilrettelegging som moloer, mudring og utbedringer av tilgang til havner, kaianlegg etc.

Stortinget har bestemt at statens fiskerihavner skal overføres fra Kystverket til fylkeskommunene. Fylkene sør for Stad overtok de statlige fiskerihavnene 1. januar 2020. Fylkene nord for Stad har per juni 2021 fortsatt ikke tatt over de statlige fiskerihavnene. I praksis innebærer overføringen at statens bruksretter og eiendomsrett til moloer, kaier med videre i de statlige fiskerihavnene går over til fylkeskommunene.

Figuren under viser landinger av fisk fra norske fartøy til de enkelte kommunene i Vest-Finnmark i år 2000 og 2020. I 2020 var siste året det ble levert fangster fra utenlandske fartøyer til fryseterminalen i Hammerfest etter at Cermaq som eier har bestemt seg for å bruke lageret til å styrke egen slakterivirksomhet.

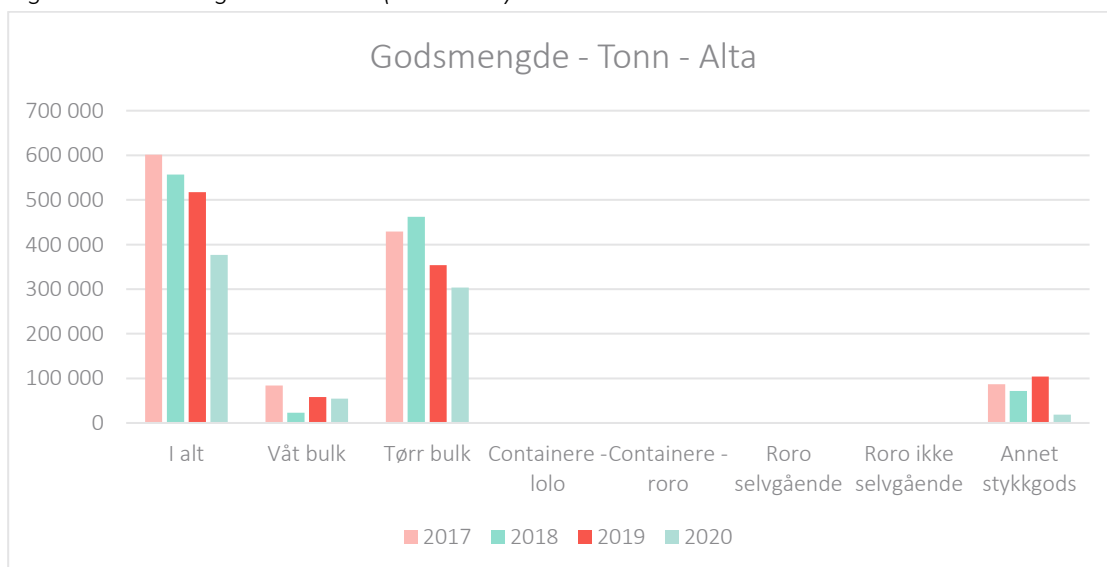
Figur 1: Landinger av fisk i Vest-Finnmark 2000-2020 (Kilde: Fiskeridirektoratet)



2.6. Havner og kaianlegg – Sjøtransport

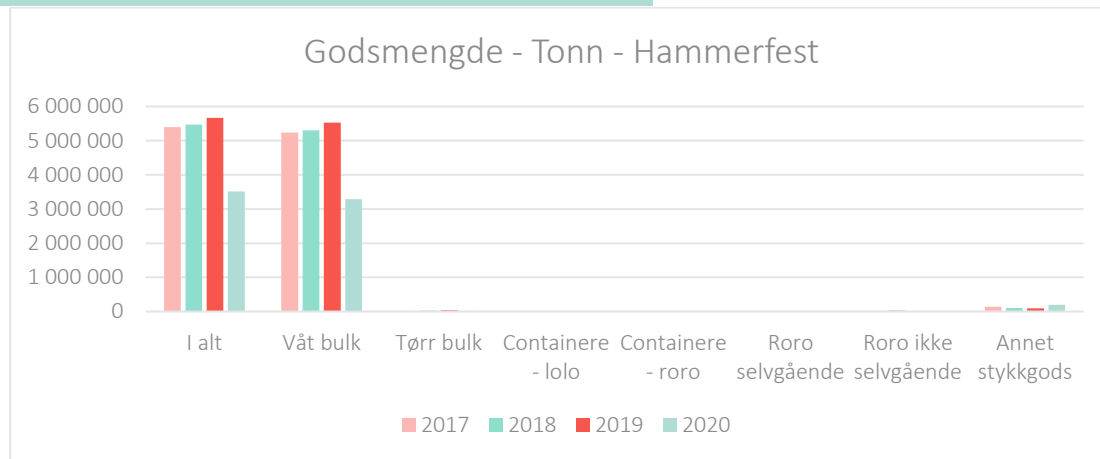
I Vest-Finnmark transporteres betydelige mengder varer sjøveien, og derfor er utbedring og vedlikehold av farleder og havner en viktig oppgave for å tilrettelegge for en effektiv sjøtransport. I figurene under har vi synliggjort godsmengder og typer som håndteres av havnene i regionen.

Figur 2: Godsmengde Alta havn (Kilde: SSB).



Den primære fraktmengden i Alta kommune er tørr bulk – Nefelinsyenitt fra Sibelco Nordic avdeling Stjernøy, over anlegget sitt eget utskipningsanlegg. Våt bulk er primært innført drivstoff. Stykkgodsmengden ligger rundt 90.000 tonn/år over havna.

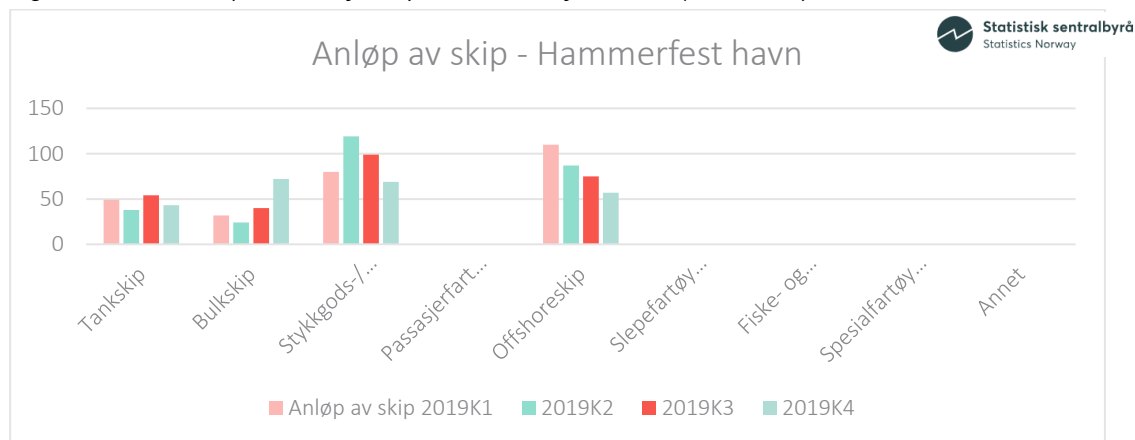
Figur 3: Godsmengde Hammerfest havn (Kilde: SSB).



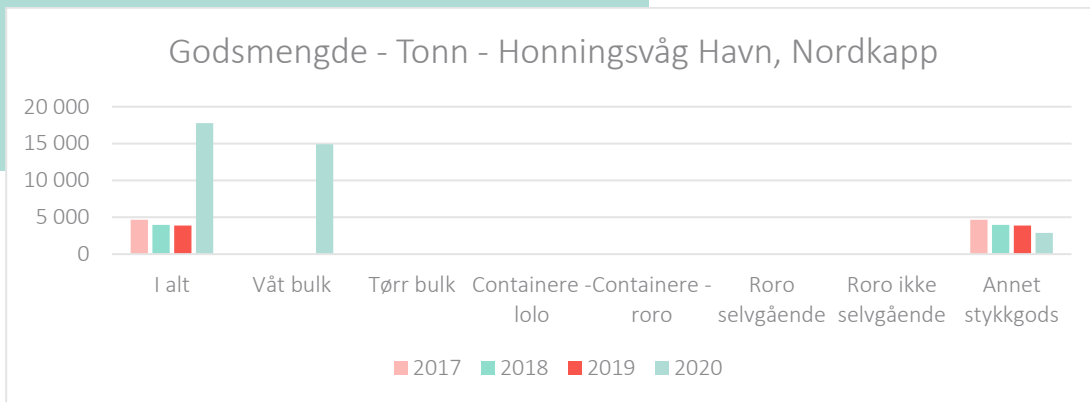
Den primære fraktmengden i Hammerfest kommune er LNG gass, fraktet ut fra Equinors egne utskipningsanlegg på Melkøya. Stykkgodsmengden over havna ligger rundt 100.000 tonn, men er oppe i det dobbelte i perioder, avhengig primært av prosjektaktivitet i petroleumsnæringen. Polarbase er en sentral aktør mht. godstransport både på sjø og vei. Norlines og Samship har faste anløp til Hammerfest, da primært med stykkods.

Figuren under viser antall anløp fra ulike typer fartøy. Ut fra tallene ser vi at tankskip/bulkskip står for et langt større volum i form av våt bulk pr skipning, enn fraktmengde pr. anløp - stykkods.

Figur 4: Antall anløp av ulike fartøyer i Hammerfest havn (Kilde: SSB).

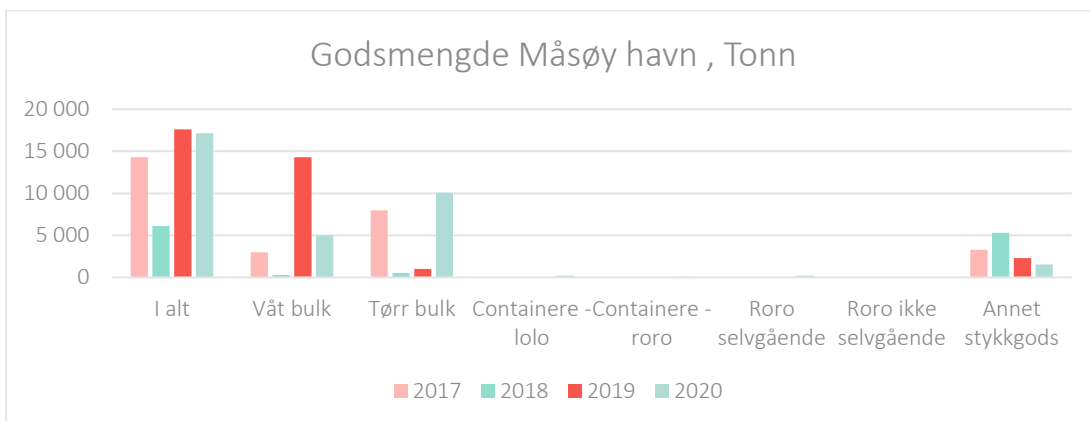


Figur 5: Godsmengde Nordkappregionen Havn, avd. Honningsvåg (Kilde: SSB).



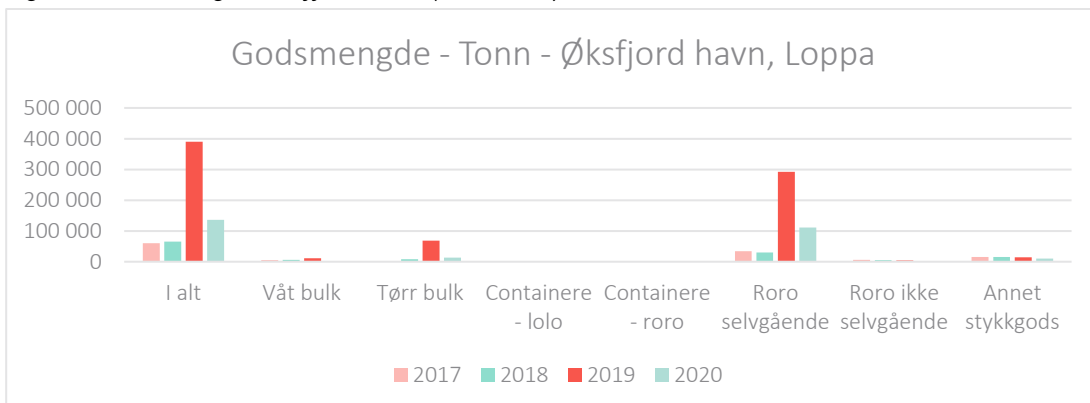
I Nordkapp kommune er den primære godsmengden innført drivstoff. Stykkgods over havna er i moderat omfang, rundt 4.000 tonn/år.

Figur 6: Godsmengde Havøysund havn (Kilde: SSB).



Stykkgodsvolum sendt ut over Tufjordbrukets kai er tilsvarende samlet godsmengde over Havøysund Havn, men inngår ikke som del av havnas virksomhet. Tufjordbruket kjøper rundt 20.000 tonn rund fisk som saltes og sendes til selskapets klippfisktørkeri i Karlsøy kommune. Stykkgodsmengden i Havøysund havn varierer, men ligger i området 3.000 tonn/år.

Figur 7: Godsmengde Øksfjord havn (Kilde: SSB).



Øksfjord havn har trafikk som karakteriseres av Hurtigruten, ferge- og hurtigbåttrafikk, samt av fartøyer i fiskeri- og havbruksnæringa.

2.7. Flyterminaler

Regionen har tre kortbaneflyplasser: i Hasvik, Hammerfest og Honningsvåg, og to større lufthavner, Alta, og Porsanger - Banak, med henholdsvis 2.057 og 2.788 meter rullebane. Av de to er lufthavnen i Porsanger mest egnet til større flyfrakt, mens Alta lufthavn har, med det største passasjerantallet, status som den største lufthavnen i Finnmark. Banak har Norges femte lengste rullebane, og er sammen med Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, de eneste i Nord-Norge som kan ta imot bredbudsfly uten spesielle dispensasjoner.

Luftfrakt har i særlig grad blitt brukt på kongekrabbe da disse har høy pris, og i stor grad sendes levende til markedet. Grunnet høy regularitet har Alta lufthavn i stor grad blitt anvendt til transport av kongekrabbe med passasjerfly.

Fiskerinæringen benytter også andre lufthavner i Nordkalotten, og det foregår flyfrakt av kongekrabbe fra lufthavnen i Helsinki, og noe fra Rovaniemi. Varene som sendes ut på fly transporteres ut av fiskemottakene med lastebiler, og følgelig er det mye av lastebiltransporten av kongekrabben som sendes fra Nordkapp, Porsanger og Laksefjorden som har destinasjon Finland. Årsaken til dette er at aktørene ikke er avhengige av å fylle et fly alene eller kun med sjømat. I tillegg er det flere daglige avganger internasjonalt som bidrar til fleksibilitet.

2.8. Jernbaneterminaler

Jernbane har blitt stadig viktigere som transportmiddel for sjømatnæringa i Nord-Norge. Årlig transporteres 200.000 tonn med tog, hovedsakelig fra Narvik, men også noe fra Kiruna, Bodø, Fauske og Mo i Rana. Havbruksnæringa er en betydelig større bruker av tog enn villfisknæringa som kan forklares med enklere planlegging og bestilling av tid og volum for togtransporten. Fra Vest-Finnmark går sjømat med vogntog til Kiruna for videre transport med tog. Eksempelvis går rundt 20% av laksen som slaktes i Hammerfest kommune med tog fra Kiruna, mens resterende 80% går med vogntog direkte til markedene. Til sammenligning går 80% av selskapets slaktede laks i Steigen i Nordland på tog fra Fauske til Oslo, og videre med vogntog til markedene i Europa. Nærhet til jernbaneterminalen fra slakteriet i Steigen til jernbaneterminalen er en viktig forklaring på bruken av tog foran vogntog. Med bedre kapasitet og regularitet på jernbanerutene vil bruken av tog øke ifølge sjømataktører i regionen.

Jernbane forventes å få økt betydning for en sjømatnæring i nord som skal vokse videre. Men skal økte volumer av for eksempel fersk fisk eksporteres på en effektiv måte, trenger sjømatnæringa bedre transportkapasitet. At dette i tillegg gjøres på en miljøvennlig måte med bruk av jernbane, vil kunne bidra til økt konkurransekraft for næringa.

Godstogselskapet CargoNet og flere sjømateksportører har samarbeidet om å åpne en helt ny transportåre for fisk fra Nord-Norge til Sør-Sverige – og derfra videre til resten av Europa. Dette kan gi fersk fisk én ekstra holdbarhetsdag i butikkene. Det første testtoget gikk fra Narvik 8. mai i 2020, og det andre gikk 14 dager seinere. Begge to fullastet med sjømat. Ordinær rute startet 23. oktober i 2020. Jernbanetilbudet skal gi betydelige tidsbesparelse for fersk sjømat, toget fjerner 1.430 vogntog fra veiene, og reduserer CO2 utslipp med 3.600 tonn årlig (Kilde: CargoNet).

Foto: CargoNet med ny jernbanerute fra Narvik til Malmø (Foto: Svein Arnt Uhre).



3. Sjømatnæringa i Vest-Finnmark

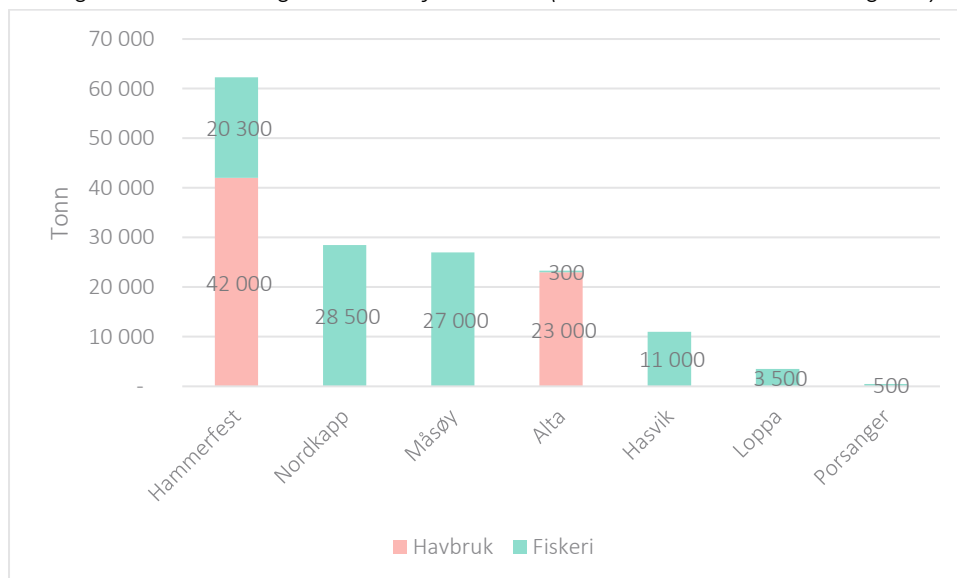
3.1. Totalt volum sjømat produsert fordelt på fiskeri og havbruk

Sjømatnæringa i Vest-Finnmark skaper eksportverdier for flere milliarder kroner årlig. I 2020 var total produksjon av sjømat i regionen på om lag 183.000 tonn rund vekt, fordelt på 91.000 tonn fisk fra norske og utenlandske fartøyer til en førstehåndsverdi på drøyt 1,6 milliarder kroner, og 92.000 tonn oppdrettslaks til en førstehåndsverdi på 4,4 milliarder kroner. Totalt 6 milliarder kroner. Både fiskeri- og havbruksnæringa har betydelig aktivitet spredt rundt i regionen, og skaper i tillegg ringvirkninger i andre bransjer.

Per september 2021 var det drøyt 600 registrerte fiskefartøyer i regionen og 21 fiskemottak. I havbruksnæringa var det 67 matfisklokalteter fra Loppa i vest til Nordkapp i øst, 2 slakterier, 1 settefiskanlegg, samt 1 fôrprodusent. I tillegg er det en rekke leverandørbedrifter til sjømatnæringa innen transport, isoporkasser, redskap og utstyr, båtslipp/mekanisk verksted, elektro, m.m.

Mens landingene av fisk er fordelt på 21 mottak, er det 2 slakterier i regionen som i 2020 slaktet om lag 65.000 tonn fordelt med 42.000 tonn i Hammerfest og 23.000 tonn i Alta. I tillegg ble det slaktet over 25.000 tonn laks, som var produsert i Vest-Finnmark, på slakterier utenfor regionen, hovedsakelig i Nord-Troms. Figuren under viser mengde slaktet laks og mottak av fisk i Vest-Finnmark fordelt på kommunenivå.

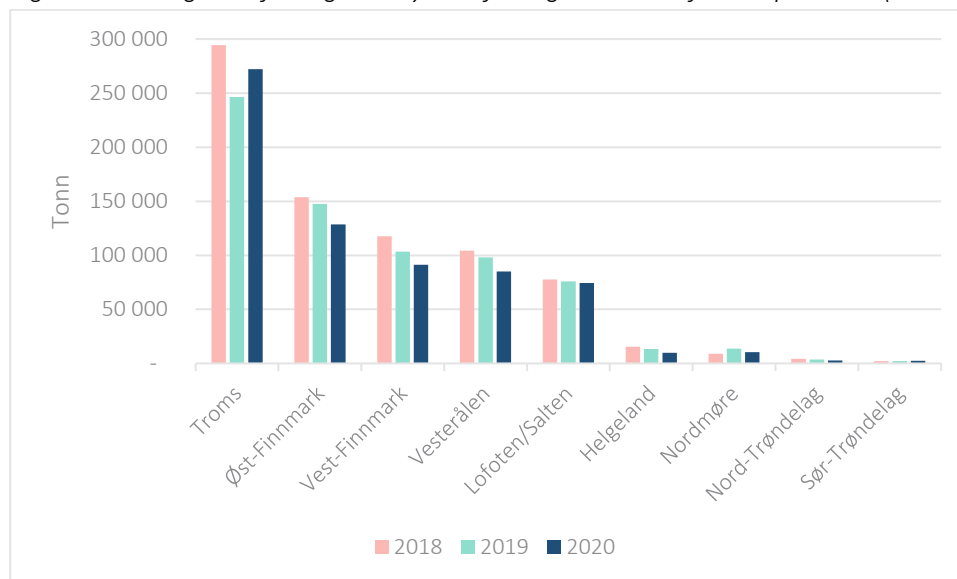
Figur 8: Mengde slaktet laks og mottak av fisk i 2020 (Kilde: Fiskeridirektoratet og SSB).



3.2. Vest-Finnmark i nasjonal målestokk som sjømatprodusent

Landet kvantum fisk og skalldyr (eksklusive pelagisk fisk) i Råfisklagets distrikt, som strekker seg fra Nordmøre til Øst-Finnmark, ble redusert med nesten 100.000 tonn fra 778.000 tonn i 2018 til 677.000 tonn i 2020. Dette skyldes i stor grad reduserte torske- og hysekvoter i perioden. Ser vi på landingene i 2020 var Troms størst med rundt 272.000 tonn, mens landingene i Øst-Finnmark og Vest-Finnmark var på henholdsvis 129.000 tonn og 91.000 tonn som vist i figuren under. Totalt ble det landet rundt 490.000 tonn i Troms og Finnmark til en førstehandsverdi på 8,8 milliarder kroner. Tallene inkluderer landinger fra både norske og utenlandske fartøy. Mens landet kvantum fisk fra utenlandske fartøyer var på 33.000 tonn i Øst-Finnmark, var den på knapt 13.000 tonn i Vest-Finnmark. Dette forklarer noe av forskjellen i kvantum mellom disse to regionene. Fisken blir i all hovedsak levert rundfrys til fryseterminaler i Kirkenes, Båtsfjord og i Hammerfest (frem til 2020).

Figur 9: Landinger av fisk og skalldyr i Råfisklagets distrikt fordelt på soner (Kilde: Råfisklaget).



Av pelagisk fisk som ble landet i Troms og Finnmark i 2020 utgjorde dette om lag 64.000 tonn. Dette var i all hovedsak sild levert i Tromsø og på Senja. Totalt ble det landet 554.000 tonn fisk og skalldyr i fylket til en førstehandsverdi på 9,1 milliarder kroner.

Ser vi på kommunenivå er Tromsø i særstilling den største mottakeren av fisk og skalldyr med et totalt volum på 262.000 tonn i 2020 som vist i tabellen under. Dette fordelte seg med 172.000 torsk, sei og hyse, 34.000 tonn pelagisk (sild), 29.000 tonn flatfisk, samt 27.000 tonn skalldyr. Landingene i Tromsø tilsvarte nesten 50 % av det totale volumet fisk og skalldyr som ble landet i Troms og Finnmark. I stor grad kan dette forklares med Tromsø sin posisjon som mottaker av ombordfrys fisk og skalldyr som lagres på fryseterminal før den sendes til kjøpere i Norge og/eller utenlandet.

Båtsfjord har også posisjonert seg som en betydelig mottaker av ombordfryst fisk der dette utgjør 60-70% av kvantumet som landes. Ved utgangen av september i år var det levert 48.000 tonn til Båtsfjord Sentralfryselager AS av et totalt kvantum på 70.000 tonn. I Vest-Finnmark har Nordkapp og Måsøy befestet posisjonen som de to største mottakerne av fisk, og står samlet for 75% av totalkvantumet på 85.000 tonn som er landet i Vest-Finnmark hittil i år. Loppa og Hasvik har også hatt en positiv utvikling i 2021, mens det i Hammerfest har vært en betydelig nedgang i landingene. En del av forklaringen er at fryseterminalen ikke lengre er i drift, men også at det er kjøpt inn mindre fisk hos fiskeindustribedriftene i kommunen.

Landingsstatistikken gir ikke et helhetlig bilde av de totale volumene som produseres i de enkelte kommunene. Det transporteres store volumer fisk mellom bedrifter som er i samme konsern, men også utenom dette. Lerøy Norway Seafoods har mottak og foredlingsanlegg langs hele kysten fra Lofoten til Båtsfjord som driver med utveksling av råstoff. Tufjordbruket i Måsøy transporterer saltfisk med båt fra Tufjord til Karlsøy for tørking til klippfisk. Fra Breivikbotn i Hasvik kommune sendes saltfisk til Senja for videre bearbeiding.

Tabell 5: Landinger av fisk og skalldyr i Troms og Finnmark (Kilde: Fiskeridirektoratet).

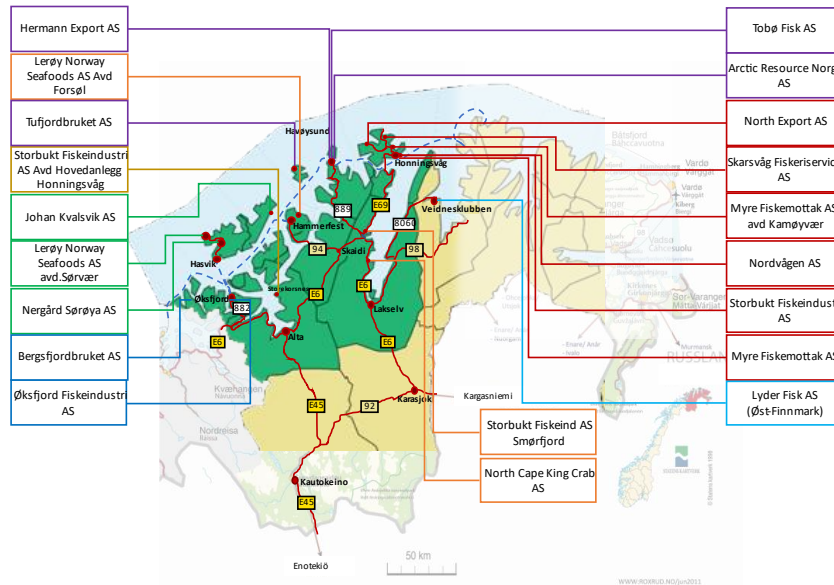
	2018	2019	2020	Per 22.9.2021
Tromsø	257 600	234 600	261 800	225 000
Båtsfjord	92 000	83 000	78 000	70 000
Senja	69 000	52 000	50 500	46 000
Nordkapp	42 000	33 100	28 500	33 000
Måsøy	36 800	31 000	27 200	30 000
Hammerfest	34 600	26 000	20 300	5 000
Berlevåg	16 400	15 500	16 000	14 000
Sør-Varanger	22 900	22 400	14 800	15 000
Karlsøy	16 700	12 200	13 300	15 000
Hasvik	14 800	11 400	10 700	11 000
Vardø	6 200	7 200	7 900	6 000
Gamvik	9 900	11 000	6 600	6 000
Lebesby	9 100	6 000	6 300	7 000
Skjervøy	6 900	6 100	4 300	4 000
Loppa	2 000	1 200	3 400	5 500

3.3. Fiskerinæringa – Struktur og sentrale utviklingstrekk

Vest-Finnmark har en relativt desentralisert struktur med fiskemottak som bidrar til å skape aktivitet og ringvirkninger i flere lokalsamfunn. Dette er illustrert under der vi har lagt inn mottakene i et kart over regionen. Totalt er det registrert 22 fiskemottak ifølge oversikt fra Råfisklaget. I Nordkapp kommune er det registrert 9 mottak inkl. et fryselager i Honningsvåg.

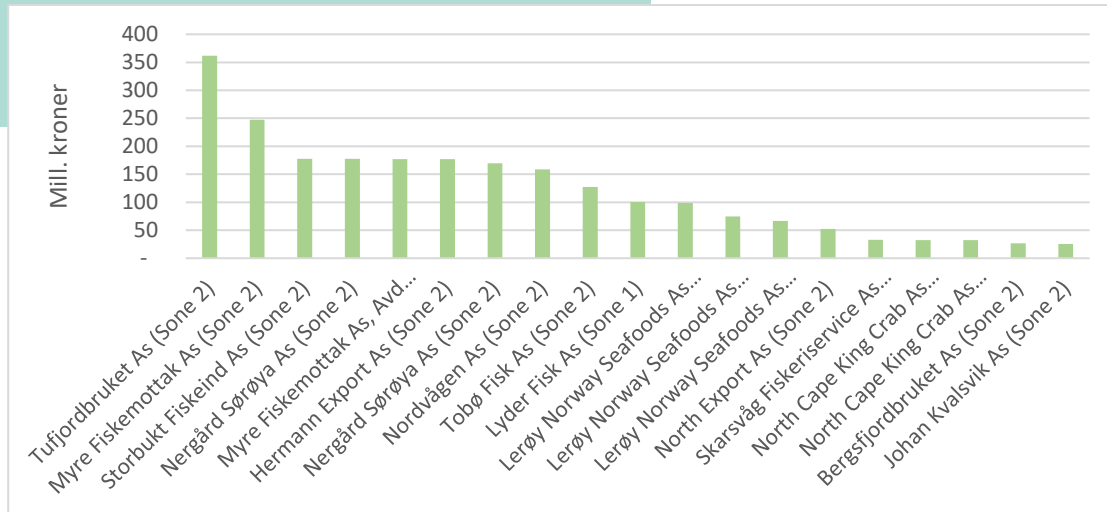
Deretter følger Måsøy med 4 mottak, Hammerfest med 3, Hasvik og Loppa med 2 hver, mens det er et i Alta og i Porsanger. Bedriftene driver i all hovedsak med pakking av fersk fisk, samt produksjon av saltfisk. Mens det tidligere var flere store filetanlegg i regionen, er det nå kun 3 anlegg i henholdsvis Havøysund, Forsøl og Sørvær.

Figur 10: Fiskemottak i Vest-Finnmark per september 2021 (Kilde: Råfisklaget).



I figuren under har vi vist de største kjøperne av fisk i Vest-Finnmark i forhold til omsetningstall fra 2019. Lilla: verdi stipulert fra kjøpt volum: regnskap er del av konsernregnskap – hovedkontor utenfor regionen. Lyder Fisk (merket med rødt) tas med i oversikten selv om selskapet ligger i Sone 1, fordi selskapet kjøper nær 25% av all kongekrabbe i Finnmark, der majoriteten av trafikken går innom FV8060 Porsanger, samt at en stor andel av eksporten fra selskapet ekspederes i Porsanger, av selskapet M3 Cargo AS.

Figur 11: Fiskemottak i Vest-Finnmark rangert etter omsetning i 2019 (Kilde: Proff.no og egne estimater).



Den desentraliserte mottaksstrukturen reflekterer blant annet strukturen i fiskeflåten med mange mindre fartøyer, men også at de store og rike fiskefeltene utenfor kysten tiltrekker seg fiskefartøyer fra andre kommuner. Totalt er det registrert 590 fiskefartøyer i Vest-Finnmark som vist i tabellen under. Av dette utgjør den aller minste flåten under 11 meter hele 90%.

Tabell 6: Fiskefartøy registrert i regionen per 30.9.2021 (Kilde: Fiskeridirektoratet).

Under 11 m	527
11–15 m	44
15-21 m	5
21-28 m	3
28 m -	11

3.4. Havbruksnæringa – Struktur og sentrale utviklingstrekk

Oppdrett av laks har hatt en formidabel utvikling med sterk vekst i både volum og verdi. I 2000 var den norske produksjonen av laks på rundt 440.000 tonn til en førstehåndsverdi av 11 milliarder kroner. I 2020 var dette økt til 1,4 millioner tonn til en verdi av 65 milliarder kroner.

I Finnmark har utviklingen vært enda sterkere, med en produksjonsøkning fra rundt 21.000 til 120.000 tonn og en vekst i førstehåndsverdi fra 550 millioner kroner til 6 milliarder kroner. I Vest-Finnmark ble det i 2020 slaktet 65.000 tonn laks til en førstehåndsverdi på 3 milliarder kroner ved de to slakteriene i Alta og Hammerfest. Tar vi utgangspunkt i at hvert vogntog tar 19 tonn fersk laks, betyr dette at det trengs 3.400 vogntog årlig for å transportere laksen ut av regionen. I tillegg kommer et like stort antall vogntog som frakter emballasje og lignende inn til slakteriene.

Anleggsutstyr som forflåter og merder kommer også sjøveien. Det er først når den ferdig produserte laksen skal ut til markedene at oppdrettsnæringa bruker veinettet med utgangspunkt i Grieg Seafood sitt slakteri i Alta, og Cermaq sitt anlegg i Hammerfest.

3.5. Transport av sjømat i Vest-Finnmark – Volum fordelt på transportmidler

Transporten av sjømat er tilpasset de stedene mottakene ligger, og markedet mottakene opererer i. Disse valgene er ofte kompromisser inngått for å kunne operere og betjene kunder, med akseptabel risiko. De mottakene som ligger ytterst på kysten, og da gjerne på øysamfunn med mer sårbar eller lite egnet infrastruktur for frakt av fersk fisk, bearbeider i større grad fisken for båtfrakt, i stor grad ved salting og/eller tørking. I figuren under har vi illustrert hovedtrekkene i valg av transportalternativer for ulike sjømatprodukter.

Figur 12: Transportkilder for sjømat (Kilde: Visjona).

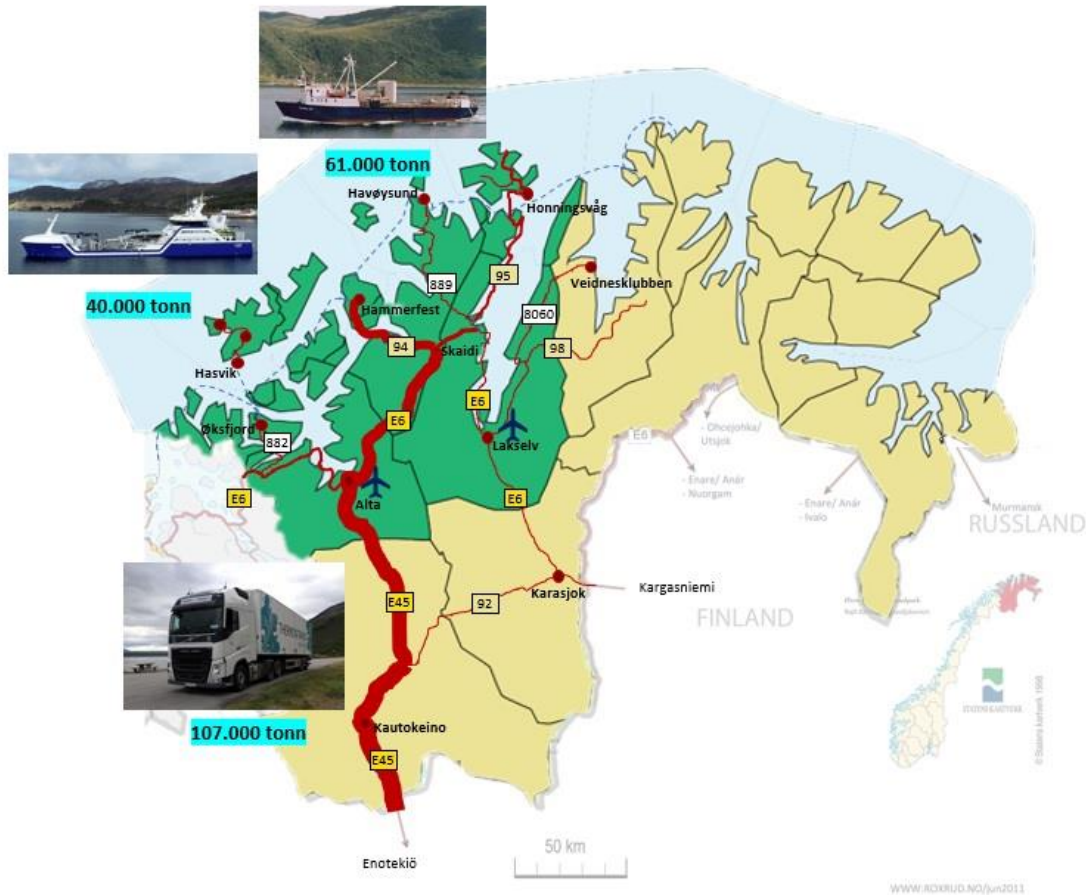
Fersk fisk		
Fersk laks	➔	Vogntog
Levendelagring		
Saltet og tørket fisk		
Frossen fisk og skalldyr	➔	Båt
Restråstoff/biprodukter		

I kartet under har vi vist hovedtrekkene ved transporten av fisk fra fiskeri- og havbruksnæringa i regionen. Tallene er fra 2019 som var et «normalår» før koronapandemien påvirket markedsforhold, fangst og oppdrett, samt transportvolumer. Totalt ble det produsert 208.000 tonn sjømat målt i rundvekt fordelt med 103.000 tonn på fiskeri og 105.000 tonn på havbruk.

Fiskerinæringa sendte ut rundt 61.000 tonn med båt og 42.000 tonn med bil, mens havbruksnæringa transporterte 65.000 tonn fersk laks med bil fra slakteriene i Hammerfest og Alta¹. I tillegg ble det transportert rundt 40.000 tonn laks med brønnbåt til slakterier utenfor regionen.

¹ Benyttes produktvekt for sjømaten som transporteres øker volumet på båt mens den synker på bil. Dette skyldes at restråstoff/biprodukter i all hovedsak transporteres med båt.

Kart 3: Transport av sjømat fra Vest-Finnmark i 2019 (Kilde: Visjonas egne estimater).

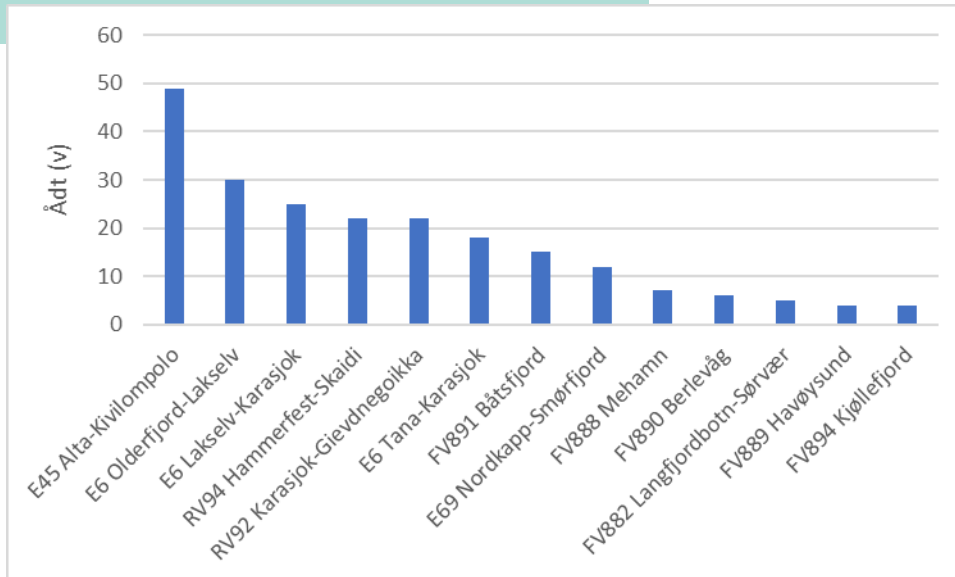


I kartet har vi markert størrelsesforholdene på de enkelte veistrekingene gjennom ulik tykkelse på de røde strekene. Den sentrale ferdselsåra for fersk sjømat er E6 fra Skaidi gjennom Alta og videre opp E45 forbi Kautokeino, og med passering av tollstasjonen ved Kivilompolo til Finland. Det går også en del sjømat på E6 mellom Olderfjord-Lakselv-Karasjok, og videre på RV92 mot Kautokeino og passering over Kivilompolo. Dette gjelder spesielt sjømat fra Måsøy og Nordkapp, og hvor strekinga også er et alternativ til E6 Hatter og Sennalandet om vinteren når det er kolonnekjøring og/eller midlertidig stengt vei. E6 gjennom Lakselv og Karasjok videre på RV92 er også benyttet av vogntog som kommer fra Øst-Finnmark på FV98, og som skal passere grensa over Kivilompolo. I tillegg er det også transport fra Øst-Finnmark på E6 fra Tana til Karasjok og videre på RV92 mot Kivilompolo. Fylkesveiene og ferge- og hurtigbåtruter på kysten sammen med RV94 fra Hammerfest og E69 fra Nordkapp, er sentrale innmatingsveier til E6, og standarden og regulariteten på disse er avgjørende for at sjømatnæringa skal kunne drive effektivt og med størst mulig lønnsomhet.

I figuren under har vi vist veistrekinger i Finnmark som sjømatnæringa benytter i stor grad. Tallene gjelder gjennomsnittlig døgnetrafikk i 2019 for store kjøretøyer over 16 meter hvor vogntog inngår.

E45 Alta-Kivilompolo er den veistrekninga med størst trafikk med gjennomsnittlig passeringer av 49 kjøretøy per døgn ved målepunkt (inkluderer passeringer i begge retninger).

Figur 13: Årsdøgntrafikk for veistrekninger i Finnmark i 2019 (Kilde: Statens Vegvesen).



3.6. Kritiske flaskehalser i transporten av sjømat – Konsekvenser for sjømatnæringa

Generelt sett kan man si at jo lengre ut på kysten brukene ligger, jo mer problematisk blir transporten på vei. Flere av kystsamfunnene har problemer med rutetilbud eller oppsettet av fartøy, med fartøyvalg som begrenser mulighet for transport av ferskfisk, og andre igjen har kapasitetsproblemer på ferge. Dette igjen påvirker lønnsomheten på fiskerivirksomhetene, og kan sette begrensninger på selskapenes muligheter til å investere i økt mottak og produksjon av fisk. Dette har igjen en direkte effekt på sysselsetting og følgelig på bosetting. Derfor er det viktig at behovet for godstransport også er del av de politiske prioriteringene mht. båtruter og fartøytyper på kysten.

Den viktigste prisdynamikken er differanse mellom fersk fisk sammenlignet med saltet og tørket fisk. Samtidig vil enkelte fiskemottak være avskåret fra å øke ferskfiskandelen nevneverdig grunnet beliggenheten, da typisk på øysamfunn med kapasitetsproblematikk på ferge- og båtruter, samt på lokasjoner som ligger utsatt til mht. vær og stengte veistrekninger.

En tilleggsutfordring er at veistrekkene i noen områder, særlig i aksene Sørvær i Hasvik kommune og helt inn til FV882 kommer ned til Langfjorden i Alta kommune, er en gammel og smal vei som har en trasé og veikropp tilpasset datidens trafikkbelastning.

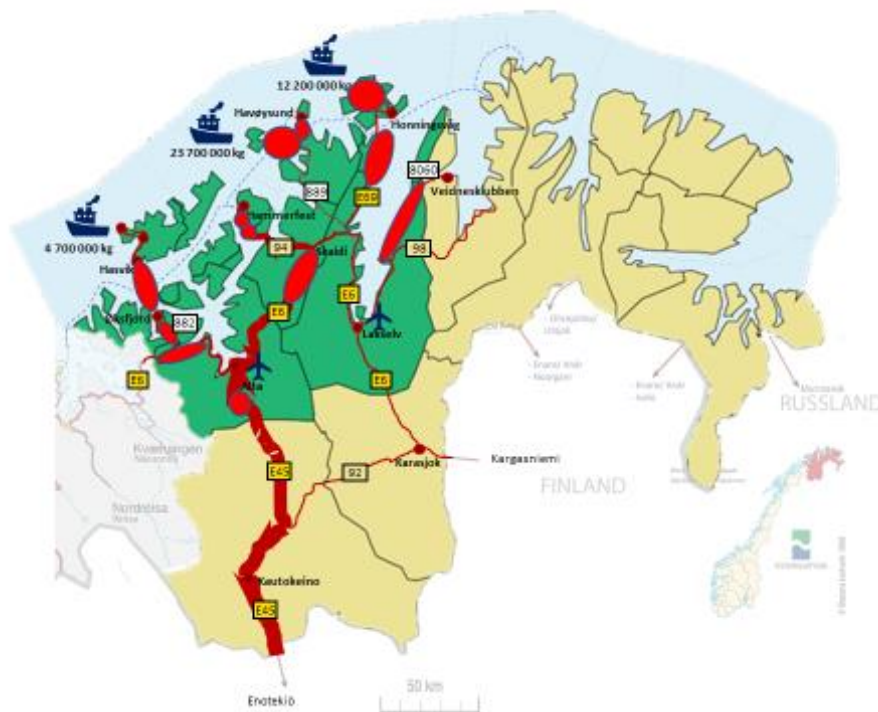
Oppgradering med ny asfalt alene er ofte ikke nok for å motstå trykket fra vogntogtrafikken. Veikroppen er i tillegg smal og kupert. Store deler av denne traséen er i tillegg rasutsatt.

En annen strekning som trekkes fram er FV889, særlig da strekninga Snefjord-Havøysund som har partier som er spesielt utsatt for å bli stengt på vinteren i forbindelse med uvær og ras. Denne flaskehalsen begrenser biltrafikken til og fra Havøysund, men samtidig går en stor andel av det volumet av fisk som kjøpes i Måsøy ut som saltfisk og klippfisk, og da i stor grad på båt. Dels skyldes også dette at den største fiskekjøperen i Måsøy ligger på Rolvsøy, og at båtforbindelsen til øya i liten grad er egnet til faste forsendelser av fersk fisk på vogntog.

I Nordkapp kommune er en stor del av utfordringene relatert til vintervedlikehold på fylkesveiene i kommunen og på E69 mellom Smørfjord og Nordkapp. Det er en klar oppfatning at en større innsats på vintervedlikehold, samt i kommunikasjon og koordinering rundt vintervedlikehold vil kunne gi langt bedre kontinuitet i trafikken.

I kartet under har vi markert flaskehalsen i transporten på vei og med båt basert på tilbakemeldinger fra respondenter i utredninga. Dette er gjort med runde og ovale røde punkter.

Kart 4: Flaskehalsen i transportveiene i Vest-Finnmark (Kilde: Visjona).



Respondentene har fremhevet følgende:

- Fergesamband FV882 Hasvik-Øksfjord: Begrenset kapasitet og dårlig regularitet.
- FV882: Øksfjordtunnelen, skredfare på flere steder langs veien, samt vogntog som blir stående fast i overgangen mellom Øksfjord og Langfjord.
- E6 Langfjord: Skredfare.
- E45 Kløfta: Veistandard, skredfare, stenginger og vogntog som blir stående fast.
- E6 Sennalandet: Vinterstengninger og kolonnekjøring.
- E6 Rafsbotnlia og Stokkedalen: Utsatte partier med stigning og knappe svinger der vogntog ofte blir stående fast om vinteren. Kan skyldes en kombinasjon av glatt veidekke og/eller dårlig skodde vogntog.
- RV94: Flere gjenstående partier med svært dårlig veistandard, samt skredfare på flere plasser inn mot Hammerfest.
- FV889: Strekninga Snefjord-Havøysund er utfordrende med generell dårlig veistandard og svært værutsatt med vinterstengninger og kolonnekjøring.
- E69 Smørfjord-Nordkapp: Svært ofte vinterstenging og kolonnekjøring. Samme utfordringer for fylkesveinettet på Magerøya som er tilknyttet E69.
- E6 Olderfjord-Lakselv: Generelt dårlig veistandard med flere smale bruer, uoversiktlige partier og en eldre veikropp som stedvis ikke ser ut til å tåle trafikkbelastningen.
- FV8060 Veidnesklubben-Børselv: Partier med dårlig veidekke.
- Sørvær havn: Manglende dybde i havn til å kunne ta inn større kystfiskefartøyer. Selv «MS Stormhav» på «kun» 28 meter har problemer med å komme til kai med last.
- Forsøl havn: Utfordringer med innseiling til havna som bidrar til at Lerøy Seafood må ta råstoff fra større fartøyer på land i Rypefjord i Hammerfest, og transportere det videre med bil til fabrikken i Forsøl.
- Bergsfjord havn: Områder i havna som mangler tilstrekkelig dybde for å kunne ta imot større fartøyer.
- Akkarfjord: Utfordringer med hurtigbåtforbindelsen til Hammerfest der bytte av båt bidrar til problemer for fiskemottaket å få ut fisken fra Akkarfjord.
- Rolvsøy: Begrenset kapasitet på hurtigbåtforbindelsen til Havøysund som gjør at fiskeindustribedriften ikke kan sende ut fersk fisk med vogntog.
- I Havøysund er ikke dybdeforholdene gunstige ved Hurtigrutekaia for å kunne ta inn større fartøyer. Hurtigruten konkluderte med at de ikke kunne anløpe kaia i Hallvika, i perioden hurtigrutekaia ble brukt til godsått i forbindelse med lossing av vindmøller, da dybdeforholdene ikke var tilstrekkelig. Det betyr at begge de viktigste kaiene i Havøysund ikke kan ta inn større gods- eller passasjerfartøy slik forholdene er nå.

I tabellen under har vi vist antall ganger hvor veistrekninger har vært midlertidig stengt eller kolonnekjørt vinteren 2019/2020 (1. oktober til 15. mai). Vi legger merke til at Nordkapp kommune har veistrekninger som er mest utsatt om vinteren der E69 mellom Olderfjord og Honningsvåg var midlertidig stengt hele 68 ganger, i tillegg til at det ble innført kolonnekjøring 45 ganger. Den sentrale transportåra E6 Sennalandet og Hatter er også værutsatt, og som bidrar til at E6 Olderfjord-Lakselv benyttes som alternativ for videre transport av varer inn og ut av fylket.

Tabell 6: Antall ganger midlertidig stengt og kolonnekjøring på veistrekninger i Finnmark (Kilde: Statens Vegvesen).

Fjellovergang/strekning	Midlertidig stengt	Kolonnekjøring
E69 Olderfjord-Honningsvåg	68	45
FV 888 Ifjord-Mehamn	68	91
E69 Hønsa-Repvåg	46	36
E69 Repvåg-Nordkapptunnelen	41	45
E69 Skarsvåg-Nordkapp	38	33
FV 889 Smørfjord-Havøysund	38	43
E69 Skipsfjordhøgda-Skarsvåg	33	22
FV 8038 Gjesværkrysset-Gjesvær	30	21
E6 Sennalandet	26	42
FV 891 Båtsfjordfjellet	24	40
FV 890 Kongsfjordfjellet	23	39
E69 Nordkapptunnelen-Honningsvåg	19	5
FV 98 Ifjordfjellet	19	48
RV 94 Kvalsund-Hammerfest	16	5
FV 98 Børselfjellet	16	3
E6 Hatter	15	10
E45 Kautokeino - Alta	14	0
E75 Domen (Kiberg-Vardø)	14	12
E6 Burfjord-Alta	13	0
E69 Olderfjord - Hønsa	4	0

3.7. Sjømatnæringa og transportutfordringer på kommunenivå

I dette kapitlet presenterer vi kommunene i tall og fakta knyttet til sjømatnæringa, og transportutfordringer i de enkelte kommunene.

3.7.1. Loppa

Fiskeflåten:

Lengde	Antall fartøy
Under 11 m	26
11–12,9 m	1
13–14,9 m	1
Over 15 m	1
"MS Hermes"	55 m

Per 30.9.2021 var det landet rundt 5.500 tonn hvitfisk i Loppa kommune. Dette er en 5-dobling sammenlignet med 2019. Fisk transporteres i hovedsak med vogntog fra Øksfjord.

Fiskemottak og havbruk:

Loppa har to tettsteder som har aktive fiskemottak: Øksfjord og Bergsfjord, med hvert sitt fiskebruk. Bergsfjord er tilknyttet FV882 med ferje- og hurtigbåtforbindelse til Øksfjord. Transporten av sjømat skjer enten med vogntog som går med ferje til Øksfjord eller på paller med hurtigbåt til Øksfjord hvor den lastes om på vogntog for videre transport.

Fiskebruket i Øksfjord, Øksfjord Fiskeindustri AS har en økende aktivitet etter oppstart sent 2019, og er nå kommunens største fiskekjøper. Bedriften sender all fisken ut med vogntog fra Øksfjord og videre sørover på E6 over Alteidet.

Veitrafikk:

- FV882 er generelt smal og umoderne, og stor andel tungtransport på veikroppen gir skader som gir vedlikeholdsbehov utover asfaltering.
- Øksfjordtunellen er smal, og med høyder som tidvis skader skapene til trailere.
- Det er partier - fra Øksfjordbotn over eiet til Langfjorden - som er smal, svingete, og bratt, og som skaper utfordringer for vogntog som ikke kan holde fart og ikke stoppe vinterstid. Dette skaper gjentakende stopp og bilberginger hver vinter.

3.7.2. Hasvik

Fiskeflåten:

Lengde	Antall fartøy
Under 11 m	46
11–12,9 m	3
13–14,9 m	4
Over 15 m	1
"MS Stormhav"	28 m

Per 30.9.2021 var det landet rundt 11.000 tonn hvitfisk i Hasvik kommune. Fersk fisk transporteres med vogntog på ferga til Øksfjord, mens saltfisk transporteres med fraktesbåt.

Fiskemottak og havbruk:

Nergård AS har fiskemottak i Breivikbotn som produserer fersk fisk og saltfisk, mens Lerøy Seafood AS har et anlegg i Sørvær som i all hovedsak produserer fersk fisk og fersk filet. I Breivikbotn produserer Kranes Kjøkken AS fiskemat for et regionalt marked.

Veitrafikk:

- All transport på vei går via Fergesambandet FV882 til Øksfjord. Ferjestrekningen er 28,0 km, med en overfartstid på 85 minutter.
- Det transporteres over 7.000 tonn fisk på vei med vogntog ut av kommunen, primært vinterstid.
- Veistrekke mellom Sørvær, Breivikbotn og Hasvik tidvis utsatt for stenging grunnet uvær, fiskebrukene har et godt samarbeid med brøytemannskap.
- Fergesambandet har problemer både med kapasitet og regularitet. Fergemansskapet selv påpeker at anbudet har lagt grunnlaget for små ferger med lav motorkraft, som igjen gir begrenset manøvreringsevne, fart og kapasitet, noe som er lite hensiktsmessig mht. de gjeldende forholdene i havstrekket over til Loppa. Lav hastighet gir videre liten mulighet til å kjøre ekstra turer ved behov.
- Trafikk fra kommunen går videre på FV882 igjennom Loppa kommune, før den går videre sørover på E6 over Alteidet, eller alternativt går til E45 gjennom Kautokeino, til Finland.

Båttransport:

- Fiskebruk i Sørvær signaliserer problemer med manglende dybde i havna som begrenser størrelsen på båter som kan levere til anlegget.
- Frakt på lastebåt foregår primært på bestilling.

3.7.3. Alta

Fiskeflåten:

Lengde	Antall fartøy
Under 11 m	63
11–12,9 m	5
13–14,9 m	2
Over 15 m	3
"MS Arctic Swan"	64 m
"MS Jens Kristian"	48 m

Fiskemottak og havbruk:

Storekorsnes: Capefish AS, et anlegg som eies og styres fra Honningsvåg, med periodisk fiskekjøp. Årlig landes rundt 2-300 tonn fisk i kommunen.

Grieg Seafood sitt slakteri på Simanes er kommunens viktigste sjømatbedrift, med en årlig produksjon på over 20.000 tonn fersk laks. Denne blir i all hovedsak sendt ut av regionen på vogntog, via E45.

Langnes Laks AS etablerer landbasert lakseoppdrett med ambisjoner om årlig produksjon av 25.000 tonn laks.

Grieg Seafood – Lakseslakteri, Simanes.

Veitrafikk:

Alta er en kommune som har mye gjennomgangstrafikk av sjømat, fra Hasvik, Loppa, Hammerfest, Måsøy, Nordkapp og også Porsanger.

- E6 Langfjorden er tidvis rasutsatt som medfører en tilleggsbelastning for trafikk fra Loppa og Hasvik (stengninger pr. år), samt for alle transporter til og fra det øvrige fylket gjennom Norge. E6 er hovedforbindelsen mellom Troms og Finnmark. Veien har en årsgjenntrafikk (ÅDT) på ca. 600 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på ca. 20 %.
- E6 Sennalandet er utsatt for vinterstengninger og kolonnekjøring.
- Veistrekket E45 Kløfta består av en gammel og smal veikropp som er rasutsatt, uoversiktlig samt utsatt for ising. Veistrekket er en gjenganger mht. stenging og bilberging av store kjøretøy vinterstid. Det transporteres over 80.000 tonn sjømat med estimert verdi på ca. 3,4 milliarder kroner på dette veistrekket årlig, der drøyt 23.000 tonn villfanget fisk som transporteres på strekningen, primært transporteres vinterstid.
- Mindre ferskfiskmengder fra Loppa og Hasvik blir pakket om på terminal i Alta før eksport på vogntog, primært i skuldresesongene da brukene ikke enkeltvis får fylt opp et vogntog.

Båttransport:

- Alta kommune har ingen spesifikke utskipninger av fiskemat.
- Sambandet til Årøya har gått fra å være et fergesamband til å være del av et hurtigbåttilbud. Løsningen hensyntar i liten grad logistikkbehovene til brukerne av båttransport til Årøya. Som konsekvens av anskaffelsen av hurtigbåtrute har jordbruket på øya nå problemer med å få fraktet ut fôr, diesel og også veterinærer mv., samt med å få fraktet ut melk. Problematikken på Årøya gir en følgefeil i andre hurtigbåtsamband, blant annet i Måsøy, der det oppleves at fartøy som settes opp i lokalfart i kommunen brått tas ut og settes inn i Årøy-sambandet, noe som da reduserer kapasitet i Måsøybassenget.

Flytransport:

Fire av fem laks som transporteres på fly, transporters på passasjerfly. Alta Lufthavn har tradisjonelt det største rutetilbudet, og følgelig størst kapasitet til denne typen cargo. Fraktvolum varierer med tilgang på fraktkapasitet, primært sendes det kongekrabbe, men også laks. Typiske mengder er ca. 500 kg pr fly, og tilbudet benyttes primært til leveranser mot mindre markeder og kunder.

3.7.4. Hammerfest

Fiskeflåten:

Lengde	Antall fartøy
Under 11 m	20
11–12,9 m	4
13–14,9 m	4
Over 15 m	6
"MS Rypefjord"	53 m
"MS Bjarne Nilsen"	44 m
"MS Doggi"	40 m
"MS Anne K"	27 m
"MS Osvaldson"	26 m

Cermaqs slakteri er Hammerfest kommunes viktigste sjømatbedrift, med en produksjon på 42.000 tonn laks i 2020.

Samme år ble det kjøpt rundt 20.000 tonn villfisk i kommunen, fordelt med 7.500 tonn fra norske fartøyer og 12.500 tonn fra utenlandske fartøyer.

Fiskemottak og havbruk:

Lerøy Norway Seafoods er den viktigste villfiskaktøren i Hammerfest kommune, med anlegg i Rypefjord og Forsøl.

Cermaq har Norges 12. største lakseslakteri lokalisert i Rypefjord.

Veitrafikk:

- Veiforbindelsen RV94 er en veiforbindelse som nå har en standard som er utdatert, med betydelige oppgraderingsbehov. Statens vegvesen og Hammerfest kommune planlegger oppgradering av riksveg 94 fra Rypefjord til Akkarfjord, og fra Mollstrand til Grøtnes. Flere, viktige og betydelige prosjekter har allerede blitt gjennomført, inkludert tunnelprosjekter og oppgradering fra mellom Kvalsund og Skaidi, men det gjenstår fremdeles flere betydelige tiltak for å få veistandarden opp på en tilfredsstillende standard
- Hammerfest kommune har veiforbindelse med Alta kommune over Sennalandet, ref. statistikk under Alta kommune på vinterstengninger og kolonnekjøring
- Hammerfest har veiforbindelse til Porsanger kommune over E6 Hatter, som er mindre utsatt for stengning enn Sennalandet

Båttransport:

Hammerfest har gode havneforhold for større gods på Polarbase, mens villfanget fisk handteres primært over Norlines fasiliteter i Hammerfest havn, samt over kai ved Lerøy Norway Seafoods AS sine anlegg i Forsøl og Rypefjord. Forsøl har behov for utbedring av farled og havn, Lerøy må ta inn større båter i Rypefjord, og kjøre fisken med bil til Forsøl. Fiskebruket i Akkarfjord har utfordringer med transporten av fisk, da hurtigbåten som benyttes på dette sambandet er reservebåt for andre samband, og ofte på kort varsel tas ut og erstattes med båter med for liten kapasitet.

3.7.5. Måsøy

Fiskeflåten:

Lengde	Antall fartøy
Under 11 m	92
11–12,9 m	6
13–14,9 m	0
Over 15 m	4
"MS Ingrid Majala"	62 m
"MS Voldnes"	34 m
"MS Gullholmen"	20 m
"MS Jarlen"	17 m

Utfordringer med båtforbindelser som virker underdimensjonerte og lite fleksible mht. arrangementer og kjente sesongvariasjoner.

Praktiske problemer er at ved frakt av større godsmengder på lastebil/vogntog, så er det ikke kapasitet til transport av andre kjøretøyer. Dette kan bety at reisende ikke kommer med, ut til fiskecamper, festivaler o.l.

Fiskemottak:

Måsøy kommune er en av landsdelens største kommuner målt i landinger av fisk. Ved utgangen av september i år var kommunen 5. størst i Troms og Finnmark med drøyt 30.000 tonn.

Tufjordbruket, Hermann Export, Tobø Fisk og Arctic Resource Norge er etablert i kommunen. Hovedproduksjonen er saltfisk og klippfisk, samt fersk fisk og filet (fersk og fryst).

Veitransport:

All vesentlig fiskerivirksomhet ligger på øysamfunn, men Havøysund har veiforbindelse med bro tilknyttet FV889. Veien ut til Havøysund er utbedret flere steder de siste årene, men det er utsatte partier med vinterstengning og kolonnekjøring.

Båttransport:

Hermann Export og Tufjordbruket er store saltfisk- og klippfiskprodusenter, og som i all hovedsak sender ut produktene med båt. Tufjordbruket har begrensede muligheter til å få inn større gods med rutebåt.

Videre gir Tufjordbruket tilbakemelding om at fraktratene hos Boreal er såpass høye at varer primært fraktes inn med fraktesbåt fra Møre. Selskapet er den desidert største fiskekjøperen i regionen, og produserer i praksis kun saltfisk som sendes med fraktesbåt til Karlsøy kommune for videre bearbeiding til klippfisk.

Begrensninger mht. biltransport gjør at selskapet ikke kan delta i ferskfiskmarkedet, men dette gjelder kun en kort periode i starten av torskefisket i januar-februar når det er lite tilførsler til markedet og prisene er gode. Selskapet blir videre påvirket av behov andre steder i rutetilbudet, eksempelvis i Årøy-sambandet i Alta kommune, direkte påvirket kapasiteten på sambandet i Måsøy kommune. Regularitet og kapasitet vil sannsynligvis bli bedre når fylkeskommunen setter inn den nye hurtigbåten MS «Hollandaren» i drift i løpet av høsten, og som skal fungere som hovedfartøy i Måsøy-sambandet. Fartøyet skal etter hvert også fungere som et reservefartøy for hele Finnmark og settes inn der det er behov. MS «Hollandaren» er det første fartøyet i sitt slag, med dekkkapasitet for vogntog med opptil 19,5 meters lengde. Uten vogntog har båten plass til åtte personbiler. Full lengde på MS «Hollandaren» er 38 meter, bredda er 10 meter og salongen har plass til 73 passasjerer. I tillegg er det tre lasterom for gods, og plass for bagasje.

3.7.6. Nordkapp

Fiskeflåten:

Lengde	Antall fartøy
Under 11 m	196
11–12,9 m	7
13–14,9 m	8
Over 15 m	4
"MS Trygve B"	39 m
"MS Valdimar H"	38 m
"MS Børnes"	21 m
"MS Nytind"	18 m

En stor andel av kongekrabben som kjøpes i Honningsvåg sendes med bil til flyterminalen i Helsinki, Finland, for videre eksport til primært asiatiske markeder.

Fiskemottak:

Nordkapp kommune har en betydelig fiskerinæring, og var ved utgangen av september i år 4. største kommune målt i landinger av fisk med drøyt 34.000 tonn.

I kommune er det 9 fiskebruk som produserer i all hovedsak fersk fisk og saltfisk, samt kongekrabbe. Kombinasjon av saltfisk og ferskfiskproduksjon betyr at det både benyttes båttransport og biltransport ut av kommunen.

Veitransport:

Biltransporten er avhengig av veiforbindelsen E69 ut av kommunen, og videre sørover. Store deler av veistrekninga mellom Olderfjord og Nordkapp er svært utsatt for midlertidig stengning og kolonnekjøring i vintersesongen grunnet rasfare og uvær. Hovedårsaken til dette er at nivået på vintervedlikeholdet er for lavt, at det ikke satt av ressurser nok til å holde veiene åpne.

Den raskeste traseen videre til markedet fra E69 går over E6 Sennalandet, til Alta, og videre på E45 til Finland. Denne traseen velges når været tillater det, alternativt går transporten på E6 til Lakselv og Karasjok, og videre på RV92 med passering over grensestasjonen ved Kivilompolo. Passering over Karigasniemi skjer i liten grad da tollstasjonen er nattestengt.

3.7.7. Porsanger

Fiskeflåten:

Lengde	Antall fartøy
Under 11 m	51
11–12,9 m	0
13–14,9 m	0
Over 15 m	0

Fiskemottak:

Porsanger har svært lite konvensjonell fiskeindustri eller fiskeri, det meste handler om kongekrabbe, som blant annet danner driftsgrunnlaget for fiskemottakene i Smørfjord og i Billefjord, eid av henholdsvis Cape Fish AS og North Cape King Crab AS.

Veitransport:

De viktigste veiforbindelsene er E6 mot Alta, E6 mot Karasjok og Tana, RV92 mot Finland og/eller Alta, FV8060 til Veidnesklubben grunnet kongekrabbetransporten, samt FV98 mot Øst-Finnmark. FV98 fra Nordkyn til Lakselv er preget av dårlig standard med stort oppgraderingsbehov.

E6 Olderfjord-Lakselv har en gammel og utdatert veikropp og trasé, med flere bruer og kritiske møtepunkter der møtende trafikk har utfordringer.

Veistrekket er sjeldent stengt grunnet vær, og benyttes derfor som et viktig alternativ til E6 Hatter og Sennalandet ved transport av sjømat fra Måsøy og Nordkapp som skal ut av fylket.

Tollstasjonen i Karigasniemi er nattestengt, noe som vanskeliggjør bruk av modulvogntog inn mot Lakselv, på tross av at strekningen er godkjent for dette.

Problemene oppstår fordi vogntogene må ha last inn i landet, typisk matvarer. Disse må ankomme tidlig på morgenen, som betyr at vogntoget må passere Karigasniemi om natten, når stasjonen er stengt.

4. Andre bransjer – Transportvolumer og transportmidler

4.1. Petroleum

Petroleumsvirksomheten i regionen er i stor grad konsentrert til Hammerfest med betydelig aktivitet knyttet til Polarbase og Melkøya. Aktiviteten er i hovedsak bygd opp rundt inn- og uttransport med båt, og næringen representerer det desidert største fraktvolumet ut av fylket, primært i form av LNG fra anlegget på Melkøya som transporteres med spesialskip til markedene. I 2019 utgjorde dette 5,4 millioner tonn. Varetransport av større komponenter går også sjøveien.

4.2. Fornybar energi

Fornybar energi i regionen fordeler seg primært over prosjekter innen vannkraft og vindkraft som har særskilte logistikkbehov ved etablering og utskifting eller oppgradering. Næringen har relativt lang ledetid mellom prosjektene, eksempelvis har vindmøllene ved Havøysund nå blitt skiftet ut etter 19 års drift. Disse ble levert til Havøysund havn med spesialfartøy.

Det er lange intervaller mellom fraktoppdrag, i praksis prosjekteres hele logistikken fra gang til gang, av leverandør og prosjektorganisasjon. Prosjektene etablerer nødvendig infrastruktur ved behov, eksempelvis lokale veiltak for fremføringer av stort materiell.

4.3. Mineraler og bergverk

Regionen har tre aktører i Alta kommune, Sibelco Nordic avdeling Stjernøy, Alta Skifer og Finnmark Sand. Hammerfest har videre selskapet Halsvik Aggregates, samt selskapet Nussir AS, som planlegger oppstart av kobbergruve. Videre finnes det lokale masseuttak som ikke har samme grad av drift volummessig.

Veitrafikk i denne kategorien tilskrives i all hovedsak prosjektvirksomhet, og i all hovedsak består veitransporten i denne kategorien kortere distanser typisk med grus, stein og sand. Pga. korte kjøredistanser utgjør ikke denne delen av transportsektoren en stor del av tungtrafikken i regionen, på tross av et høyt antall turer. Transportbelastningen er lokal, med utspring i grustak o.l., og generelt opprettes det gjerne lokale masseuttak i forbindelse med større veiprojekter for å redusere denne transportaktiviteten.

De største volumene eksporteres på båt, i bulk og pakket vare. Sibelco Nordic avdeling Stjernøy har egenfinansiert båtrute for persontransport og mindre stykkgoods til sitt gruveanlegg, med anløp fra Alta og Loppa kommuner. Videre anløper det i overkant av 100 bulkskip til anlegget i Lillebukta. Disse har normalt lastekapasitet på 3.400 tonn til 5.600 tonn, der lastekapasitet blir brukt i sin helhet på frakt av nefelinsyenitt i bulk og pakket form (sekk/BigBag), til en verdi av i overkant av 300 millioner pr år.

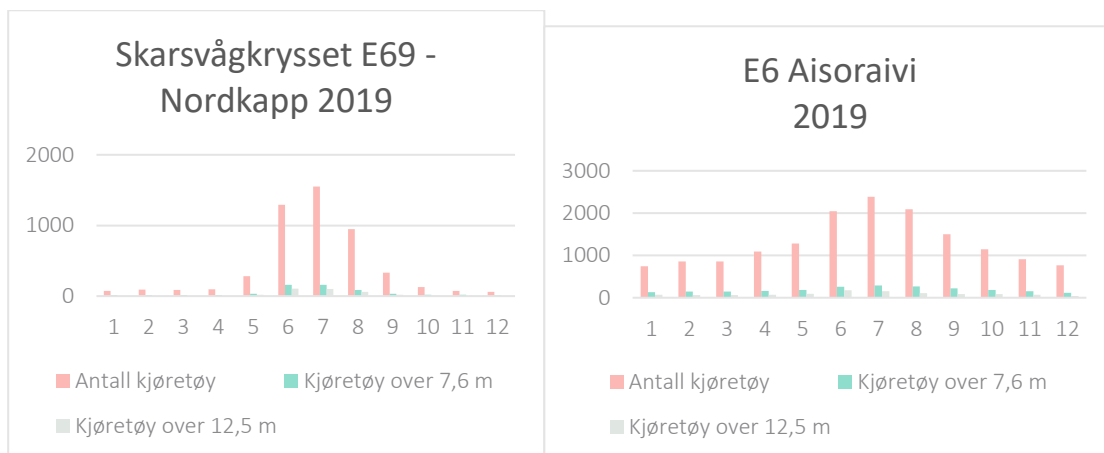
Alta Skifer AS har en mer kostbar vare, og omsatte i 2020 varer for 92 millioner. Transporten her er en kombinasjon av båttransport på større partier, og biltransport til mindre kunder og enkeltprosjekter der dette er mest hensiktsmessig.

4.4. Dagligvarer

Majoriteten av dagligvarene kommer inn til regionen på E6, fra distribusjonssentre i Troms. Den primære transportåren for dagligvarer er lastebil og vogntog på vei. Hurtigruten har i tillegg noe godstransport til kyststedene. Dagligvarelogistikken i regionen er relativt effektiv og begrenset i omfang da varene er pakket klar på vogntog til butikk. Volumet begrenser seg naturlig i forhold til folketallet.

4.5. Reiseliv

Reiselivet i Finnmark har vært i sterk vekst med utvikling av flere nye produkter som har bidratt til at flere aktører driver helårsturisme. I særlig grad gjelder dette vinteropplevelser som har gjester som kommer inn til fylket med Hurtigruten og cruiseskip, samt med fly. I sommersesongen, som fortsatt er den travleste perioden for store deler av reiselivsnæringa, kommer en stor andel av besøkende til fylket på vei, i form av bobiler, busser og personbiler. Nordkapp er den absolutte hovedattraksjonen. I 2019 var det 280.000 besøkende på Nordkapp-plataet. Hurtigruten og cruiseskip er også sentrale reiselivsaktører som bringer med seg et stort antall turister som kjøper opplevelser på land og som innebærer et transportbehov. I 2019 hadde Honningsvåg Havn 102 cruiseanløp med rundt 140.000 passasjerer. I tillegg til turister som kommer inn til fylket har vi egne innbyggere som trafikkerer veiene som fritidsreisende i sommermånedene. Trafikkbelastning av reiseliv kan synliggjøres ved å se på trafikken til Nordkapp, samt ved å se på variasjon i trafikk over E6 Sennalandet.



Månedsdøgnetrafikken (MDT) til Nordkapp stiger markant i sommermånedene juni-august. Ser vi på sommeren 2019 var trafikken på sitt høyeste i juli med rundt 1.200 kjøretøy i snitt per døgn.

Internt i Vest-Finnmark finner vi veistrekkeket over Sennalandet som sentral veiforbindelse mellom de vestre og østre deler av regionen. Her er det også en markant økning av trafikk i sommermånedene, og hvor hoveddelen av denne økte trafikken går til Nordkapp. På de fire veistrekingene inn og ut av regionen ser man en markant endring i trafikkbildet på E6 og E45 i juni-august med en topp i juli.

5. Oppsummering

Europa- og riksveinettet i regionen sammen med fylkesveiene har avgjørende betydning for at samfunnene skal kunne fungere slik at det skaper bolyst og bidrar til et konkurransedyktig næringsliv. Havner og godt utbygde båttilbud er også viktig i en region med flere øysamfunn som er helt avhengig av sjøveien som ferdsels- og transportåre.

Sjømatnæringa har vært og vil i fremtiden være bærebjelken i Vest-Finnmark. Det forventes fortsatt vekst i næringa som vil medføre at stadig større mengder produkter skal fraktes ut av regionen. Til dette er næringa avhengig av rask og forutsigbar transport både på sjø og langs vei. Sjømataktørene i denne utredninga har pekt på noen flaskehalsar som skaper utfordringer for hvordan de skal drive virksomhetene sine. I stor grad dreier dette seg om utfordrende forhold om vinteren, nettopp når det er hovedsesong for torsk og store volumer ferske produkter skal ut til markedene. Det er i månedene februar til juni at belastningen er størst på veinettet i regionen. Vær- og rasutsatte strekninger skaper ekstra utfordringer som eksempelvis E6 Hatter og Sennalandet, E45 Kløfta, FV882 til Sørvær, FV889 til Havøysund, E69 til Nordkapp og fylkesveinettet på Magerøya, samt RV94 til Hammerfest.

I tillegg til vintervedlikehold peker aktører også på dårlig regularitet på fergesambandet Hasvik-Øksfjord. For bedriften Johan Kvalsvik i Akkarfjord har de klart å komme frem til en avtale med Boreal Sjø som bidrar til at de får ut ferskfisken med hurtigbåt til Hammerfest, og videre med bil. På Rolvsøy i Måsøy kommune har Tufjordbruket AS, som er regionens største hvitfiskaktør, etterlyst et bedre båttilbud til Havøysund for å kunne satse på eksport av fersk fisk i starten av vintersesongen. For fiskerinæringa har det også stor betydning at farleder og havner er tilpasset behovet til næringa. I flere havner har det blitt gjennomført utbedringer i form av mudringer for å skape bedre dybdeforhold. I Sørvær har man imidlertid fortsatt problemer med ei havn som ikke kan ta imot større kystfartøyer som nye «Stormhav» på 28 meter. Dette er samtidig et forholdsvis lite fartøy når vi sammenligner med fartøyene i stor kyst som det kommer stadig flere av som fartøyet «Jens Kristian» i Alta på hele 48 meter.

I ny Nasjonal transportplan 2022-2033 legger regjeringen opp til å starte opp, gjennomføre og fullføre en rekke prosjekter de første seks årene av planen. For Troms og Finnmark gjelder det følgende prosjekter:

- **E45 Kløfta, Alta kommune**
Veien har stor skredfare, og er spesielt krevende vinterstid. Det skal bygges ny, bedre og mer trafiksikker vei. Dagens strekning blir sykkelvei om sommeren. Kostnadsanslag for prosjektet er 1,1 milliard kroner. Det er prioritert oppstart og fullfinansiering i første seksårsperiode.

- **E69 Skarvbergtunnelen, Porsanger kommune**
 Ny vei på nesten 7 kilometer, halvparten i tunnel. Veien er i dag skredutsatt. Prosjektet har et kostnadsanslag på 1,4 milliarder kroner og er under bygging. Det er lagt til grunn 230 millioner kroner i første seksårsperiode for å fullføre prosjektet.
- **Rv. 94 Akkarfjord–Jansvannet – utbedringsstrekning**
 Det skal bygges ny, bedre og mer trafiksikker vei. Dagens strekning mangler gul midtlinje, har bratte stigninger, skarpe svinger, stenges ofte og har skredfare. På en utbedringsstrekning vil Statens vegvesen gjøre ulike former for utbedringer på eksisterende veier for å gjøre den tryggere og bedre. Det er lagt til grunn 690 millioner kroner til tiltakene, med oppstart og fullfinansiering prioritert i første seksårsperiode.
- **Rv. 94 Mollstrand–Grøtnes – utbedringsstrekning**
 Det skal bygges ny, bedre og mer trafiksikker vei. Dagens strekning mangler gul midtlinje, har bratte stigninger, skarpe svinger, stenges ofte og har skredfare. På en utbedringsstrekning vil Statens vegvesen gjøre ulike former for utbedringer på eksisterende veier for å gjøre den tryggere og bedre. Det er lagt til grunn 300 millioner kroner til tiltakene, med oppstart og fullfinansiering prioritert i første seksårsperiode.
- **E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta, Lødingen, Evenes, Sortland, Harstad, Kvæfjord og Tjeldsund kommuner i Nordland og Troms og Finnmark fylkeskommuner**
 Det skal bygges 82 km ny tofelts vei. 27 km av dette er i tunneler. Prosjektet vil korte inn strekningen mellom Tjeldsund bru og Gullesfjordbotn med om lag 30 km. Reisetiden reduseres med 39 minutter. Veien skal bygges ut som et offentlig-privat samarbeid (OPS-prosjekt), og det legges til grunn et kostnadsanslag på 9,2 mrd. kr. Det er prioritert oppstart med et statlig bidrag på om lag 5 milliarder kroner i første seksårsperiode. I tillegg kommer bidrag fra bompenger.
- **E8 Sørbotn–Laukslett, Tromsø kommune**
 Det skal bygges en ny vei som er kortere og mer trafiksikker enn dagens vei. E8 er innfartsåren mot Tromsø, og det er mange ulykker på strekningen. Ny vei på vestsiden av Ramfjorden, vil gi et bedre miljø for de som bor langs dagens strekning. Prosjektet skal koste om lag 2 milliarder kroner. Det er prioritert oppstart og fullfinansiering i første seksårsperiode.
- **E8 Flyplasstunnelen, Tromsø kommune**
 Prosjektet er en del av Bypakke Tenk Tromsø. Det skal bygges tunnel mellom Breivika og Langnes. Det vil også bygges veier mellom tunnelen og kryss og veier inn mot den nye tunnelen. Kostnadsanslaget for prosjektet er 1,8 milliarder kroner. Det prioritert oppstart i første seksårsperiode med et statlig bidrag på 50 millioner kroner. I tillegg kommer bompenger.
- **E6 Nordkjosbotn–Hatteng, Balsfjord og Storjord kommuner**
 Strekningen overføres til Nye Veiers portefølje. Det legges opp til å gjøre tiltak som sørger for en bedre og mer trafiksikker vei, spesielt for næringstransporten. Gjøre veien bredere, rette ut svinger og forsterke veiens bæreevne er eksempler på aktuelle tiltak.

Nye Veier har ikke beregnet kostnadene for strekningen, men tidligere kostnadsanslag gjort av Statens vegvesen, ligger på om lag 1,8 milliarder kroner. I tråd med Nye Veiers mandat vil det være opp til styret i selskapet å vurdere utbyggingsrekkefølge og oppstartstidspunkt.

- **E6 Olderdalen–Langslett, Kåfjord og Nordreisa kommuner**

Strekningen overføres til Nye Veiers portefølje. Det legges opp til å gjøre tiltak som sørger for en bedre og mer trafikksikker vei. Gjøre veien bredere, rette ut svinger og forsterke veiens bæreevne er eksempler på aktuelle tiltak. Nye Veier har ikke beregnet kostnadene for strekningen, men tidligere kostnadsanslag gjort av Statens vegvesen, ligger på om lag 2,1 milliarder kroner. I tråd med Nye Veiers mandat vil det være opp til styret i selskapet å vurdere utbyggingsrekkefølge og oppstartstidspunkt.