LOfotens FASTlandsfest

1. desember åpner dronningen Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST). 30 km ny vei til ca. 1 mrd. kr gjør at befolkning og næringsliv i Lofoten kan reise til fastlandet når de selv ønsker. Veisjefen og Regjeringen vil da legge ned fergesambandet Svolvær-Skutvik, Lofotens første fergeforbindelse som BF Skutvik fikk æren av å åpne i 1963. Dermed blir nok sambandet å finne veien til historiebøkene etter 45 års drift, og dagens MS Stetind med tilhørende mannskap, må finne seg et nytt samband å trafikkere.

Nedleggelsen har ført til sterke protester i Hamarøy, og det mobiliseres til politisk kamp for å berge tilbudet. Dette er en kamp som er tapt allerede før den har startet, selv om Fylkestinget anbefaler 2 års prøvedrift. I tillegg til nedleggelsen av ferga mellom Svolvær og Skutvik vil vegsjefen redusere fergetilbudet mellom Melbu og Fiskebøl på helårsbasis. Tilskuddene som spares skal gå til å bedre helårstilbudet mellom Bognes og Lødingen samt styrke fergetilbudet mellom Bodø og Moskenes i sommersesongen.

Hvorfor ønsker veisjefen disse endringene? Analyser viser at selv et uendret fergetilbud vil redusere biltrafikken (utenom turisttrafikken) på sambandene Melbu-Fiskebøl og Svolvær-Skutvik med henholdsvis 74 % og 25 %. Tilsvarende tall for godstrafikken er 65 % og 73 %. Når tilbudet mellom Bognes og Lødingen styrkes med timesavganger, vil trafikkbortfallet mellom Svolvær og Skutvik bli betydelig større. Dette viser at det både transportfaglig og sannsynligvis også samfunnsøkonomisk er riktig å endre fergetilbudet i Vestfjorden, i alle fall utenom sommersesongen, etter åpningen av LOFAST. Hvorvidt videre sommerdrift er samfunnsøkonomisk lønnsomt, er et mer åpent spørsmål.

LOFAST innebærer en kjøretid på ca. 2 timer fra Svolvær til Evenes, noe som gjør at Evenes lufthavn utvider influensområdet vestover. Da vil flere fra Vågan velge Evenes framfor Bodø når de skal reise til Oslo, noe som setter Svolvær lufthavn under ytterligere press i forhold til nedleggelse. Således vil LOFAST også få betydning for framtidens lufthavnstruktur i Lofoten.

Hva så med reiselivsnæringen og turiststrømmen? For turistene er det attraktive destinasjoner som trekker dem til Nord-Norge, der Lofoten og Nordkapp er sentrale reisemål. Når LOFAST åpner, vil innfallsporten til Lofoten fra nordøst ha tilnærmet ubegrenset kapasitet, mens kapasitetsproblemene i sør vil tilta ytterligere. Derfor er den faglige anbefalingen at fergekapasiteten til/fra Bodø styrkes. For reiselivsnæringen i Lofoten og Hamarøy vil det være en fordel om sambandet Svolvær-Skutvik består, slik at turistene har flere reisemuligheter å velge mellom. Da majoriteten av turistene som kommer til Lofoten har bestemt seg for å reise dit før de dro hjemmefra, vil bortfall av et fergesamband ha lite å si. Turistene velger reiserute ut fra de muligheter som til en hver tid eksisterer.

Dronningens ærend i Lofoten får neppe ordføreren i Hamarøy til å heve champagneglasset. For mange på Oppeid og i Skutvik, betraktes den nye veien som HAFAST (Hamarøys fastlandsforbannelse). Kommunen har mistet ¼ av sine innbyggere de seneste 20 årene, og nå føler mange at det å miste ferga vil gjøre situasjonen framover enda vanskeligere. Det er imidlertid viktig at politikerne og befolkningen i Hamarøy bruker sin energi til å fokusere på mulighetene for næringsutvikling i kommunen, framfor å kjempe for en fergeforbindelse som, etter dronningens retur, har svekket sin samferdselsmessige betydning betraktelig.

Hamarøy har unike kvaliteter i reiselivssammenheng. E6 går gjennom kommunen og gjør tilgjengeligheten svært god. De mange kloke hoder i Hamsuns rike må nå sette seg sammen

for å utmeisle en nærings- og reiselivsstrategi som tar utgangspunkt i kommunens storslagne naturlandskap og levende kystkultur. Disse naturgitte rammebetingelsene bør, sammen med det nye Hamsunsenteret som etter planen skal stå ferdig i 2009, legge grunnlaget for en positiv næringsutvikling i kommunen. Reiselivsnæringen i Hamarøy må aktivt jobbe for å tiltrekke seg turister som søker de opplevelser kommunen kan tilby, og som derfor vil legge igjen penger her. Hvor lønnsom gjennomgangstrafikken til/fra Lofoten har vært for kommunes næringsliv kan opplagt diskuteres. Kanskje har trafikken til/fra Lofoten vært en sovepute som har hindret oppbyggingen av en lønnsom reiselivsnæring tuftet på "kunder" som ikke er ute etter å rekke ferga.

Diskusjonene om samferdselstilbudet i Vestfjordbassenget er neppe slutt med Vegsjefens foreslåtte endringer i fergetilbudet. Stat og fylkeskommune bruker mange samferdselskroner i dette området både til fly-, hurtigbåt, ferge- og Hurtigrutedrift. Det er viktig at tilskuddene benyttes på en måte som gir størst mulig nytte for befolkningen og næringslivet i regionen. Neste "fergeslag" vil kanskje stå om det fremtidige anløpsstedet i Vest-Lofoten skal være i Moskenes eller Leknes. Ordføreren i Vestvågøy har allerede lansert Leknes i kjølvannet av diskusjonen om LOFAST og Skutvikferga. Tiden er nå inne for å gjennomføre en bred transportfaglig utredning av hvilke infrastruktur- og samferdselsløsninger som befolkningen og næringslivet i nordre del av Nordland vil være best tjent med.

Gisle Solvoll
Forskningsleder
Handelshøgskolen i Bodø