



## Veganalyse – Fylkesveg 863 Skulgam - Hansnes

I hvor stor grad påvirkes næringslivet i Karlsøy kommune av fylkesveg 863 Skulgam – Hansnes?

NÆRINGSFORENINGEN I TROMSØREGIONEN



## Innhold

1.0 Innledning.....	1
1.1 Problemstilling .....	1
2.0 Bakgrunn for analysen.....	3
3.0 Fylkesveg 863.....	4
4.0 Næringslivet i Karlsøy.....	6
5.0 Sjømatkommunen Karlsøy .....	8
5.1 Hvorvidt fv. 863 begrenser sjømatnæringen .....	9
6.0 Reiselivsnæringen i Karlsøy.....	12
6.1 Hvorvidt fv. 863 begrenser reiselivsnæringen.....	12
7.0 Bolyst og bosetting.....	15
7.1 Respondentenes vurdering av fv. 863 .....	16
7.2 Hvordan påvirker fv. 863 Skulgam – Hansnes bedriftene og de ansattes hverdag?.....	18
7.3 Hvorvidt fv. 863 begrenser bolyst og bosetting i kommunen .....	19
8.0 Konklusjon .....	22

## 1.0 Innledning

Karlsøy kommune er et øyrike kun en times kjøretur fra Tromsø. Kommunen består av bebodde øyer som Ringvassøy, Vannøy, Reinøy, Rebbenesøy og Karlsøy. Med nærhet til havgapet, fjell og nordlys har Karlsøy kommune det meste for å nå den veksten som forespeiles for Nord-Norge. Karlsøy kommunes overordnede mål, i deres Strategiske Næringsplan er å legge til rette for vekst i kommunens folketall. Kommunen tar sikte på å være 3000 innbyggere innen 2030. En viktig forutsetning for en slik målsetning er at kommunen lykkes med å skape flere arbeidsplasser og større bolyst<sup>1</sup>

Karlsøy kommune har i tillegg et uttalt mål om å være Norges største sjømatkommune målt etter verdien av ilandført – og oppdrettet fisk per innbygger. Det er uten tvil ambisiøst å skulle bli nasjonalt ledende innen en så tradisjonsrik næring, likevel er det langt fra urealistisk, både på grunn av at ilandført og produsert sjømatvolum er stort – og vil kunne vokse sterkt fremover, men også fordi folketallet i kommunen er lavt. Kommunen vil også innen 2030 legge til rette for en femdobling av verdiproduksjonen i reiselivsnæringen til 100 millioner kroner og 100 fulltidsstillinger.



Skal slike mål bli en realitet for kystsamfunn, er nærhet til storsamfunnet nødvendig. Fisken trenger en god reise fra havet og til markedet, og turistene trenger en god ferdsel til opplevelsene de har reist så langt etter. Fylkesveg 863 er det som knytter Karlsøy kommune litt nærmere resten av verden, likevel legger den store begrensninger for nevnte næringer.

I dag ses fv. 863 Skulgam – Hansnes (heretter betegnet som fv.863) som den største utfordringen for Karlsøy kommune.

### 1.1 Problemstilling

Næringsforeningen i Tromsøregionen (NFTR) har på bestilling fra Karlsøy kommune, og med støtte fra Tromsø kommune, sett nærmere på: *hvorvidt nåværende strekning mellom Skulgam og Hansnes på fylkesveg 863 har en negativ innvirkning på sentrale aspekter ved Karlsøy kommunes fokusområder.*

Følgende områder er belyst:

---

<sup>1</sup> Strategisk Næringsplan for perioden 2018-2030

<http://www.karlsøy.kommune.no/getfile.php/4053898.494.zsjqkzukljsktb/Strategisk+n%C3%A6ringsplan+-tkast.pdf>

- *I hvilken grad fylkesveg 863 begrenser sjømatnæringen*
- *I hvilken grad fylkesveg 863 begrenser reiselivsnæringen*
- *I hvilken grad fylkesveg 863 begrenser bo- og arbeidsmarkedet i regionen.*

## 2.0 Bakgrunn for analysen

I 2017 utarbeidet NFTR Strategisk Næringsplan<sup>2</sup> for Karlsøy kommune. Det er utarbeidet fire fokusområder for å nå den overordnede målsetningen om 3000 innbyggere innen 2030. Ett av disse fokusområdene var infrastruktur, hvor hovedmålet var oppgradering av fv. 863 innen 2025. I planen står følgende:

«Det vil være viktig for Karlsøy kommune å oppgradere deler av kommunens infrastruktur (veger og havner). Hensyntatt tilgjengelige midler vil det måtte prioriteres strengt.

Vegkvalitet vil nå i økende grad bli meget viktig for transport av produkter knyttet til oppdrettsvirksomheten og fiskeriene. Når så turisttrafikken også forventes å vokse sterkt vil dagens vegstandard være fullstendig uakseptabel og medføre økt fare for ulykker. Det er avgjørende viktig at fylkesvei 863 oppgraderes til en standard som tilfredsstiller næringslivets og befolkningens behov.

Nærhet til Tromsø trekkes fram som en styrke og en mulighet av en samlet næring og kommunal ledelse. Skal nærheten til Tromsø kunne utnyttes for fremtidig vekst i Karlsøy må vegen oppgraderes»

Et av tiltakene som ble vedtatt i den samme prosessen var å gjennomføre en veganalyse med prioriterte tiltak. Sommeren 2018 ble Næringsforeningen invitert til et møte med Karlsøy kommune og forespurt om å gjennomføre en slik analyse.

NFTR har i løpet av høsten 2018 gjennomført en todelt analyse; for å se nærmere på hvorvidt fv. 863 begrenser kommunens ambisjoner rundt bosetting og bolyst har det blitt gjennomført en spørreundersøkelse rettet mot befolkningen i Karlsøy kommune og Tromsø kommune. Den andre delen av analysen har tatt sikte på å se nærmere på hvorvidt strekningen legger begrensninger på sjømat- og reiselivsnæringen i kommunen. Her har det blitt gjennomført dybdeintervjuer med syv næringslivsaktører som har aktivitet i Karlsøy kommune. Det har også vært nødvendig å innhente informasjon om strekningen fra Statens Vegvesen, samt utdypende informasjon om kommunens strategiske næringsplan fra næringssjef, konstituert rådmann og ordfører i Karlsøy kommune.

Denne analysen vil eksplisitt fokusere på hvorvidt fv.863 begrenser nevnte aspekter ved kommunes Strategiske Næringsplan for 2018 – 2030. Analysen skal gi en oversikt over hvilke verdier som transporteres på vegen, potensial for videre vekst, merkostnader, og i hvilken grad strekningen utgjør en trussel for kommunens ambisjoner om bosetting og bolyst.

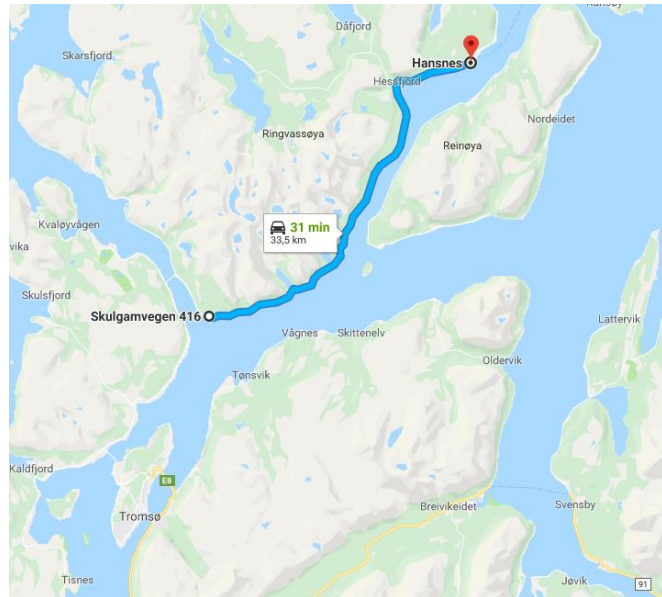
---

<sup>2</sup> Strategisk Næringsplan for perioden 2018-2030

<http://www.karlsøy.kommune.no/getfile.php/4053898.494.zsjqkzukljsktb/Strategisk+n%C3%A6ringsplan+-tkast.pdf>

### 3.0 Fylkesveg 863

Fylkesveg 863 strekker seg fra Kvaløysletta i Tromsø kommune til Skåningsbukta på Vanna i Karlsøy kommune. Fra Kvaløysletta går vegen nordover langs østkysten av Kvaløya til Futrikelv, der den går gjennom Kvalsundtunnelen til Skulgam på Ringvassøya. Videre fortsetter vegen nordover langs østkysten av Ringvassøya til Hessfjord og videre til Hansnes. Fra Hansnes går det ferge til Skåningsbukta på Vanna. Fergeforbindelsen, fergeleiet og rundt 150 m av vegen på Vanna er en del av fylkesvegen. Sett bort fra fergestrekningen er vegen 56.7 km lang, hvorav strekningen Skulgam – Hansnes utgjør 33.5 km av disse. Før 1. januar 2010 var vegen riksveg<sup>3</sup>, men har etter dette hatt status som fylkesveg<sup>4</sup>.



Strekningen mellom Skulgam og Hansnes har i dag et ujevnt vegdekke, utrygge vegskuldre og mange fysiske innsnevninger. Vegen bærer også preg av mye telehiv som skaper ujevnheter på strekningen<sup>5</sup>. Denne forekomsten gjør at vegen oppleves som svært ujevn og «humpete».



Det som ses på som mest utfordrende, i et trafikksikkerhetsperspektiv, er vegens ni bruer/innsnevninger. I 2010 forelå det en langsiktig plan om å utbedre bruene hos Statens Vegvesen. På grunn av andre prioriteringer, og manglende bevilgninger, har kun broen nærmest Hansnes blitt utbedret. Slik situasjonen er nå vil det ikke være mulig å utvide nåværende vegbredde

på disse bruene. På grunn av enkelte uhell i tilknytning til disse bruene har det fra Statens Vegvesen sin

<sup>3</sup> [https://no.wikipedia.org/wiki/Fylkesvei\\_863](https://no.wikipedia.org/wiki/Fylkesvei_863)

<sup>4</sup> I 2010 overtok norske fylkeskommuner 17.000 kilometer med vei og 78 fergesamband fra staten.

<sup>5</sup> Telehiv oppstår når frost trenger ned i lagene som vegen er bygget opp av, vann som fryser utvider seg og fyller opp hulrom i pukk og gruslag. Når frosten når ned til jordmassene med jord og leire blir vann sugd opp nedenfra. Dette vannet fryser til mange isklumper av noen centimeters tykkelse, og det er disse som hever vegen. Det vil være ujevnt telehiv som gir slike ujevnheter som oppleves på strekningen mellom Skulgam og Hansnes <https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/telehiv>.

side vært gjort utbedringer i form av skilting og større møteplasser. På nåværende tidspunkt foreligger det ingen planer fra hverken Troms Fylkeskommune eller Statens Vegvesen om å gjøre noe med nevnte strekning. Ifølge Statens Vegvesen er fv.863 ikke av de dårligste strekningene i fylket, og prioriteres deretter.



## 4.0 Næringslivet i Karlsøy

Tromsøregionen generelt, og kanskje Karlsøy kommune spesielt, preges av utviklingen i Tromsø. Arbeidsdelingen mellom Tromsø og de fire omlandskommunene Balsfjord, Storfjord, Lyngen og Karlsøy er sammensatt, men det er stor grad av komplementaritet mellom Tromsøs og omlandskommunenes næringsliv som kunne vært utnyttet bedre. Omlandskommunene preges av et ressursbasert næringsliv. Mye av dette næringslivet nyter godt av fasiliteter som tilbys i Tromsø, blant annet i form av logistikk og transport, men også i form av andre forretningsmessige tjenester. Generelt sett er tjenestetilbudet i Tromsø bedre enn i mange andre byer av samme størrelse, noe som kan forklares med at byen er et landsdelssenter, men også med at det er store avstander til andre urbane sentra av samme størrelse.

	Sysselsatte med bosted i regionen	Sysselsatte som pendler inn i regionen	Sysselsatte som pendler ut av regionen	Sysselsatte med arbeidssted i regionen
	2017	2017	2017	2017
1936 Karlsøy				
15-74 år	1 067	124	262	929

SSB-tall viser at Karlsøy har langt flere som pendler ut enn inn til kommunen<sup>6</sup>. Ved å utnytte den komplementariteten som finnes mellom sentrum og omland bedre, blant annet ved å legge til rette for økt samhandling på tvers i regionen, kan man også utnytte tilgjengelige ressurser bedre. Dette kan føre til en produktivitetsvekst i regionen. Økt økonomisk vekst forutsetter ofte også sysselsettingsvekst, og en utfordring for hele regionen er tilgangen på arbeidskraft. Arbeidsledigheten er generelt lav, og de siste ti årene har sysselsettingsveksten vært vesentlig sterkere enn befolkningsveksten. Det må derfor legges til rette for å ta imot nye innbyggere, enten utenfra eller ved å begrense fraflyttingen. Utviklingen på boligmarkedet (økt boligbygging), både i sentrum og omland, og bedret infrastruktur, både i og ut av regionen, er områder som bør sees i sammenheng med potensialet for nærings- og befolkningsvekst<sup>7</sup>.

Næringsvekst må bygge på eksisterende ressurser, næringer og klynger der regionen har spesielle fortrinn og potensialer i by og omland. Næringsutvikling må gå hand i hand med innovasjon med det for øye å styrke entreprenørskap, innovasjon og omstillingsevne<sup>8</sup>.

Målsetningen om å bli Norges største sjømatkommune målt etter ilandført – og oppdrettet fisk per innbygger er et resultat av erkjennelser som ble gjort i arbeidet med kommunens Strategiske Næringsplan. Sammen med næringslivet ble kommunen enige om at havet ville spille en stor rolle skal

<sup>6</sup> <https://www.ssb.no/statbank/table/11617/tableViewLayout1/>

<sup>7</sup> Strategisk Næringsplan for perioden 2018-2030

<http://www.karlsøy.kommune.no/getfile.php/4053898.494.zsjqkzukljsktb/Strategisk+n%C3%A6ringsplan+-tkast.pdf>

<sup>8</sup> NIBR Rapport 2015:4: «Samspill og regional vekstkraft i Tromsøregionen», Johnsen, Onsager og Sørli, Oslo februar 2015

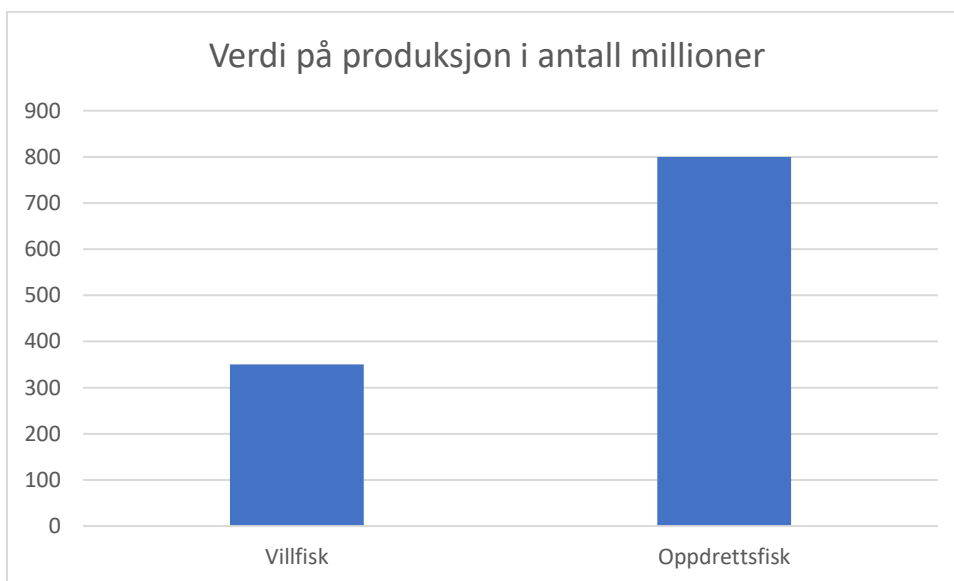
vekst i kommunen bli en realitet. Selv om målsettingen ble meislet ut i denne prosessen ble plattformen for dette arbeidet allerede utarbeidet under omstillingsprosjektet noen år tilbake. Her ble det skapt en erkjennelse om at kommunens fremtid er nært koplet til vekst i næringslivet. Uten flere arbeidsplasser og større tilflytting vil kommunen i beste fall kunne oppleve stagnasjon. I 2035 vil Karlsøy kommune etter Fylkesmannen statistikk, og SSBs framskrivning, være 1,2 i yrkesaktiv alder per innbygger over 67. Både forskning og undersøkelser tilsier at et moderne velferdssamfunn ikke har bærekraft med en slik forsørgerfaktor. Dette sier noe om realiteten kommunen står overfor om ikke vekst innen sjømatnæringen og annet næringsliv kommer. På bakgrunn av denne erkjennelsen gjøres det i disse dager store grep på overordnet nivå. Kommunen er i dag i en prosess med å rullere både arealplanen til kommunen og den interkommunale kystsoneplanen. Dette gjøres for å kartlegge hvilke behov næringene vil ha i fremtiden, samt stake ut arealer i kommunen som vil ha langsiktig gevinst for de som ønsker å etablere seg. I tillegg setter kommunen av midler i deres økonomi og budsjett rettet mot næringsaktivitet.

## 5.0 Sjømatkommunen Karlsøy

Øyriket Karlsøy har i dag mange aktører innen fersk fisk, oppdrett og sjømatproduksjon. Med nærhet til Norskehavet og kompetanse- og logistikknutepunktet Tromsø har Karlsøy kommune store fordeler nasjonalt og internasjonalt. Det råder i dag en optimisme i næringene, med flere bedrifter som går godt. Dette gir grobunn og realisme til ambisjonen om å bli Norges største sjømatkommune målt etter verdien av ilandført – og oppdrettet fisk per innbygger.



Karlsøy har i dag en stor lokal fiskeflåte som baserer seg på torsk og torskeartet fisk. Hvorav det aller meste av det som kommer på land saltes og tørkes. I 2017 ble det produsert og solgt villfisk fra Karlsøy for ca. 350 millioner kroner. Produksjonen av oppdrettsfisk hadde en verdi på nærmere 800 millioner. Villfisknæringen sysselsetter direkte 215-220 personer, oppdrettsvirksomhetene ca. 70<sup>9</sup>.



Karlsøybruket AS er et datterselskap av Fjordlaks AS i Ålesund, og har i dag sitt hovedanlegg i Vannavalen øst på Vannøya. Selskapet driver produksjon av saltfisk og klippfisk. I fjor kjøpte Karlsøybruket ca 15.000 tonn torskeartet fisk, regnet i rund vekt, hvorav halvparten torsk og halvparten sei. Selskapet som i fjor omsatte for 245 millioner kroner er den desidert største aktøren innen

<sup>9</sup>Tall fra fiskeri og havbruksnæringen i Karlsøy kommune er hentet fra:  
<http://digital.findexaforlag.no/i/1045208-utgave-8-2018/17> Norsk Fiskerinæring Utgave 8-2018

sjømatnæringen i Karlsøy. Karlsøybruket har tatt i bruk et helt nytt produksjonsanlegg på ca. 6.000 kvm. I tillegg er deres gamle anlegg på omentrent samme størrelse og i full aktivitet.

Torsvågbruket ligger i Torsvåg på Vannøya, og driver mottak og produksjon av torsk og torskeartet fisk. I fjor tok Torsvågbruket imot til sammen 2.300 tonn fisk fordelt på tosk, sei, blåkveite og andre arter. I 2017 omsatte Torsvågbruket for litt over 50 millioner kroner.

Kommunen har en sjømatprodusent som i 2017 produserte 390 tonn ulike fiskeprodukter, hvorav fiskeboller og Ishavsburger sto for den største delen av dette. Disse omsatte i 2017 for 25 millioner kroner.

	<b>Karlsøybruket AS</b>	<b>Torsvågbruket AS</b>	<b>Sjømatprodusent</b>
<b>Omsetning</b>	Kr. 245 000 000,-	Kr. 50 000 000,-	Kr. 25 000 000,-
<b>Volum</b>	15 000 tonn	2300 tonn	390 tonn

Den største aktøren innen oppdrettsnæringen i Karlsøy er Lerøy Aurora AS avd. Tromsø. Lerøy Aurora har i alt åtte lokaliteter i kommunen med landbaser i Dåfjord, Hansnes, Hessfjord og Åbornes, samt et tilvekstsenter på Hansnes. I fjor produserte Lerøy Aurora ca. 9.000 tonn laks i Karlsøy kommune til en førstehandsverdi av 450-500 millioner kroner. Wilsgård Fiskeoppdrett har i tillegg to lokaliteter i Karlsøy og produserte i 2017 2.500 tonn laks med en verdi på 130-140 millioner kroner<sup>10</sup>.

## 5.1 Hvorvidt fv. 863 begrenser sjømatnæringen

NFTR har gjennom dybdeintervjuer med tre aktører innen næringen kartlagt bedriftenes lønnsomhet, potensial for videre vekst og hvorvidt bedriftene er avhengig av nevnte strekning. Her har NFTR spesifikt sett på om nåværende strekning mellom Skulgam og Hansnes begrenser disse faktorene.

Karlsøybruket AS, Torsvågbruket AS og sjømatprodusenten er uten tvil avhengige av å benytte fv. 863 Skulgam – Hansnes. Dette har seg enten i transport av sjømat eller i tilknytning til reparasjoner og/eller annen leverandørindustri. Basert på tall oppgitt fra Karlsøybruket AS og Torsvågbruket AS, gikk det i 2017 til sammen 200 vogntog ut fra kommunen, hvorav alle benyttet nevnte strekning. I tillegg kjørte sjømatprodusenten 100 turer med varebil fra Karlsøy kommune. Gitt at alle disse vogntogene og varebilene kjører tur/retur kan vi estimere at fv. 863 er blitt benyttet totalt 600 ganger i form av leveranser for disse tre bedriftene i 2017.

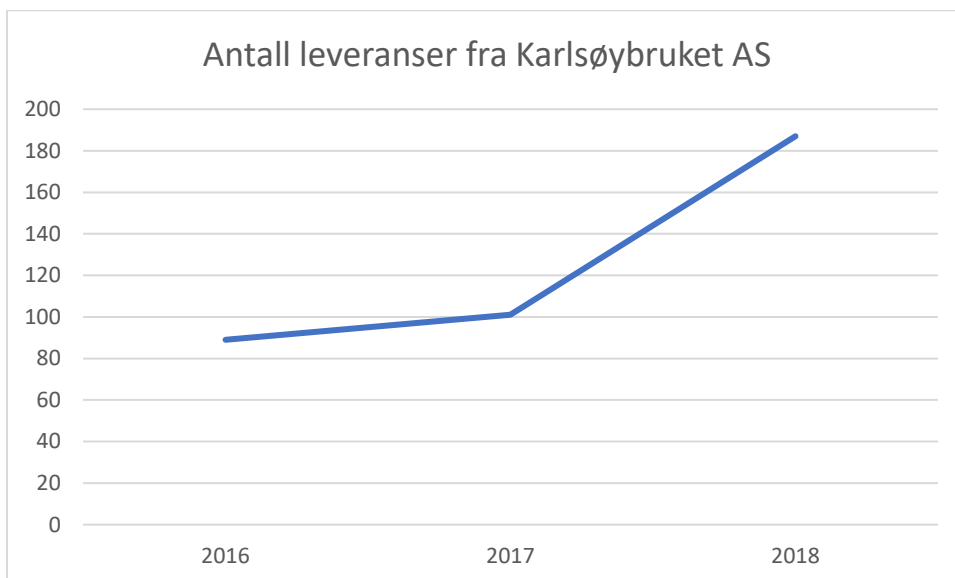
<sup>10</sup> Tall fra fiskeri og havbruksnæringen i Karlsøy kommune er hentet fra:  
<http://digital.findexaforlag.no/i/1045208-utgave-8-2018/17> Norsk Fiskerinæring Utgave 8-2018

Fiskebrukene	Sjømatprodusenten
200 turer med vogntog	100 turer med varebil

I løpet av høysesongen kan vi predikere – gitt de tallgrunnlag som er presentert – estimere at det fraktes verdier for rundt 4,5 millioner kroner i løpet av en uke fra disse tre bedriftene på nevnte strekning. Dette tallet vil med bakgrunn i størrelse, kvalitet og torskepris kunne variere, men gir likevel indikasjoner på hvilke verdier som skapes og eksporteres ut fra kommunen via fv.863 i løpet av en uke.

Karlsøybruket AS har – i løpet av en treårsperiode – doblet antall leveranser fra deres anlegg. Ser vi spesifikt på antall trailere som hentet og leverte produkter fra Karlsøybruket AS ble det i 2016 skrevet ut 89 fraktbrev fra bedriften. I oktober 2018 er det allerede skrevet ut 187 fraktbrev. Ett fraktbrev innebærer én trailer med rundt 25 tonn sjømat. Med bakgrunn i ekspansjonen bedriften har gjort, og økningen over tid, estimeres det at bedriften vil stabilisere seg på rundt 200 leveranser i året.

På grunn av vegens nåværende standard ønsker ikke transportselskapene og fylle traileren helt opp, da vegen, ifølge Karlsøybruket, legger begrensninger på hvor mange tonn som kan fraktes. Vegen standard ses på av denne bedriften som et mareritt, både for ansatte og for transportselskapene.



Med bakgrunn i at det satses i eksisterende bedrifter har NFTR søkt å se nærmere på hvorvidt strekningen Skulgam – Hansnes påvirker bedrifters lønnsomhet. Her spesielt søkes det å se nærmere på hvorvidt bedrifter pålegges merkostnader som direkte eller indirekte kan knyttes til fv. 863 nåværende standard.

Sjømatprodusenten som finnes i Karlsøy kommune er den eneste av de bedriftene vi har intervjuet som frakter produktene selv ut til markedet. Sjømatproduktene transporteres til Tromsø for leveranse og videre transport. Bedriften kan opplyse om at i løpet av en treårsperiode har det påløpt kr. 250.000,- i

vedlikeholdskostnader på deres varebiler, dette tallet er innen fisketransport med varebil svært høyt. Kostnaden med distribusjon av varer for denne bedrifter er enorm i forhold til den verdiskapingen og arbeidsplassene disse står for, spesielt sammenlignet med andre utkantbedrifter.

På tross av dette, ønsker likevel sjømatprodusenten å øke produksjonen på grunn av stor etterspørsel i markedet. Sett nåværende situasjon vil det med en økning i produksjonen også påløpe flere vedlikeholdskostnader for sjømatprodusenten, dette utfordrer konkurranseevnen til næringslivet i kommunen. Sjømatprodusenten anser vedlikeholdskostnadene som håndterbare, gitt økt etterspørsel i markedet. For næringen som helhet er det desto mer kritisk, dette er faktorer som vil spille inn negativt for videre og ny næringsvirksomhet i kommunen.

*«Skal det fremdeles være aktivitet i Karlsøy kommune må det skje noe i løpet av en femårsperiode»  
- Daglig leder, sjømatprodusent*

Hvorvidt fv. 863 begrenser sjømatnæringen kan vi trekke enkelte slutninger.

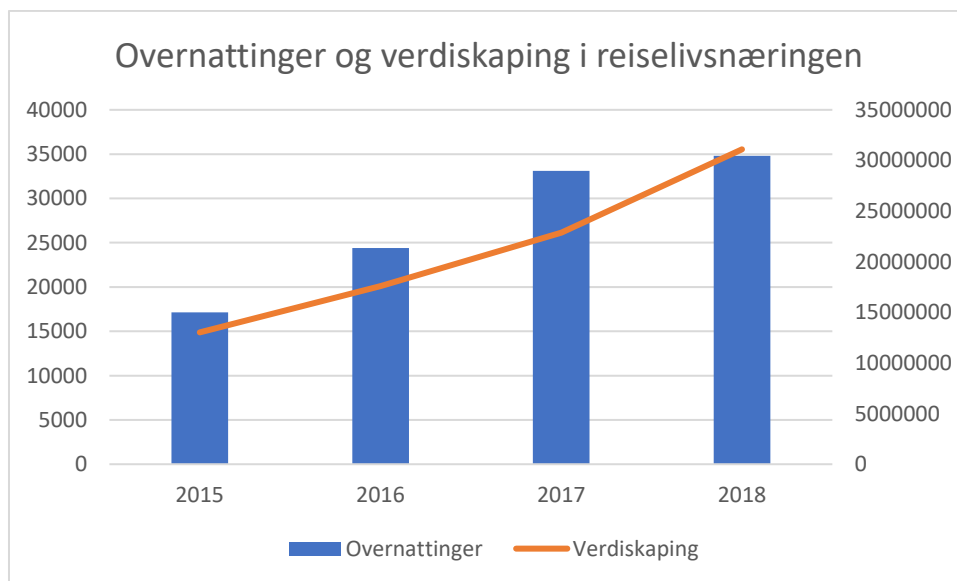
1. Eksisterende bedrifter i kommunen er særs avhengig av å benytte strekningen i form av leveranse av deres produkter, deres avhengighet av strekningen kommer også til syne gjennom hvilke verdier som transporteres på strekningen. Nåværende standard – som av alle bedriftene ses på som dårlig – bidrar helt klart til å gjøre det vanskeligere å drive næringsaktivitet i kommunen. Likevel ses ikke situasjonen som kritisk på nåværende tidspunkt.
2. Eksisterende bedrifter produserer og leverer tilfredsstillende lønnsomhet på tross av standarden på fv. 863. Dette bør kanskje ses på som den største begrensingen for næringen.
3. Bedriftene og kommunens vekstambisjoner er prisgitt et godt og tett samarbeid med fylkeskommunene vedrørende fv. 863. Det er utfordrende at fylkesvegen, som hovedinnsfartsåre, til kommunen påvirker evnen til å drive næringsutvikling.

Disse punktene begrenser muligheten for vekst, verdiskaping og arbeidsplasser i Karlsøy kommune, og underbygger påstanden om at denne vegen er en trussel for både sjømatnæringen og kommunens utvikling.

## 6.0 Reiselivsnæringen i Karlsøy

Reiselivsnæringen i Nord-Norge er i vekst, den samlet produksjon i næringen i 2017 er beregnet til 19,5 milliarder kroner, hvorav overnattings- og serveringsbransjen utgjør 7,6 milliarder kroner. Lokalmarkedets forbruk av tjenester fra reiselivsnæringen er inklusiv i disse beløpene. Næringen sysselsatte 16.094 personer i 2017. 8.311 av disse var sysselsatt innen overnattings- og serveringsbransjen. Reiselivsnæringen stod for 6,7 prosent av sysselsettingen i Nord-Norge i 2017<sup>11</sup>

Karlsøy har i dag 20 aktører i reiselivsnæringen, hvorav den største andelen driver med overnatting og havfiske. Totalt 15 bedrifter tilbyr overnatting, hvor 10 av disse i tillegg tilbyr havfiske. Karlsøy har sett en voldsom økning i antall sengeplasser i løpet av de siste tre årene. I 2015 hadde kommunen 289 sengeplasser og tilby, hvor dette tallet i 2018 har steget til 406. I 2015 hadde kommunen 17.153 overnattinger med en verdiskaping på kr. 13.020.000,-. I 2018 hadde kommunen 34.803 overnattinger med en verdiskaping på kr. 31.100.000,-. I dag er det 32 fulltidsstillinger og 34 deltidsstillinger i kommunen innen reiselivsnæringen. Veksten regionalt og lokalt gjør det naturlig at kommunen ser potensial og muligheter innen reiselivsnæringen. I Strategisk Næringsplan vil kommunen innen 2030 legge til rette for en femdobling av verdiproduksjonen i reiselivsnæringen til 100 millioner kroner og 100 fulltidsstillinger.



### 6.1 Hvorvidt fv. 863 begrenser reiselivsnæringen

For å se nærmere på hvorvidt fv. 863 hemmer denne næringen har NFTR gjennomført intervjuer med en stor aktør innen nordlysturisme og en av de største aktørene innen transport av turister til kommunen.

Karlsøy Buss AS leverer transporttjenester av mennesker til og fra kommunen, og er kanskje den aller største innen turistnæringen. Steve Lundberg og Karlsøy Buss AS spiller en særs viktig rolle med å

<sup>11</sup> [http://www.reiselivnord.no/wp-content/uploads/2018/09/NHO\\_Reiseliv\\_Statistikk\\_2017\\_LR.pdf](http://www.reiselivnord.no/wp-content/uploads/2018/09/NHO_Reiseliv_Statistikk_2017_LR.pdf)  
Nordnorsk reiselivsstatistikk 2017.

bringe turister nærmere opplevelsesdestinasjonen de søker. Karlsøy Buss AS har i løpet av de siste tre årene hatt en stor vekst i omsetning, hvorav noe av dette skyldes avtaler i tilknytning skole- og pasientkjøring. Økt vekst i reiselivsnæringen har også medført flere kjøreturer for Karlsøy Buss AS. Lundberg er klar på at vegens nåværende standard medfører økt slitasje på bussen. Her gis det konkrete eksempler på hvordan ujevnhetene og vegdekket gir utslag i bytting av støtdempere og foringer – noe som igjen medfører ekstra kostnader for bedriften.

I tillegg har veksten innen reiseliv skapt flere trafikkfarlige situasjoner. Blant de som benytter vegen mye pekes det ofte på viktigheten av erfaring, spesielt i transport av mennesker. Med en økning av leiebiler og uerfarne turister skapes det langt flere farlige situasjoner på strekningen på grunn av uerfarne sjåførere.

Guide Gunnar med Gunnar Hildonen i spissen er en av aktørene som satser stort på nordlysturisme i Tromsøregionen. Selskapet har under planlegging en ny reiselivsbedrift i Karlsøy kommune. Hildonen deler mange av de synspunktene og erfaringene rundt trafikkikkerheten på nevnte strekning. I tillegg trekker han frem et nytt aspekt ved opplevelsesturisme som åpner seg med ny tunnel ut til Reinøya.

*«På Reinøya vil du kunne ha panorama utsikt til havgapet. Den tunnelen som skal komme der er etterlengtet og vil kunne skape et helt nytt perspektiv for reiselivsnæringen.»*

*- Gunnar Hildonen, Guide Gunnar*

Hvorvidt fv. 863 begrenser reiselivsnæringen kan vi trekke enkelte slutninger:

1. Potensialet for økt vekst i reiselivsnæringen er stort, spesielt vil det med Langsundforbindelsen åpne seg nye destinasjoner for reiselivsnæringen.
2. Ambisjonen innen reiselivsnæringen er fullt oppnåelig, og andelen næringstransport i denne sektoren vil kunne øke som et resultat av satsingen
3. Vegstandarden påfører den enkelte bedrift merkostnader for vedlikehold av kjøretøyene. Denne kostnaden må bedriftseier beslutte hvorvidt kunden eller bedriftens selv skal belastes. Dette vil kunne medføre mindre konkurransedyktige priser eller lavere profit.
4. Det vil være vanskelig å konkludere på nåværende tidspunkt om vegen vil tåle økning i reiselivsnæringen. Dog vil flere uerfarne sjåførere, økt tungtransport og vegens dårlige standard skape flere trafikkfarlige situasjoner.
5. Begreper som lønnsomhet og verdiskaping vil ha null betydning om det skulle skje en dødsulykke på strekningen. Det at reiselivsnæringen sikrer en trygg ferdsel for deres besøkende bør være hovedprioritet nummer en.

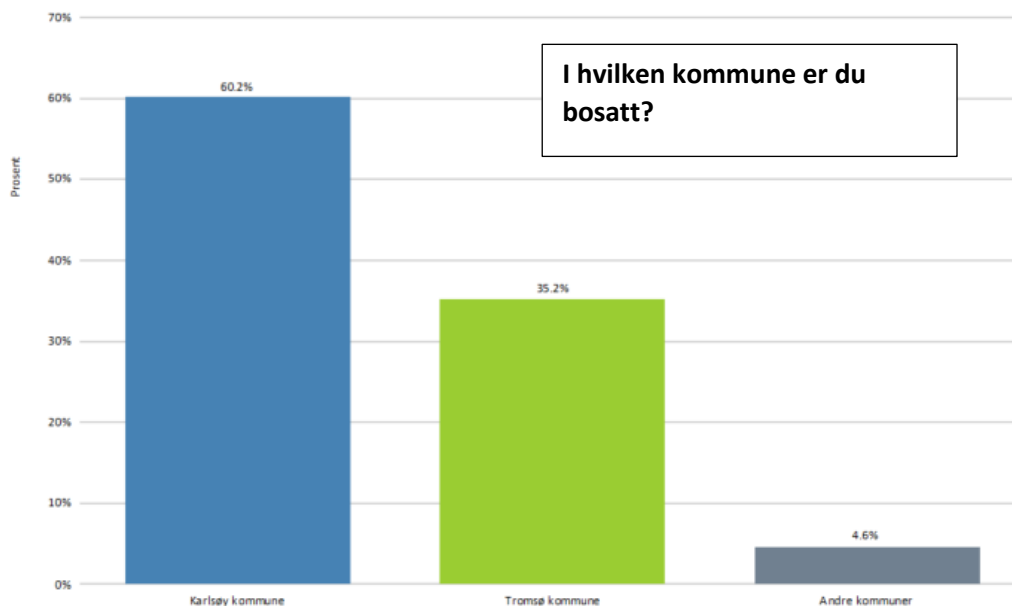
At aktører innen reiselivsnæringen kontinuerlig skal settes på prøve i form av slitasje på bil og ansatte er – uansett hvordan du vender på det – krevende for de involverte. Vegens lave standard og mange innsnevringene utgjør i dag en økt risiko for turister, noe som må ses på som svært uheldig. Fv. 863 legger



i dag ingen klare begrensninger på muligheten til å drive og utvikle reiselivsnæringen i kommunen. Likevel er det andre faktorer som spiller inn her, som kanskje er langt viktigere enn nettopp dette.

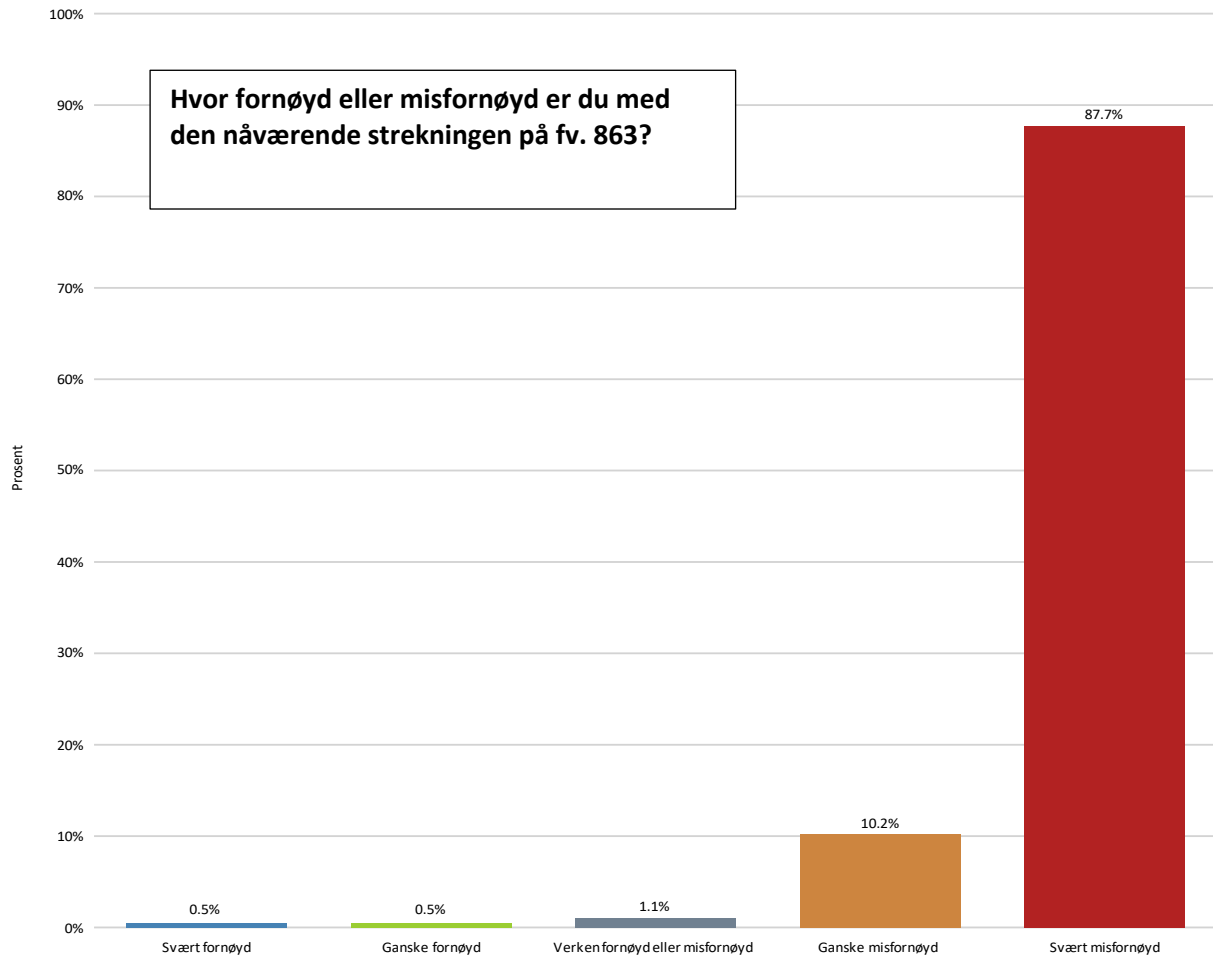
## 7.0 Bolyst og bosetting

For å se nærmere på hvorvidt Fv. 863 legger begrensninger på Karlsøy kommunes målsetning om å øke folketallet til 3000 innen 2030 har NFTR gjennomført en spørreundersøkelse blant befolkningen i Karlsøy og Tromsø. Denne undersøkelsen har søkt å se nærmere på hvor avhengig befolkningen i de to kommunene er av strekningen, hvor fornøyd eller misfornøyd de er med ulike aspekter ved vegstrekningen og i hvilken grad dette påvirker befolkningens ønske om å bosette seg i kommunen – eller verre – bidrar til økt fraflytting. Undersøkelsen er kun en måling av hva deler av befolkningen i de to kommunene mener om vegen. Resultatet trenger ikke være representativt for befolkningen i Tromsø og Karlsøy kommune. Spørreundersøkelsen til NFTR fikk i løpet av en måned 568 respondenter, hvorav 60.2 % av disse er bosatt i Karlsøy kommune.



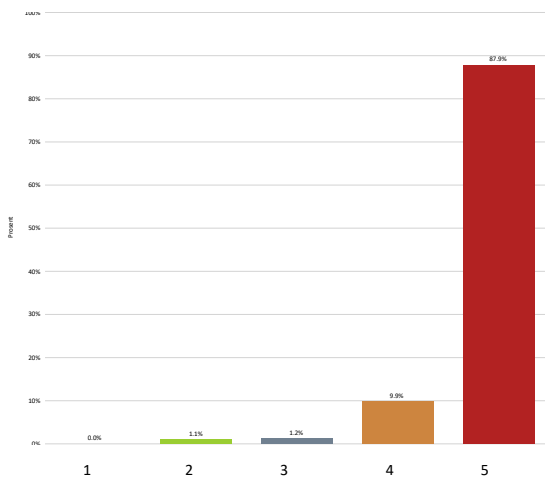
## 7.1 Respondentenes vurdering av fv. 863

I denne delen av analysen skal vi først se nærmere på hva den generelle befolkningen i de to kommunene mener om nåværende strekning. Respondentene har her blitt bedt om å svare på hvorvidt de er fornøyd eller misfornøyd med nåværende strekning. Videre har de blitt bedt om å gi den samme vurderingen om tre sentrale aspekter ved denne strekningen; vegdekket, innsnevringene og generell vegbredde.

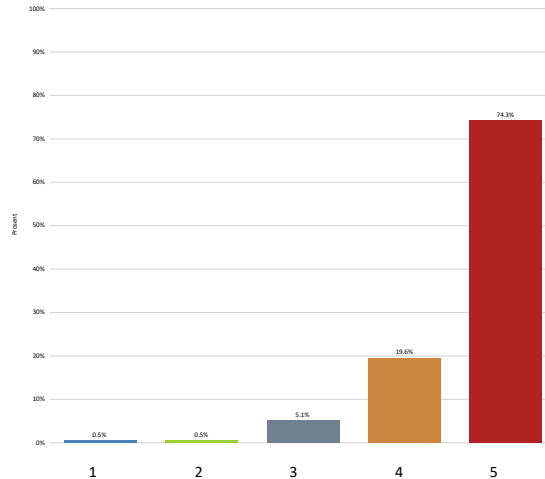


Undersøkelsen viser uten tvil en stor frustrasjon blant respondentene. Hele 87,7 % av 560 respondentene er svært misfornøyd den nåværende strekning. Ser vi nærmere på hva respondentene er misfornøyd med er det to aspekter som skiller seg ut; vegdekket og innsnevringene. 87,9 % av respondentene svarer at de er svært misfornøyd med vegdekket på strekningen mellom Skulgam og Hansnes og 74,3 % svarer at de er svært misfornøyd med innsnevringene på samme strekning.

Hvor fornøyd eller misfornøyd, hvor 1 er svært fornøyd og 5 er svært misfornøyd, er du med vegdekket (asfalten) på fv. 863?

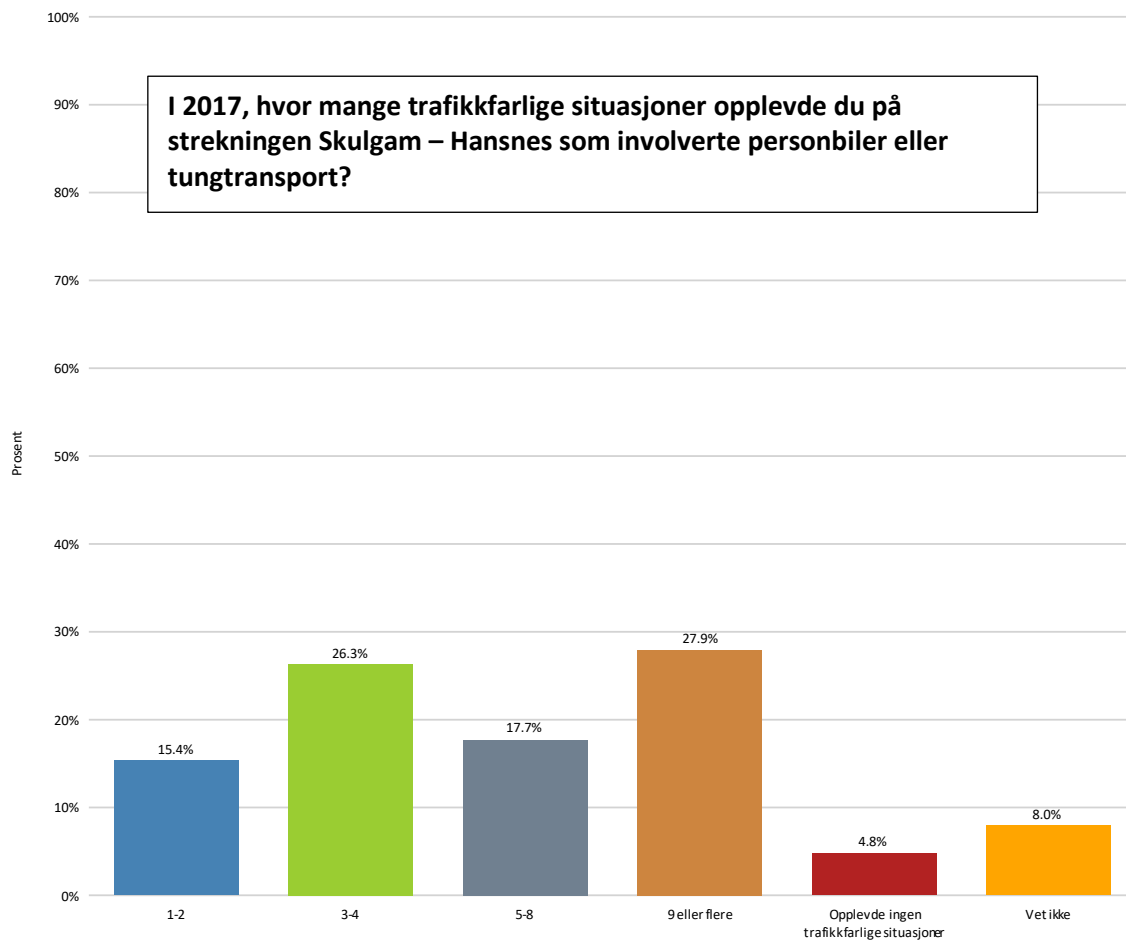


Hvor fornøyd eller misfornøyd, hvor 1 er svært fornøyd og 5 er svært misfornøyd, er du med innsnevringene på fv. 863?



Blant respondentene pekes det særlig på utfordringer med kjørekømført. Vegens ujevnheter og mange lappverk gjør vegen krevende å ferdes på. På grunn av dette, pluss vegens dype spor, har det blant bilistene utviklet seg nye kjøremønstre som vil kunne skape trafikkfarlige situasjoner.

For å se nærmere på hvorvidt strekningens nåværende standard skaper trafikkfarlige situasjoner ble respondentene spurt om følgende:

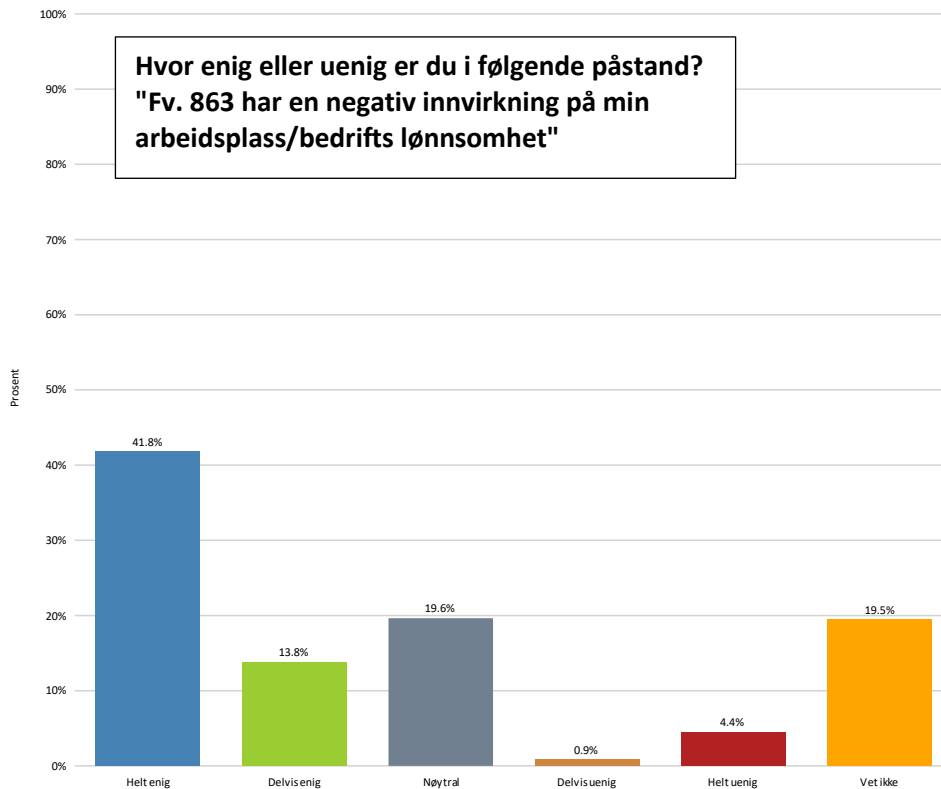


Det at 27.9 % av 566 spurte sier de i løpet av 2017 opplevde ni eller flere trafikkfarlige situasjoner på strekningen er et alvorlig funn, og underbygger de påstandene om at vegens dårlige standard kan skape flere trafikkfarlige situasjoner. Tall fra Statens Vegvesen viser videre at siden 2007 har det blitt registrert 17 ulykker med personskade, hvorav en av disse resulterte i dødsfall. De fleste ulykkene er relatert til møteulykker og utforkjøringer.

Veg	Kommune	Alvorligste skadegrad	Ulykkesdato	Uhell kategori	Uhellskode
Fv863	1902	Lettere skadd	20080524	Mc ulykke	Uhell med uklart forløp hvor enslig kjøretøy kjørte utfor vegen
Fv863	1902	Lettere skadd	20081119	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i høyrekurve
Fv863	1902	Lettere skadd	20070407	Bilulykke	Møting på rett vegstrekning
Fv863	1902	Lettere skadd	20071129	Bilulykke	Møting på rett vegstrekning
Fv863	1902	Lettere skadd	20071229	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side på rett vegstrekning
Fv863	1902	Lettere skadd	20111213	Bilulykke	Påkjøring bakfra
Fv863	1902	Lettere skadd	20080203	Bilulykke	Møting i kurve
Fv863	1902	Lettere skadd	20091222	Bilulykke	Møting i kurve
Fv863	1902	Lettere skadd	20110304	Bilulykke	Møting i kurve
Fv863	1936	Lettere skadd	20090627	Mc ulykke	Uhell med uklart forløp mellom kjøretøy med samme kjøretretning
Fv863	1936	Lettere skadd	20080312	Bilulykke	Venstresving foran kjørende i motsatt retning
Fv863	1936	Lettere skadd	20081103	Fotgjenger eller akende involvert	Fotgjenger krysset kjørebane forøvrig
Fv863	1936	Alvorlig skadd	20140704	Fotgjenger eller akende involvert	Fotgjenger gikk på vegens venstre side
Fv863	1936	Drept	20101007	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve
Fv863	1936	Lettere skadd	20071009	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning
Fv863	1936	Lettere skadd	20070616	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i venstrekurve
Fv863	1936	Lettere skadd	20130813	Fotgjenger eller akende involvert	Fotgjenger gikk langs vegen og ble påkjørt av ryggende kjøretøy

## 7.2 Hvordan påvirker fv. 863 Skulgam – Hansnes bedriftene og de ansattes hverdag?

I denne analysen har vi i gjennom kvalitative intervjuer sett nærmere på de to største satsningsområdene til kommunen, nemlig sjømatnæringen og reiselivsnæringen. Det eksisterer likevel flere bedrifter i Karlsøy, NFTR ønsket derfor å se nærmere på hvorvidt strekningen har en negativ innvirkning på flere bedrifters lønnsomhet.



Dette diagrammet underbygger de funnene som ble gjort i de kvalitative intervjuene, nemlig at nåværende strekning til en viss grad hemmer lønnsomheten til bedriftene. Det er likevel ikke mulig å fastslå en direkte korrelasjon mellom strekningens standard og svakere lønnsomhet. Diagrammet peker likevel på et stort problem for kommunens vekst; nemlig omdømme-aspektet. Det at det på nåværende tidspunkt ses på som vanskeligere for bedrifter å tjene penger – hvorvidt korrelasjonen er der eller ikke – svekker kommunens omdømme som en attraktiv lokalitet for nyetableringer. De bedrifter som allerede er etablert i kommunen er klar over realitetene, og tilpasser seg dermed mest sannsynlig etter dette, men for nye bedrifter vil slike usikkerhetsmomenter kunne være særs avgjørende.

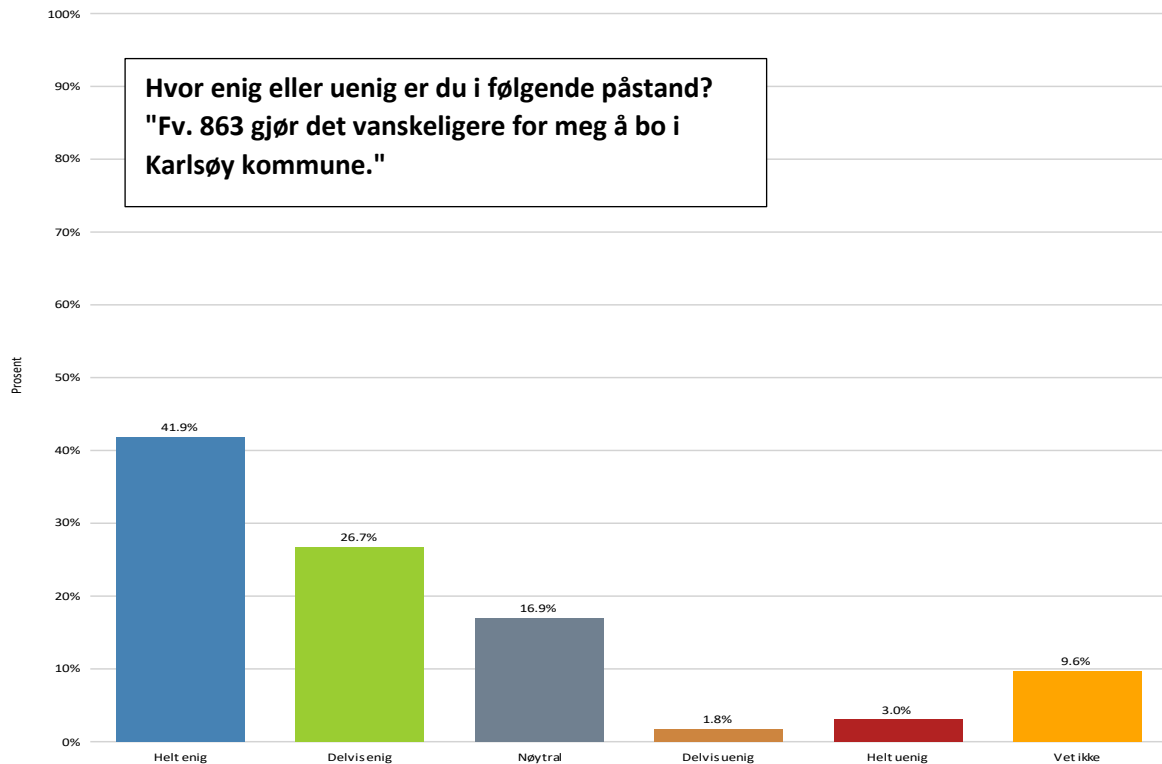
### 7.3 Hvorvidt fv. 863 begrenser bolyst og bosetting i kommunen

Utviklingen innen næringslivet i kommunen er tett koplet opp mot befolkningens bolyst. I likhet med resten av verden blir også Nord-Norge stadig mer urbanisert. Distriktskommunene mister innbyggere til fordel for bykommunene og byenes omland<sup>12</sup>. Dermed er det viktig at det ses på som fordelaktig å bosette seg i kommunen, spesielt i lys av potensielle tilflyttere. I en etableringsfase er det utallige faktorer som spiller inn for valg av bostedsadresse, en av disse er vegforbindelse. I denne delen av undersøkelsen har vi søkt å se nærmere på hvorvidt denne faktoren gjør det vanskeligere å bo eller flytte

<sup>12</sup> <http://kbnn.no/artikkel/gud-det-urbaniserte-nord-norge>

til kommunen, eller om denne strekningen er av en slik karakter at den bidrar til å drive innbyggerne vekk fra Karlsøy kommune.

Det at hele 41.9 % av de spurte er helt enig i at fv. 863 gjør det vanskeligere å bo i Karlsøy kommune er særs kritisk, og underbygger oppfattelsen om at fv. 863 er kommunens største utfordring på nåværende tidspunkt. I og med at undersøkelsen også har gått ut til de som på nåværende tidspunkt bor



i Tromsø kommune gir også indikasjoner på at det ikke er attraktivt å flytte til kommunen, på grunn av, eller i sterk tilknytning til, vegens nåværende standard. Diagrammet gir ikke indikasjoner på hva de som er bosatt i Tromsø kommune svarer, men er likevel relevant gitt det faktumet at innbyggere i andre kommuner ser denne vegen som utfordrende for bosetting.

En slik indikasjon underbygges av enkelte besvarelser som kom igjennom undersøkelsen, hvor én av respondentene var helt tydelig på at vegens nåværende standard er en direkte årsak til at personen ikke ønsker å bosette seg i kommunen. Respondenten sier følgende:

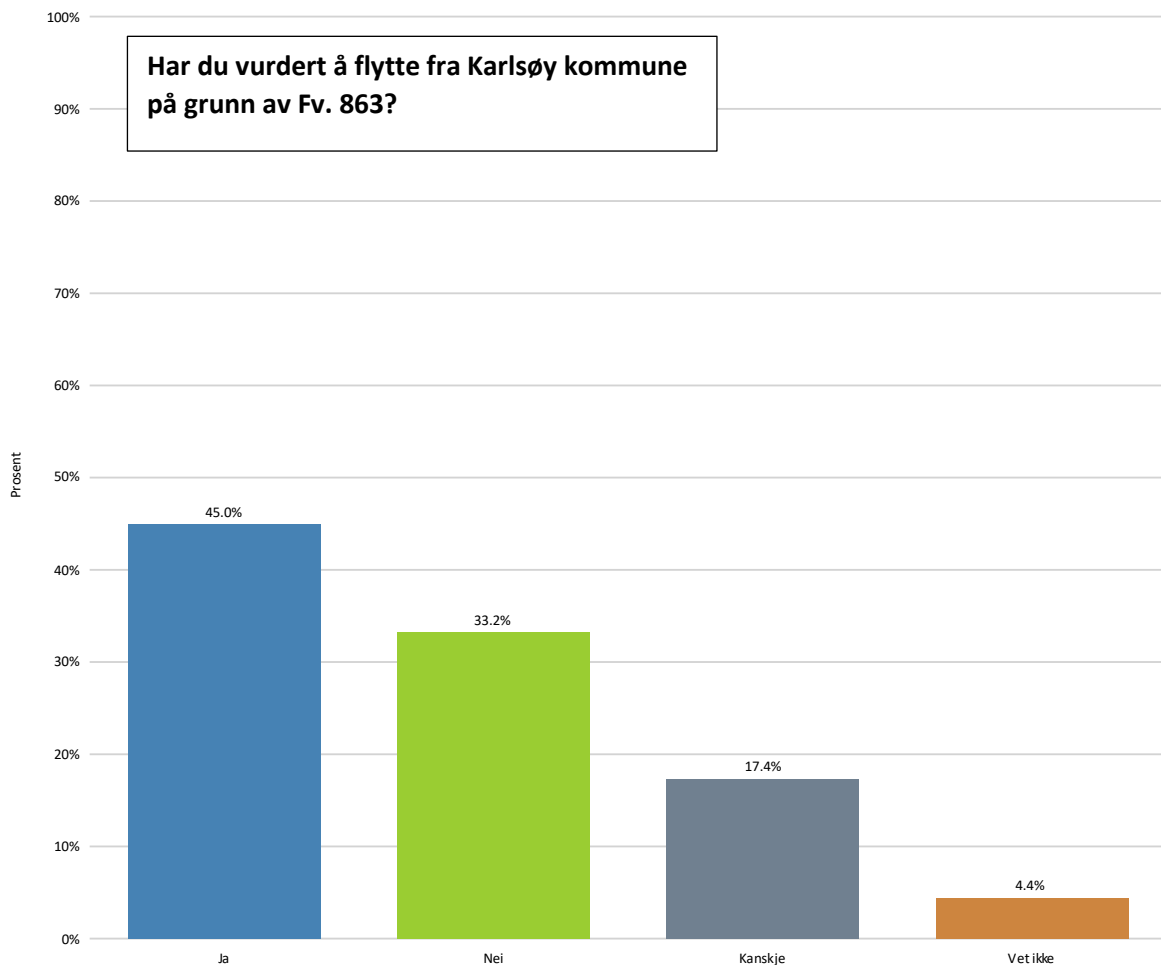
*«Hadde vurdert å bo i kommunen om veien hadde vært bedre, men ønsker ikke å utsette meg selv og bil for denne turen daglig - beundrer de som gjør det. Arbeider i UNN og ønsker å ha denne jobben inntil videre, men på sikt kunne jeg tenkt meg å jobbe i Karlsøy kommune.*

*Vegkvalitet er medvirkende til at dette ikke er så fristende!»*

*- Anonym*

Det at vegstandard har en så medvirkende effekt for eventuelle tilflyttere er alvorlig for kommunen. Bosetting og bolyst vil til enhver tid være nært koplet til næringsutviklingen. Svekkes bolysten på grunn

av fv. 863, er dette begrensende for næringsutviklingen i kommunen. Er én person skeptisk til å flytte til kommunen, er det sannsynlig at flere potensielle arbeidstakere innehar samme holdning.



De av respondentene som tidligere svarte at de på nåværende tidspunkt bor i Karlsøy kommune ble stilt spørsmål om de har vurdert å flytte fra kommunen på grunn av veggen. Hele 45 % av 340 spurte sier de har vurdert å flytte på grunn av fv. 863. I tillegg svarer 17.4 % kanskje på det samme spørsmålet. Det at så mange sier de har vurdert å flytte fra kommunen på grunn av veggen er kanskje den faktoren som i størst grad hemmer Karlsøy kommunes målsettinger. Uavhengig av hvilke bedrifter som etableres vil behovet for kompetanse og arbeidskraft være en særs viktig faktor, det at vegens nåværende standard i en slik grad hemmer både pendlere og befolkningens bolyst bør ses på som svært problematisk.

1. Undersøkelsen viser stor grad av misnøye med fv. 863 blant deler av innbyggerne.
2. Vegstandarden på fv. 863 er til hinder for tilflytting.
3. Deler av innbyggerne i Karlsøy kommune vurderer å flytte vekk fra kommunen på grunn av fv. 863



## 8.0 Konklusjon

Premisset for denne analysen var å se i hvilken grad fv. 863 har en negativ innvirkning på kommunens fokusområder; herunder sjømatnæringen, reiselivsnæringen og bosetting- og bolyst. Analysen trekker følgende slutninger:

1. Sjømatbedrifter i kommunen er særst avhengig av å benytte strekningen i form av leveranse av deres produkter, deres avhengighet av strekningen kommer også til syne gjennom hvilke verdier som transporteres på strekningen. Nåværende standard – som av alle bedriftene ses på som dårlig – bidrar helt klart til å gjøre det vanskeligere å drive næringsaktivitet i kommunen. Likevel ses ikke situasjonen som kritisk på nåværende tidspunkt.
2. Eksisterende sjømatbedrifter produserer og leverer tilfredsstillende lønnsomhet på tross av standarden på fv. 863. Likevel kan dette være den største begrensingen for vekst i næringen.
3. Bedriftene og kommunens vekstambisjoner er prisgitt et godt og tett samarbeid med fylkeskommunen vedrørende fv. 863. Det er utfordrende at fylkesvegen, som hovedinnfartsåre, til kommunen påvirker deres evne til å drive næringsutvikling.
4. Ambisjonen innen reiselivsnæringen er fullt oppnåelig, og andelen næringstransport i denne sektoren vil kunne øke som et resultat av satsingen
5. Vegstandarden påfører den enkelte bedrift merkostnader for vedlikehold av kjøretøyene. Denne kostnaden må bedriftseier beslutte hvorvidt kunden eller bedriftens selv skal belastes. Dette vil kunne medføre mindre konkurransedyktige priser eller lavere profitt.
6. Det vil være vanskelig å konkludere på nåværende tidspunkt om veggen vil tåle økning i reiselivsnæringen. Dog vil flere uerfarne sjåførere, økt tungtransport og vegens dårlige standard skape flere trafikkfarlige situasjoner.
7. Begreper som lønnsomhet og verdiskaping vil ha null betydning om det skulle skje en dødsulykke på strekningen. Det at reiselivsnæringen sikrer en trygg ferdsel for deres besøkende bør være hovedprioritet nummer en.
8. Undersøkelsen viser stor grad av misnøye med fv. 863 blant deler av innbyggerne i Karlsøy kommune.
9. Vegstandarden på fv. 863 er til hinder for tilflytting.
10. Deler av innbyggerne i Karlsøy kommune vurderer å flytte vekk fra kommunen på grunn av fv. 863

For sjømatnæringen har analysen sett nærmere på, og eventuelt i hvilken grad, strekningen hemmer næringen. I gjennom de intervjuer, og informasjon som er innhentet kan det konkluderes med at nåværende strekning til dels påvirker disse bedriftene. Her er det spesielt merkostnader i tilknytning til transport som ses på som problematisk. Mulighetene innen denne næringen er uten tvil stor, og med tanke på de naturlige fordelene kommunen har vil en potensiell vekst være mulig. Men at vegstrekningen

mellom Skulgam – Hansnes har negative aspekter ved seg sett innen sjømatnæringer er det nok liten tvil om. De problemene bedriftene i dag støter på er faktorer som vil kunne hemme nyetableringer og luke ut kommunen som en attraktiv etableringslokalitet.

For reiselivsnæringen er utfordringene mer knyttet til sikkerhet enn til lønnsomhet. Det er noe vanskeligere å avdekke hvilke utfordringer aktørene møter rent lønnsomhetsmessig da mange av reiselivsbedriftene er små. Vegen begrenser på nåværende tidspunkt ikke utviklingen innen reiselivsnæringen, men har aspekter ved seg som medfører en ekstra belastning for de som frakter turister utover til kommunen.

Med tanke på hvordan fv. 863 har en negativ innvirkning på bosetting og bolyst i kommunen ser vi her de aller største utfordringene, både for befolkningen og bedrifter. Det at Karlsøy kommune har 153 personer som sier de på grunn av fv. 863 har vurdert å flytte fra kommunen er svært utfordrende. Fv. 863 har en negativ påvirkning på svært mange mennesker i kommunen, og begrenser dermed direkte kommunens ambisjoner om videre vekst gjennom disse utfordringene. For Nord-Norge, Tromsøregionen og Karlsøy kommune er det svært beklagelig at faktorer utenfor næringslivets- og lokalpolitikernes kontroll har en så stor påvirkning på utviklingen til kommunen. Det er liten tvil om at ønsket og behovet for forandring absolutt er til stede, skal planer som «Kyst Til Marked<sup>13</sup>» ha et snev av realitet ved seg bør noe gjøres, uavhengig av hvorvidt dårlige veger finnes i hele fylket.

Oppsummert viser denne analysen at frustrasjonen og utfordringene for befolkningen og bedriftene i Karlsøy er reelle. Dette bør ikke på noe tidspunkt neglisjeres.

---

<sup>13</sup> «Kyst til marked»-strategien er en fylkeskommunal målrettet og helhetlig innsats for å fjerne flaskehalsene for næringstransportene og befolkningen. Fylkestinget prioriterer prosjekter som binder regioner sammen og sikrer utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonale og internasjonale markeder.



