

Anne Gjerdåker
Jon Inge Lian
Joachim Rønnevik
TØI rapport 994/2008

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Lofast - virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen



Lofast – virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen

Anne Gjerdåker, Jon Inge Lian og Joachim Rønnevik

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-0936-8 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0937-5 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2008

Tittel: Lofast - virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen

Forfatter(e): Anne Gjerdåker; Jon Inge Lian; Joachim Rønnevik

TØI rapport 994/2008

Oslo, 2008-12

84 sider

ISBN 978-82-480-0936-8 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0937-5 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Statens vegvesen Vegdirektoratet, Avinor, Regionrådene i Lofoten og Vesterålen

Prosjekt: 3423 Lofast - virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen

Prosjektleder: Anne Gjerdåker

Kvalitetsansvarlig: Jon Martin Denstadli

Emneord:

Infrastruktur; ringvirkninger; turisme; fiskeri; luftfart; transport

Sammendrag:

Lofast - Lofotens fastlandsforbindelse - åpnet 1. desember 2007 og har gitt betydelige reisetidsbesparelser særlig mot nord og øst. Fokus for rapporten er ringvirkninger av den nye fastlandsforbindelsen for næringsliv, reiseliv og flytrafikk. Sentrale problemstillinger er hvilken påvirkning Lofast har på turismen i Lofoten og Vesterålen, på utviklingen i flytrafikk på Evenes og de regionale flyplassene, og på næringslivet, med eksempler fra fiskerinæringen og varetransport.

Title: The road to Lofoten. Effects on business, tourism and aviation

Author(s): Anne Gjerdåker; Jon Inge Lian; Joachim Rønnevik

TØI report 994/2008

Oslo: 2008-12

84 pages

ISBN 978-82-480-0936-8 Paper version

ISBN 978-82-480-0937-5 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

Norwegian Public Roads Administration, Avinor, The Regional Councils of Lofoten and Vesterålen

Project: 3423 Lofast - effects on business, tourism and aviation in Lofoten and Vesterålen

Project manager: Anne Gjerdåker

Quality manager: Jon Martin Denstadli

Key words:

Infrastructure; Spin-off effects; Tourism; Fishing industry; Aviation; Transport

Summary:

Lofast - the mainland connection of Lofoten - opened the 1st of December 2007, and has given considerable reductions in travel time, especially towards northern and eastern destinations. The report focuses on the effects of the new mainland connection on business, tourism and aviation. Central issues are the impact of Lofast on tourism in Lofoten and Vesterålen, on the development of air traffic at the main and regional airports in the area, and on industry development, with examples from the fishing industry and the transport of goods.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gautstadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gautstadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Rapporten analyserer de foreløpige ringvirkninger av et av Norges største vegprosjekter de siste årene – Lofotens fastlandsforbindelse (Lofast). Fokus for rapporten er virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk. Prosjektet er finansiert av Statens vegvesen Vegdirektoratet, Avinor og regionrådene i Lofoten og Vesterålen.

Anne Gjerdåker har vært prosjektleder. Avdelingsleder Jon Martin Denstadli har vært ansvarlig for kvalitetssikring av arbeidet. Tove Ekstrøm har tilrettelagt rapporten for publisering. Intervjuene er utført av Anne Gjerdåker og Joachim Rønnevik. Intervjumaterialet danner et viktig grunnlag for rapporten, og det rettes en stor takk til alle som velvillig har stilt opp.

Oslo, desember 2008
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Jon Martin Denstadli
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Om prosjektet.....	1
1.2 Metode og datainnsamling.....	2
1.3 Teoretiske perspektiver på virkninger av infrastruktur	3
1.4 Rapportens innhold	4
2 Transport i Lofoten og Vesterålen	5
2.1 Næringsstruktur og innfartsporter i Lofoten og Vesterålen.....	5
2.2 Strid om trasévalg	6
2.3 Endringer i reisetider og fergefrekvenser	8
2.4 Trafikk- og vegtelling i og til/fra Lofoten	10
2.5 Opplevde virkninger av endring i fergeruter og -frekvenser	15
2.6 Godstransport i Lofoten og Vesterålen.....	17
2.7 Økt handelslekkasje	20
2.8 Turbussvirksomhet.....	21
2.9 Oppfølging av Lofast: infrastruktur og kollektivtilbud	22
2.10 Oppsummering.....	23
3 Konsekvenser for fiskerinæringen	25
3.1 Innledning	25
3.2 Volum fraktes i båt	25
3.3 Fersk fisk går med bil	27
3.4 Lofast gir økt markedsandel for ferske produkter	29
3.5 Redusert fergetilbud skader fiskerinæringen på Skrova.....	30
3.6 Oppsummering.....	31
4 Konsekvenser for turismen	33
4.1 Turistovernatting i Lofoten.....	33
4.2 Bussoperatører er negative til redusert fergefrekvens	37
4.3 Konsekvenser for bilturister.....	39
4.4 Lofast gir nye muligheter.....	40
4.5 Turistovernatting i Vesterålen og sammenlikning med Lofoten	44
4.6 Vesterålen som base for rundturer	49
4.7 Lofoten og Vesterålen utfyller hverandre	49
4.8 Lofast kan gi økt trafikk gjennom Sverige	51
4.9 Endring tar tid	52
4.10 Vinnere og tapere av Lofast.....	54
4.11 Oppsummering.....	55

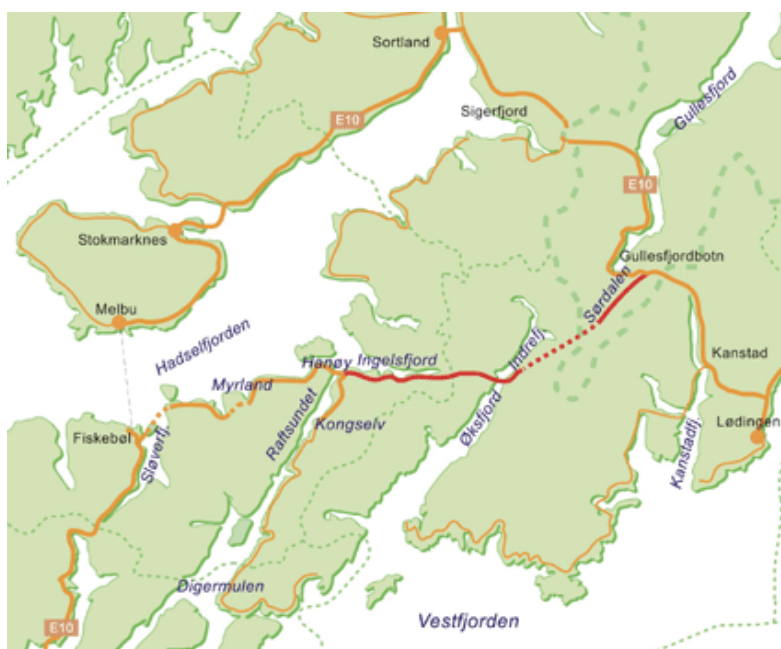
5 Konsekvenser for flytrafikken.....	57
5.1 Reisemønster før Lofast.....	57
5.2 Reisemønster etter Lofast	61
5.3 Evenes – for hvem?.....	63
5.4 Konkurransesituasjonen.....	67
5.5 Tilbringertransport til Evenes	69
5.6 Oppsummering.....	71
6 Konklusjon og videre oppfølging	73
Referanser.....	77
Vedlegg 1: Intervjuer.....	79
Vedlegg 2: Spørsmål til reisende ved Evenes lufthavn.....	80
Vedlegg 3: Trafikkutvikling i Sjørdalstunnelen.....	83
Vedlegg 4: Rutetilbud ved utvalgte lufthavner i regionen	84

Sammendrag:

Lofast – virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen

Lofast åpnet 1. desember 2007 og gav Lofoten fastlandsforbindelse direkte til Gullsfjordbotn, slik at E10 ikke lenger går via Vesterålen. Veien har kostet ca. 1,5 milliarder kroner, er 51 km lang og består av flere bruer og tunneler. Kjøretiden fra Svolvær til Evenes lufthavn er nå snaut 2 ½ time, omtrent 1 ½ time kortere enn før. Lofast har gitt betydelige reisetidsbesparelser særlig mot nordlige og østlige destinasjoner. Omfanget av biltrafikk til/fra Lofoten er økt med 46 prosent i perioden januar-august 2008 sammenliknet med samme periode 2007. Hovedtyngden av trafikkøkningen skyldes trolig økt lokal og regional trafikk, særlig trafikk til og fra Harstad.

Lofoten har etter Lofast hatt en markant økning i antall turistovernattinger for sommersesongen 2008 (juni-august) sammenliknet med sommeren 2007. Det er nordmenns overnattinger som øker mest. I Vesterålen har det vært en nedgang i antall overnattinger, men nedgangen er liten i absolutte tall (-5 000 netter) sammenliknet med økningen i Lofoten (+ 29 000 netter). Evenes lufthavn har opplevd økt trafikk etter Lofast. Trafikkøkningen ser ut til å bestå av overført trafikk fra regionale lufthavner, og noe nyskapt trafikk særlig i markedet for charterreiser.



Lofast-traseen

Fokus for rapporten er ringvirkninger av den nye fastlandsforbindelsen for næringsliv, reiseliv og flytrafikk. Sentrale problemstillinger er hvilken påvirkning Lofast har på turismen i Lofoten og Vesterålen, på utviklingen i flytrafikk på Evenes og de regionale flyplassene, og på næringslivet, med eksempler fra fiskerinæringen og varetransport.

Datamaterialet som ligger til grunn for analysen er en spørreundersøkelse utført ved Evenes Lufthavn i august og september 2008, trafikktegninger på ulike vei- og fergestrekninger, statistikk fra Avinor og Reisevaneundersøkelsen 2007, overnattingsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå og intervjuer med aktører innen reiseliv, transport, næringsliv, og med representanter for lufthavnene i regionen.

Transport i Lofoten og Vesterålen

Fordelene av Lofast er størst for direkte transporter fra Lofoten til nordlige og østlige destinasjoner, som Narvik, Harstad og Tromsø. På disse transportene bidrar Lofast til tidsbesparelser og reduserte fergeutgifter, i tillegg til at det gir økt pålitelighet og forutsigbarhet, samt større rekkevidde og økt fleksibilitet. Lofast bidrar også indirekte til reduserte reisekostnader gjennom forbedret tilgang til billige flyavganger fra Evenes lufthavn.

Lofast gir ikke nødvendigvis redusert kjøretid på langdistansekjøring hvor sjåføren må ha sin hviletid uansett. Dessuten gir Lofast i flere tilfeller lenger kjøredistanse enn tidligere, og samordning av distribusjon til Lofoten og Vesterålen framstår som vanskeligere fordi transport til Lofoten går fra Narvik/Harstad direkte via Lofast.

Når det gjelder negative konsekvenser av Lofast, er det den reduserte kapasiteten på fergen mellom Svolve og Skutvik som fremheves. Åpningen av Lofast førte til en kraftig reduksjon i fergetilbudet mellom Svolve og Skutvik. Det går nå kun én ferge daglig. Trafikkreduksjonen på Svolve-Skutvik motveies av en trafikkøkning på sambandet Bognes-Lødingen (+35 000 biler). Dette sambandet er styrket etter Lofast med fire ekstra daglige avganger hver vei.

Selv om mange er fornøyd med Lofast, er det også forventninger til at man følger opp med investeringer i andre deler av veinettet i Lofoten og at man satser på offentlig kommunikasjon. Behovet for oppdatering av kart og skilter blir også påpekt, og det etterlyses bedre samordning på tvers av fylkesgrensen, både med tanke på samferdselssaker generelt og kollektivtilbudene spesielt.

Konsekvenser for fiskerinæringen

For fiskerinæringen er det ikke reduksjoner i fraktkostnader som utgjør den største fordelene av Lofast, men heller større forutsigbarhet og økt fleksibilitet som følge av redusert avhengighet av ferge. I den delen av fiskerinæringen som eksporterer fersk fisk, er pålitelighet altoverveiende viktig. Rekker man ikke fram i tide for å nå transportene videre til kontinentet, risikerer man å miste salget. Én konsekvens av økt pålitelighet er at man lykkes i å få en større andel ferske varer ut på markedet. For dem som er lokalisert vest i Lofoten er det imidlertid langt å kjøre til Lofast, slik at ferge sørover likevel er å foretrekke.

For frossen fisk går transportene med båt. I dette segmentet ser det ikke ut til at Lofast har medført endringer i transportløsninger. En mulig konsekvens på sikt er at Lofast tilrettelegger for økt bruk av containerskip fra Narvik. Dette vil imidlertid også måtte kreve endringer i tilbudet ved Narvik havn.

Lofast gir raskere tilgang til reservedeler og nødvendig ekspertise i Harstad og Narvik. Maskinstopp og andre tekniske problemer som medfører produksjonsstans er svært kostnadskrevende, og i slike tilfeller er det viktig å kunne løse problemet på kortest mulig tid, uten å måtte vente på neste fergeavgang.

Bedre landbasert tilgang til stamflyplass på Evenes Lufthavn ser ikke ut til å ha betydning for fiskerinæringen. Det er for dyrt å transportere fisk med fly. Fly brukes til persontransport, men ikke i den utstrekning og med den hyppighet at enklere tilgang til Evenes utgjør noen forskjell. Næringen bruker fortsatt småflyplassene. Vest i Lofoten er det fremdeles langt til Evenes, selv med Lofast.

Konsekvenser for turismen

Lofoten har hatt en økning på 14 prosent i antall overnattinger for sommersesongen 2008 (juni-august) sammenliknet med sommeren 2007. Det er nordmenns overnattinger i hytter, rorbuer og camping som øker mest, ettersom hotellkapasiteten allerede utnyttes fullt ut om sommeren.

Mye tyder på at det særlig har vært en økning i antall lokale/regionale besøkende fra nordøst (Harstadregionen), og et større innslag av korte helgeturer enn tidligere. Dette underbygges av informanter som forteller at Lofast har gitt økte besøkstall fra nærområdene fordi fastlandsforbindelsen forenkler adkomsten nord- og østfra. Samtidig har den reduserte fergeforbindelsen Svolve-Skutvik vanskeliggjort adkomsten sørfra. Skutvikferga har tradisjonelt vært innfartsporten for turoperatørene til Lofoten. Det hevdes at det reduserte tilbudet på Skutvikferga har bidratt til at flere operatører har valgt ikke å komme til Lofoten sommeren 2008. For turister som kommer i bil eller buss sørfra oppleves Lofast som en omvei.

Sommersesongen i Lofoten er selvdreven, og utfordringen fremover er å utvide skuldresesongen. I den forbindelse tillegges Lofast stor vekt, ettersom enklere adkomst gjør det lettere å tiltrekke seg besøk. Lofast er et godt salgsargument både overfor lokalmarkedet og i forbindelse med direkteflyvninger fra Oslo til Evenes lufthavn.

Mens Lofoten har opplevd økt turisme etter Lofast, har det vært en reduksjon i antall overnattinger i Vesterålen. Det er utlendingers overnattinger som reduseres, mens det har vært en liten økning i nordmenns overnattinger. I absolutte tall er nedgangen i antall overnattinger liten (-5000 netter), spesielt sammenliknet med økningen i Lofoten (+29 000 netter). Det betyr at veksten i antall overnattinger i Lofoten ikke kun kan tolkes som en omfordeling av besøkende mellom Vesterålen og Lofoten, men at det representerer en reell vekst i antall overnattinger for Lofoten sin del.

I Vesterålen påpekes det at Lofoten og Vesterålen bør ses i sammenheng, og at Lofast er et ekstra nav som kan bidra til å knytte de to regionene tettere sammen. Lofast legger også til rette for et tettere samarbeid på reiselivssiden med Sverige

og Finland. Man ser allerede tendenser til at mer av den internasjonale trafikken sørfra går gjennom Sverige, og en konsekvens av dette er at Norge og Nordland på sikt kan miste underveisturisme til Sverige.

Konsekvenser for flytransport

Leknes og Svolvær lufthavn har hatt en nedgang på henholdsvis 2352 og 6523 passasjerer. Trafikkutviklingen særlig ved Svolvær for perioden januar til oktober 2008 representerer et klart trendbrudd i forhold til utviklingen ved andre regionale lufthavner. Samtidig har Evenes lufthavn opplevd høyere vekst enn øvrige norske stamlufthavner, med rundt 10 000 flere passasjerer enn for samme periode 2007. Bodø har hatt en nedgang i transfer i samme periode på 10 000 passasjerer. Alt i alt tyder dette på at økningen på Evenes tilsvarer bortfallet av transfertrafikk på Bodø (10-12 000 passasjerer per år). Dersom det er en årsakssammenheng mellom disse to utviklingstendenser, ser det ut til at Lofast i liten grad har generert ny innenlands flytrafikk, men i hovedsak bidratt til overføring av trafikk fra Leknes og Svolvær til Evenes.

Når det gjelder utenlandstrafikken har chartertrafikken på Evenes økt med ca. 8000 passasjerer sommeren 2008. Økt kapasitet på Evenes tyder på at charteroperatørene har sett at Lofast har åpnet et nytt marked, og at veksten kommer i tillegg, dvs. at den i liten grad er overført trafikk fra andre flyplasser.

Hoveddelen av de reisende om Evenes til Lofoten og Vesterålen er tilreisende. Høy andel fritidsreiser og stor andel tilreisende tyder på at Evenes er en viktig innfartspport for turister til regionen, mens forretningsmarkedet fortsatt benytter de regionale lufthavnene. Tid er penger for næringslivet, og i forhold til ressursbruk er det lite å spare på å reise om Evenes. Dette gjelder særlig for reisende til/fra Lofoten. Dårlig busstilbud til/fra Evenes trekkes frem en utfordring som må løses for at reiselivet i Lofoten og Vesterålen skal få størst mulig utbytte av de mulighetene Lofast og Evenes fører med seg.

Endring tar tid

Foreløpig er det Svolvær som ser ut til å tjene mest på den nye fastlandsforbindelsen. Rapporten understreker betydningen av å følge opp Lofast med aktive strategier, planer og investeringer dersom man forventer ringvirkninger og vekst av Lofotens nye fastlandsforbindelse. Selv om infrastrukturinvesteringer kan tilrettelegge for vekst og nye muligheter, er det ikke tilstrekkelig i seg selv. En oppfølgende undersøkelse om noen år vil kanskje kunne avdekke større endringer og forsøk på tilpasninger. Effekten av eventuelle tilpasninger vil først kunne vurderes i et enda lenger tidsperspektiv, noe som tilsier at ringvirkninger av Lofast er et prosjekt som må følges opp over tid. Ikke minst er en slik oppfølging viktig for å styrke vår generelle kunnskap om sammenhengen mellom infrastrukturinvesteringer og ringvirkninger.

Summary:

The road to Lofoten. Effects on business, tourism and aviation

The mainland connection of Lofoten (Lofast) opened the 1st of December 2007, and has given considerable reductions in travel time, especially towards northern and eastern destinations. The total distance of the mainland connection is 51 km, consisting of several bridges and tunnels. Construction costs have been approximately 1,5 billion NOK.

Road traffic to/from Lofoten has increased by 46 percent from 2007 to 2008 (January-August). Local and regional traffic to/from the Harstad area probably explains a large share of the traffic increase. Interview data confirms that Lofast has facilitated an increase in short visits from the neighbouring areas. Statistics show that Lofoten has experienced a pronounced increase in the number of overnight stays (+29 000 nights) since the completion of Lofast. In the neighbouring region of Vesterålen, there has been a modest decrease in the number of overnight stays (-5 000 nights). The main airport of Evenes has experienced increased traffic from 2007 to 2008. The traffic increase can be explained both by a transfer of traffic from the regional airports, and by a growth in the market for international charter flights.

The report focuses on the effects of Lofoten's new mainland connection on business, tourism and aviation. Central issues are the impact of Lofast on tourism in Lofoten and Vesterålen, on the development of air traffic at the main and regional airports in the area, and on industry development, with examples from the fishing and freight industry.

The analysis draws on several sources: a survey performed at Evenes airport in August and September 2008, traffic censuses of various roads stretches and ferry services, air traffic statistics from Avinor, travel statistics from TØIs travel survey 2007, statistics on overnight stays from Statistics Norway, and interviews with various actors from the tourist industry, transport industry, fishing industry and the airports in the region.

The Lofoten mainland connection has greatest impact on direct transports from Lofoten to northern and eastern destinations such as Narvik, Harstad and Tromsø. On these transports, Lofast contributes to time savings and reduced ferry expenses, in addition to providing enhanced reliability, predictability and flexibility. Lofast also indirectly contributes to reduced travel costs through improved access to cheap air tickets from Evenes airport.

Lofast does not necessarily give reduced driving time for long-distance freight transports, due to regulations on resting time, which was previously complied with on board the ferry. On certain distances, Lofast also represents a longer driving distance than the former ferry alternative. The coordination of distribution to Lofoten and Vesterålen has in some cases also become more complicated after Lofast.

The negative impact of Lofast is the parallel reduction of ferry services on the distance Svolvær - Skutvik. The resulting reduced ferry traffic on this connection (-29 000 cars) is counterbalanced by an increase in traffic on the ferry connection between Bognes and Lødingen (+35 000 cars). This connection has been strengthened after Lofast by four extra daily ferries in both directions.

The report emphasises the need to follow up the Lofast investment with active strategies, plans and investments in order to stimulate the creation of spill-over effects and growth from the new mainland connection. Parts of the road network in the area need improvement, and public transportation needs to be developed. There is also a need for updating maps and signposts, as well as an improved coordination across the county borders on issues relating to communication and transport. Finally, the mainland connection should be followed up by a later study. Effects of infrastructure investments take time to materialise, and Lofast is a project worthy of further studies. Findings from a follow-up study will also add to our general knowledge on the relationship between investments in infrastructure and spill-over effects.

1 Innledning

1.1 Om prosjektet

Lofast er forkortelsen for Lofotens fastlandsforbindelse – veien som gir Lofoten fergefri forbindelse til fastlandet og som nå er en del av E10. Lofast er et av Norges største vegprosjekter de siste årene, med en total kostnad på ca. 1,5 milliarder kroner. Veien er 51 km lang og består av flere bruer og tunneler. Lofast går gjennom Vesterålen (Hadsel kommune), Ofoten (Lødingen kommune) og Troms (Kvæfjord kommune), og binder sammen de fire kommunene Lødingen, Kvæfjord, Hadsel og Vågan.



TØI rapport 994/2008

”Lofast er Norges best bevarte hemmelighet!”¹ (foto: Joachim Rønnevik)

Fokus for rapporten er virkninger av den nye fastlandsforbindelsen for næringsliv, reiseliv og flytrafikk. Sentrale problemstillinger er hvilken påvirkning Lofast har på *turismen* i Lofoten og Vesterålen, på utviklingen i *flytrafikk* på Evenes og de regionale flyplassene, og på *næringslivet*, med eksempler fra fiskerinæringen og varetransport. I tillegg studeres endringer i trafikken på veg og ferger i området.

¹ Fra intervju med XXLofoten.

Konsekvensutredningen for Lofast (Statens vegvesen Nordland 1996:26) var svært knapp med hensyn til ringvirkninger og hevdet at fastlandsforbindelsen vil gi ”omfattende positive virkninger for næringslivet i Lofoten. De positive virkningene ligger i en forbedret fleksibilitet som følge av en fergefri forbindelse, og at transportlengden avhengig av alternativ kan bli redusert.”

Det tar normalt tid før infrastrukturinvesteringer virker på næringsutviklingen. I utgangspunktet kan man ikke forvente store virkninger et snaut år etter at forbindelsen er ferdigstilt. Det kan likevel være av interesse å studere de umiddelbare kortsiktige virkninger, tilpasninger og strategier, for deretter å følge opp med en senere studie av virkninger på mellomlang og lang sikt. En undersøkelse på et tidlig stadium kan avdekke hvordan aktører forholder seg til den nye forbindelsen. Et særlig spørsmål som vil bli belyst er forutsetninger for å få realisert ringvirkninger og eventuell treghet i tilpasningen til et nytt infrastrukturtilbud. I hvilken grad avhenger ringvirkningene av aktive handlinger fra ulike aktører, og hvilke anbefalinger bør gis dersom lite har skjedd?

1.2 Metode og datainnsamling

Datamaterialet som ligger til grunn for analysen er en spørreundersøkelse utført ved Evenes Lufthavn i august og september 2008, trafikktegninger på ulike veistrekninger, fergestatistikk og intervjuer med aktører innen reiseliv, transport og næringsliv, samt representanter for lufthavnene i regionen (se liste over intervjuer i vedlegg 1). Intervjuene ble foretatt i august 2008, før turistsesongen ble avsluttet. Intervjuene fokuserer på opplevde endringer og planlagte og gjennomførte strategier i tilknytning til Lofast og de muligheter den nye fastlandsforbindelsen gir.

For å kartlegge Lofasts innvirkning på flytrafikk i regionen ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse ved Evenes lufthavn. Undersøkelsen ble gjennomført i to runder i uke 32 og 38 i 2008, og omfattet totalt 54 flygninger fra Evenes til Oslo operert av både SAS og Norwegian. Det ble samlet inn 1339 utfylte skjema, derav 553 fra bosatte eller tilreisende til Lofoten og Vesterålen. Resultatene fra reisevaneundersøkelsen er sammenliknet med resultatene fra Reisevaneundersøkelsen på fly for 2007. En hovedutfordring er at RVU på fly 2007 har få observasjoner i sammenliknbar sesong. Datamaterialet kan likevel gi et grunnlag for å identifisere tendenser i flytrafikken etter Lofast selv om tilpasninger også her kan ta tid.

Rent praktisk ble spørreundersøkelsen utført ved at en intervjuer stod ved utgangen av sikkerhetskontrollen, hvor flypassasjerene ble spurt om de skulle til Oslo. Reisende til Oslo ble tildelt spørreskjema, som ble gitt tilbake til intervjueren før flyavgang. Skjemaet ble trykket opp på norsk, engelsk og tysk (norsk spørreskjema er gjengitt i vedlegg 2).

Overnattingsstatistikken er produsert av SSB og fanger opp hotell, rorbu, hytter og camping. Den fanger ikke opp private rom og villcamping som det ifølge Vesterålen Reiseliv er mye av i området. Statistikken gir likevel grunnlag for vurdering av utviklingstendenser.

1.3 Teoretiske perspektiver på virkninger av infrastruktur

Transportinfrastrukturinvesteringer vil som oftest gi reduserte fraktkostnader og/eller reisekostnader for passasjerer og godstransport. I tillegg vil tids- og ulempekostnader (venting på ferge) reduseres og pålitelighet og komfort kunne økes (Bråthen 2001, Preston og Holvad 2005).

Videre kan investeringer skape en ytterligere vekst gjennom kostnadsreduksjoner, effektivisering og spesialisering (Bråthen m fl 2003), og også påvirke nærings lønnsomhet (Lyche og Bråthen 2004), blant annet gjennom muligheter for et utvidet geografisk marked. Større markedsomland kan gi økt konkurranse og bortfall av tidligere monopol, men også omstillingskostnader og intraregionale konflikter (Bråthen m fl 2003).

Bedre transportinfrastruktur kan redusere risiko og usikkerhet gjennom bedret regularitet. Økt leveringssikkerhet er et viktig konkurranseparameter som kan styrke samarbeidsforholdet mellom leverandører og kunde. Samtidig kan det åpne for konkurranse fra eksterne rivaler, gi lokale bedrifter mulighet for redusert lagerhold, eller gi mulighet til å flytte til områder med gunstigere rammebetingelser (Leitham m fl 2000, Ludvigsen 2001).

Selv om den rene effekten av lavere transportkostnader kan være beskjedent fordi transportkostnadene utgjør en liten andel av totale kostnader, kan effektene over tid være viktige, ikke minst for den romlige fordelingen, fordi det er forskjell i bedrifters mulighet til å dra nytte av infrastrukturforbedringer (Preston og Holvad 2005).

En vei som kobler en perifer region til en sentral region kan føre til at økonomisk aktivitet flytter fra periferi til senter, fordi store bedrifter i kjerneområdet kan utnytte stordrifts- og agglomerasjonsfordeler, mens foretak i den perifere regionen ikke lenger blir beskyttet fra konkurranse (Linneker og Spence 1996, Preston og Holvad 2005). Videre kan handelslekkasjen øke som følge av økt romlig konkurranse.

Infrastrukturinvesteringer endrer steders tilgjengelighet og dermed også deres utviklingspotensial avhengig av hvordan infrastrukturen brukes i produksjon og distribusjon (Straatemeier 2008, Linneker og Spence 1996). Det er mye som tyder på at endringer i tilgjengelighet forsterker eksisterende trender heller enn å skape nye (Banister og Berechman 2001). Endringspotensialet henger også sammen med avstandsforhold og tettstedsstruktur. Jo lenger fra et tettsted, jo større sjanse er det for at investeringer kun genererer korridoreffekter. Nye veiforbindelser bør derfor i regelen bygge opp under eksisterende tettstedsstrukturer (Bråthen m fl 2003).

Virkninger av en investering kan bli langt større om den fjerner flaskehalsen og dermed kobler sammen atskilte nettverk, enn om den kun er en forbedring av et eksisterende nettverk (Banister og Berechman 2001).

1.4 Rapportens innhold

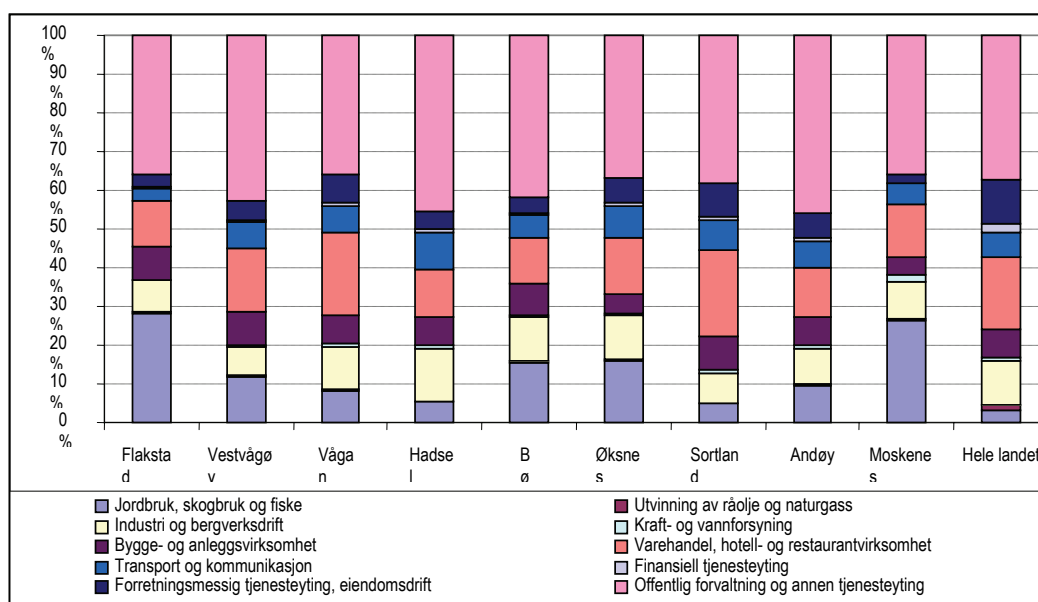
I kapittel to vil vi gi bakgrunnsinformasjon om Lofast, reisetider og ulike innfartsporter til Lofoten og Vesterålen. Kapitlet belyser også endringer i trafikk på vei og ferge etter Lofast, samt virkninger på godstransport i regionen. Kapittel tre tar for seg konsekvenser av Lofast for fiskerinæringen. Gjennom intervjuer med tre ulike fiskeribedrifter belyser kapitlet hvordan effekten av Lofast varierer med bedriftenes ulike markedssegment, transportbehov og lokalisering.

Kapittel fire drøfter konsekvenser av Lofast for reiselivsnæringen i Lofoten og Vesterålen, basert på analyser av overnattingsstatistikk og intervjuer med ulike aktører innen reiselivsnæringen. Kapittel fem belyser konsekvenser av Lofast for flytrafikken på Evenes lufthavn sammenliknet med utviklingen på de regionale lufthavene i området. Kapittel seks oppsummerer virkningene av Lofast.

2 Transport i Lofoten og Vesterålen

2.1 Næringsstruktur og innfartsporter i Lofoten og Vesterålen

Fiskerinæringen er viktig i Lofoten. Moskenes og Flakstad har en høy andel sysselsatte på oppimot 30 prosent i kategorien *jordbruk, skogbruk og fiske*, som for Lofotens del hovedsakelig betyr fiske. Vestvågøy og Vågan har ca. ti prosent sysselsatte i samme kategori. De to kommunene har også en betydelig andel sysselsatte i turistrelaterte næringer som *transport- og kommunikasjon*, og *varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet*. Sortland i Vesterålen har også en høy andel sysselsatte i sistnevnte kategori (figur 2.1).

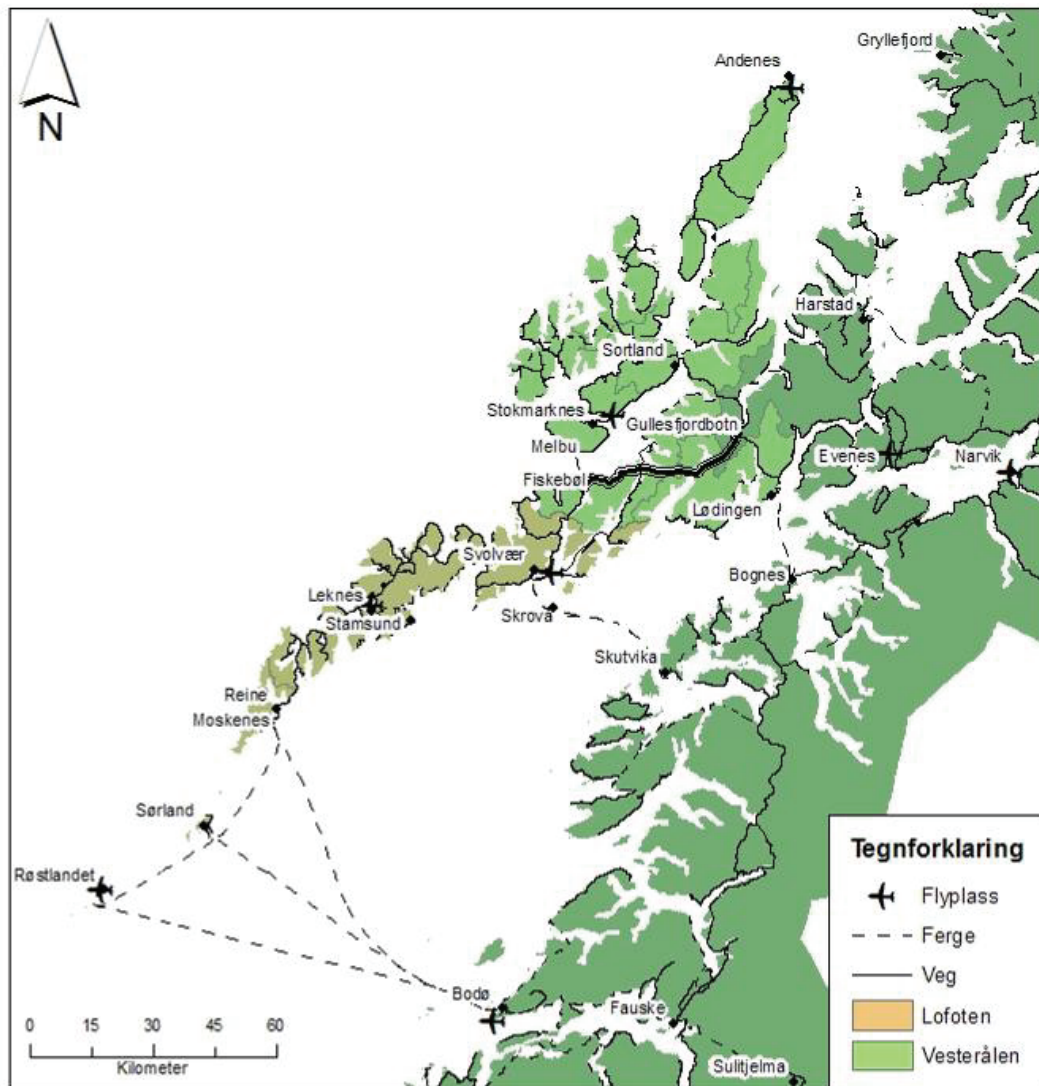


TØI rapport 994/2008

Figur 2.1: Næringsstruktur i Lofoten og Vesterålen 2008 (andel sysselsatte)

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Til Lofoten og Vesterålen kan man komme både med bil, båt og fly (se figur 2.2). Hurtigruten anløper Stamsund og Svolvær i Lofoten og Stokmarknes og Sortland i Vesterålen, noe som gjør Hurtigruten til et viktig transportmiddel også mellom øyene. Lofoten har lufthavner på Leknes og i Svolvær. I Vesterålen er det lufthavn i Stokmarknes og på Andenes. På Evenes ligger Harstad/Narvik lufthavn, som etter Lofast er blitt en mer aktuell innfartsport til Lofoten. Lofast er i figur 2.2 uthevet i svart.



TØI rapport 994/2008

Figur 2.2: Ulike innfartsporter til Lofoten/Vesterålen etter Lofast.

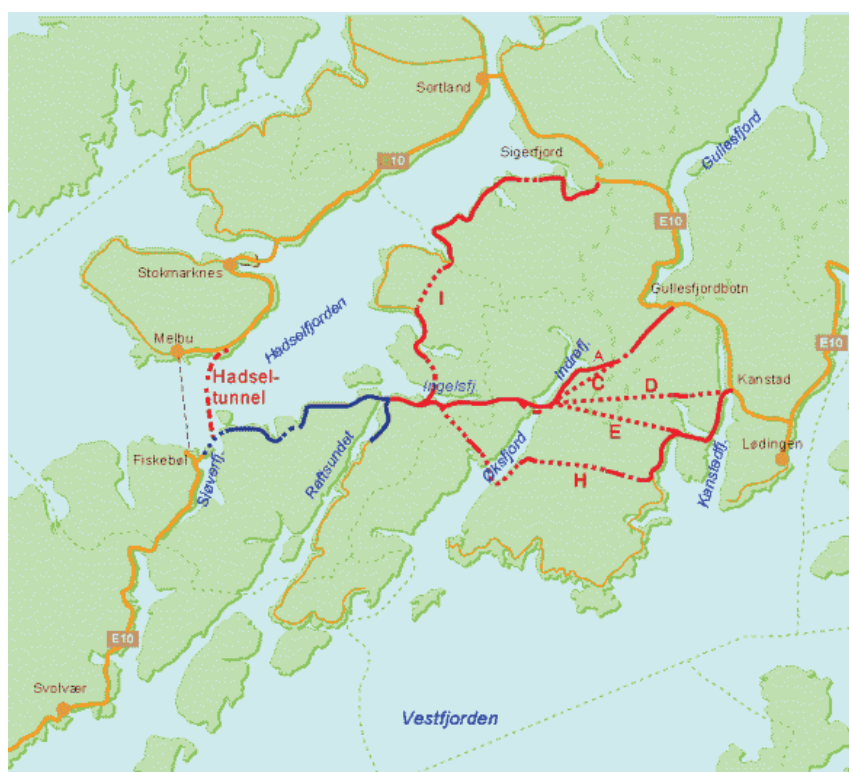
2.2 Strid om trasévalg

Lofotens fastlandsforbindelse ble offisielt åpnet 1. desember 2007. Lofast-traseen går fra Fiskebøl i Hadsel kommune (Nordland) til Gullesfjordbotn i Kvæfjord kommune (Troms). Veiens samlede lengde er på 51 km. Byggingen av Lofast ble vedtatt i Stortinget 9. juni 1989, og startet høsten 1993. Strekningen Fiskebøl-Myrland ble åpnet for trafikk 19. desember 1997, og veien fra Myrland til Raftsundets østside ble åpnet 6. november 1998 (se figur 2.3). Totale kostnader for Lofast del 1 er ca. 480 millioner kroner. Uenighet om trasévalg førte til full stans i utbyggingen etter at de første 20 km mellom Fiskebøl og Raftsundet stod ferdig i 1998, og arbeidet ble ikke tatt opp igjen før i 2003.

Byggetrinn 2, fra Raftsundet til Gullesfjord (alternativ C, merket med rødt), ble ferdigstilt i 2007. Arbeidet med Lofast del 2 har tatt fire år med en total kostnad på ca. 1,2 milliarder kroner. I tillegg til selve veien består Lofast del 2 av fire

tunneler (Raftsundtunnelen 1530 m, Storåtunnelen 210 m, Ingelsfjordtunnelen 1240 m og Sjørdaltunnelen 6370 m), og to store og ti små bruer. Lofast del 1 består i tillegg til vei av én bru (Raftsundbrua) og fire tunneler.

Det var strid om trasévalget da Lofast ble planlagt, og det ble utarbeidet flere mulige traséalternativer. I Hadsel ønsket man en tunnel under Hadsselfjorden mellom Fiskebøl og Melbu. Med utgangspunkt i planbehandlingen og innspill fra statlige fagmyndigheter, anbefalte Samferdselsdepartementet Hadsselfjordalternativet i sin tilrådning til Stortinget, mens Fylkestinget i Nordland gikk inn for nordre trasé, med alternativ C fra Raftsundet til Gullesfjordbotn (merket med rødt). Hadsselfjordalternativet ble etter hvert skrinlagt og Stortinget vedtok til sist å bygge etter nordre trasé (St.prp 76 2000-2001).



TØI rapport 994/2008

Figur 2.3: Alternative utbyggingstraseer.

Kilde: www.vegvesen.no

Spørsmålet om trasévalg har viktige regionalpolitiske aspekter, og Samferdselsdepartementet uttalte at det er viktig å bidra til å videreutvikle Lofoten og Vesterålen som en større sammenhengende region. Hadsselfjordtunnelen ville styrket forbindelsen mellom Vesterålen og Lofoten, og alternativet ble fremhevet som det klart beste både for Vesterålen og for regionen som helhet. I forkant av Lofast-prosjektet ble det antydnet at nordre trasé ville svekke forbindelsen mellom Lofoten og Vesterålen, pga et fremtidig redusert fergetilbud, mens nordre trasé isolert sett ville vært den beste løsningen for Lofoten (St.meld. nr. 53).

Lofast har møtt motstand fra naturvernorganisasjonene. Veien går i et område som til nå har vært relativt uberørt, tett opptil Møysalen nasjonalpark. Deler av området er ubebygget og har hatt liten menneskelig aktivitet. Konsekvenser for miljø, kulturminner og naturressurser ble tillagt stor vekt i Samferdsels-

departementets håndtering av saken. Man kom frem til at tunnel under Hadsel-fjorden var det samfunnsøkonomisk minst ulønnsomme alternativet. Fylkestinget i Nordland var også av den oppfatning at trasévalget fra Raftsundet til Gullesfjordbotn ville medføre betydelige miljømessige konsekvenser, men at konsekvensene allikevel var akseptable. En forbedring av kommunikasjonsmulighetene fra Lofoten mot øst ble tillagt større vekt enn samfunnsøkonomiske kostnader og miljøhensyn (Statens vegvesen Nordland 1996).



TØI rapport 994/2008

Raftsundbrua (foto: Joachim Rønnevik)

2.3 Endringer i reisetider og fergefrekvenser

Lofast gir betydelige reisetidsbesparelser, særlig fra Lofoten til destinasjoner øst for Lofoten. Lofast gir fergefri forbindelse mellom Evenes Lufthavn og Lofoten. Reisetiden til Evenes fra Svolvær ligger nå på rundt 2 timer og 20 minutter, som tilsvarer en reisetidsbesparelse på ca. halvannen time. Fra Svolvær til Harstad har man fått en besparelse i reisetid på ca. 1 time, mens man på strekningen Svolvær-Narvik har fått en tidsbesparelse på rundt 1 time og 40 minutter. Fra Svolvær til Bodø i sør har man også fått en reisetidsbesparelse på 35 minutter, hovedsakelig pga kortere fergestrekning. Det nye reisealternativet innebærer en økning i reise-distans fra 242 km til 329 km. Anslått reisetid til Bodø via Lødingen er ca. 5 timer og 50 minutter, mens det over Moskenes tar 6 timer og 5 minutter.

Tabell 2.1: Reiselengde og reisetider fra Svolvær før og etter Lofast.²

Til	Ant. km. før	Ant. km. nå	Km.differanse	Reisetid før	Reisetid nå	Reisetidsbesparelse
Evenes	197,5	164	-33,5	3:53	2:21	1:32
Harstad ³	145,3	179	33,7	3:30	2:33	0:57
Narvik	271,8	238,3	-33,5	5:07	3:24	1:43
Bodø ⁴	242	329	87,0	6:27	5:52	0:35
Bodø via Moskenes	128	128		6:05	6:05	

TØI rapport 994/2008

Tabell 2.2: Endringer i fergeruter før og etter Lofast*

Fergestrekning	Daglig frekvens sommer		Daglig frekvens vinter		Daglig kapasitet sommer (pers.biler)		Daglig kapasitet vinter (pers.biler)	
	Før Lofast	Etter Lofast	Før Lofast	Etter Lofast	Før Lofast	Etter Lofast	Før Lofast	Etter Lofast
Moskenes-Bodø	6	6	1	1	414	414	80	80
Svolvær-Skutvik	10	1	3	1	622	45	186	45
Fiskebøl-Melbu	21	12	12	12	2184***	1248	1248	840
Lødingen-Bognes	12	16	7	11	876**	1664	511**	1144

TØI rapport 994/2008

*Frekvens og kapasitet én vei. **Forutsatt 73 biler i snitt per ferge. *** Forutsatt 104 biler per ferge.

Fergetilbudet på strekningen *Moskenes-Bodø* er etter Lofast opprettholdt med samme kapasitet og frekvens som før Lofast. Strekningen trafikkeres om sommeren av tre ulike ferger med ulik kapasitet: Én frekvens med MS Røst (som har en kapasitet på 50 biler), to frekvenser med MS Malangen (62 biler), og tre frekvenser med MS Bodø (80 biler). Daglig kapasitet fra Moskenes til Bodø blir da 414 biler. Hverdagsruten om vinteren er én daglig avgang med MS Bodø, som har en kapasitet på 80 biler.

Kapasiteten på fergestrekningen *Svolvær-Skutvik* er dramatisk redusert etter Lofast, fra 10 daglige avganger om sommeren og 3 om vinteren, til én daglig avgang året rundt. Strekningen trafikkeres nå av MS Vågan, som har en kapasitet på 45 biler. Før Lofast var det fire ferger som alternerte på denne strekningen sommerstid: fire frekvenser med MS Vågan (45 biler), og to frekvenser hver med de tre fergene MS Bognes (55 biler), Hamarøy (104 biler) og Stetind (62 biler). Totalt hadde sommerruten før Lofast en daglig kapasitet på 622 biler. Om vinteren ble ruten trafikkert av MS Stetind, dvs. en daglig kapasitet på 186 biler.

Dagens sommer- og vinterrute på fergestrekningen *Fiskebøl-Melbu* er opprettholdt med samme frekvens som for *vinterruten* før Lofast, som vil si 12 daglige

² Reiselengde omfatter antall km på veg, og reisetiden inkluderer overfartstiden oppgitt i fergeselskapenes rutetabeller i tillegg til 10 minutters ventetid. I rutetabellen for strekningen Bodø-Moskenes oppgis oppmøtetid til å være 45 minutter før avgang, og ventetid utover oppmøtetiden er ikke inkludert. Reisetider før Lofast er basert på en gjennomsnittshastighet på 60 km/t, mens gjennomsnittshastigheten etter Lofast er 70 km/t. Opplysninger om antall vegkm er hentet fra Gulesider.no.

³ Før: ferge Fiskebøl-Melbu og Flesnes-Revsnes. Nå: Lofast og E10.

⁴ Før: ferge Svolvær-Skutvik. Nå: Lofast og ferge Lødingen-Bognes.

frekvenser. Frekvensen om sommeren er redusert fra 21 daglige avganger til 12 daglige avganger. Fram til oktober 2008 ble strekningen trafikkert av M/F Møysalen, med en kapasitet på 104 biler, men er nå erstattet av M/F Sigrid (70 biler). Den daglige kapasiteten på vinterruten er dermed redusert fra 1248 biler til 840 biler.

Kapasiteten på strekningen *Lødingen-Bognes* er nær doblet etter Lofast. Før Lofast var det 7 daglige frekvenser på hverdager om vinteren og 12 om sommeren. Etter Lofast er frekvensen økt til 11 daglige avganger om vinteren og 16 om sommeren. I tillegg er kapasiteten siden oktober 2008 økt ytterligere ved at MS Stetind (62 biler) ble erstattet med MS Hamarøy (104 biler). Strekningen trafikkeres i dag av MS Tysfjord og MS Hamarøy, med en samlet daglig kapasitet på hverdager i vintersesongen på 11 frekvenser, totalt 1144 biler. Mellom 23. juni og 17. august har sambandet 16 frekvenser, med en total daglig kapasitet på 1664 biler. I perioden april 2007 til mars 2008 ble ruten trafikkert av MS Tysfjord (104 biler) og MS Lødingen (43 biler). Forutsatt en gjennomsnittlig kapasitet på 73 biler per avgang, gir det en daglig kapasitet på 511 biler i vintersesongen og 876 biler i sommersesongen, noe som betyr en nær doubling av kapasiteten.

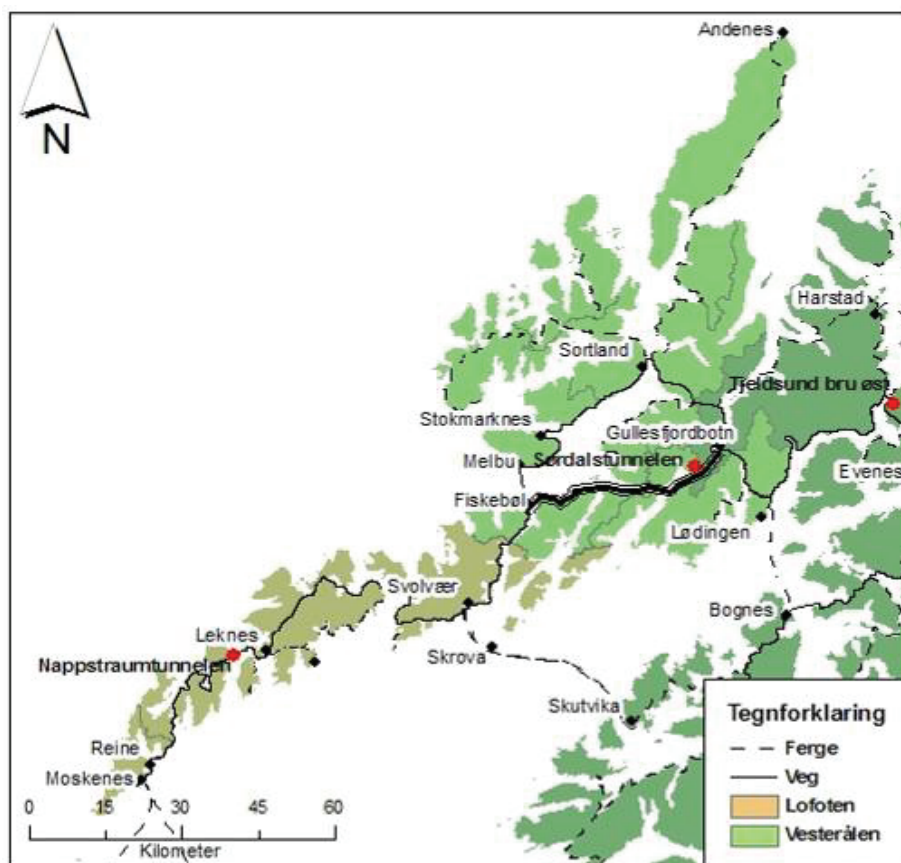
2.4 Trafikk- og vegtelling i og til/fra Lofoten

Foruten Lofast er det i hovedsak tre fergesamband som bringer biler og busser til Lofoten (Melbu-Fiskebøl, Svolvær-Skutvik og Bodø-Moskenes).⁵ I tillegg til trafikken over Lofast (Sørdalstunnelen⁶) har vi også sett på vegtrafikkdata fra tellepunktene ved Tjeldsund bru øst og Nappstraumtunnelen. Tellepunktene er merket av med rødt i figur 2.4. Tellepunktene registrerer trafikk i begge retninger. Sørdalstunnelen er en del av Lofast-traseen og fanger følgelig opp all trafikk over Lofast.

Trafikktallene viser en klar nedgang i trafikk på fergesambandene Fiskebøl-Melbu og særlig Svolvær-Skutvik som har hatt et kraftig kutt i tilbudet. Trafikken på Moskenes-Bodø sambandet har økt med 3 prosent. Nedgangen i antall biler på fergene (-135 000 januar-august) mer enn oppveies av biler på Lofast (nær 250 000 passeringer), slik at samlet vekst i antall biler til/fra Lofoten er på 113 000 biler, dvs. en vekst på 46 prosent.

⁵ I beregningen ser vi bort fra biler som går med Hurtigruten, ettersom vi ikke har tall for dette.

⁶ Med utgangspunkt i rådata fra Statens vegvesens tellepunkt i Sørdalstunnelen har vi anslått manglende observasjoner og derved beregnet trafikkutviklingen mnd for mnd i 2008. Julitrafikken er på basis av sammenlikning med tilsvarende trafikktopper på fergene antatt å ligge 80 % over snittet i juni og august (dvs. 2290 passeringer pr dag). Vedlegg 3 viser trafikkutviklingen ved tellepunktet i Sørdalstunnelen.



TØI rapport 994/2008

Figur 2.4: Tellepunkter.

Tabell 2.3: Antall kjøretøy ved innfartsporter til Lofoten 2007 og 2008.

Trafikk til Lofoten	Januar-august		Endring etter Lofast	
	2007	2008	Absolutt	Prosent
Lofast (Sørøsttunnelen)	-	248 600	-	-
Fiskebøl-Melbu	168 000	60 000	- 108 000	- 64
Svolvær-Skutvik	39 600	10 800	- 28 800	- 73
Moskenes-Bodø	37 000	38 000	1 000	3
Total trafikk ferger	244 600	108 800	-135 800	- 56
Total trafikk til Lofoten	244 600	357 400	112 800	46

TØI rapport 994/2008

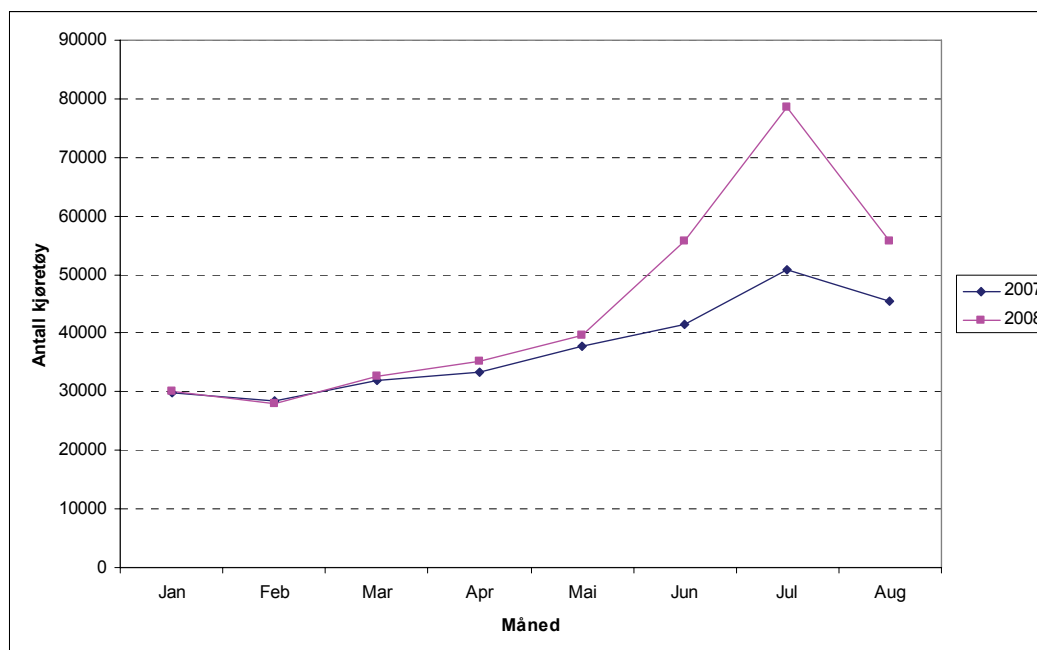
Nappstraumtunnelen er lokalisert ca. 10 km vest for Leknes og knytter Vestvågøy og Flakstadøy sammen. Trafikken internt i Lofoten, målt ved Nappstraumen, er også økt, men ikke i samme omfang som trafikken til/fra Lofoten, verken absolutt eller relativt (+19 %). Trafikken har imidlertid fått en tydeligere trafikktopp i juli som følge av at det er flere biler i området (figur 2.5). Ifølge intervjuene kan noe av denne økningen skyldes biler som må snu fordi de ikke får plass på Moskenesferga. Trafikkøkningen er større øst i Lofoten enn i vest. Dette bekreftes også i våre intervjuer, hvor det meldes om trafikkøkning særlig til og fra Svolvær. Vi ser imidlertid en kraftig økning av lange kjøretøy (trolig turbusser) ved Nappstraumen sommeren 2008.

Tabell 2.4: Antall passeringer i Nappstraumtunnelen fordelt på lengdeklasse.

Lengdeklasse og periode	2007	2008	Endring 2007-2008
Korte 1.tertial	112 700	115 300	2 600
Korte 2.tertial	162 300	204 500	42 200
Lange 1.tertial	10 600	10 500	-100
Lange 2.tertial	13 000	25 300	12 300
Hele perioden korte+lange	298 600	355 600	57 000

TØI rapport 994/2008

Kilde: Statens Vegvesen

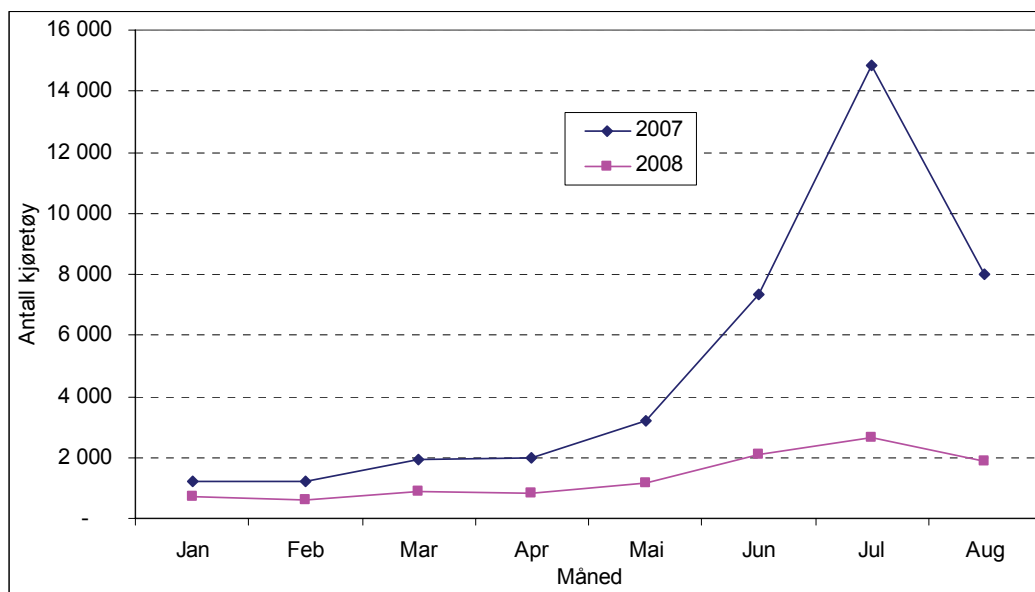


TØI rapport 994/2008

Figur 2.5: Antall kjøretøy i Nappstraumtunnelen (januar-august 2007 og 2008).

Kilde: Statens Vegvesen

Fergene Skutvik-Svolvær og Fiskebøl-Melbu har hatt en samlet nedgang på ca. 70 prosent etter Lofast. For Skutvik-Svolvær skyldes dette rett og slett redusert kapasitet. Det er ikke plass til flere biler. Dette fremkommer tydelig i figur 2.6 som viser hvordan julietterspørselen er kuttet av redusert kapasitet. For Fiskebøl-Melbu hvor kapasiteten er opprettholdt (i alle fall om vinteren), må trafikknedgangen ha sammenheng med at strømmene heller går over Lofast.

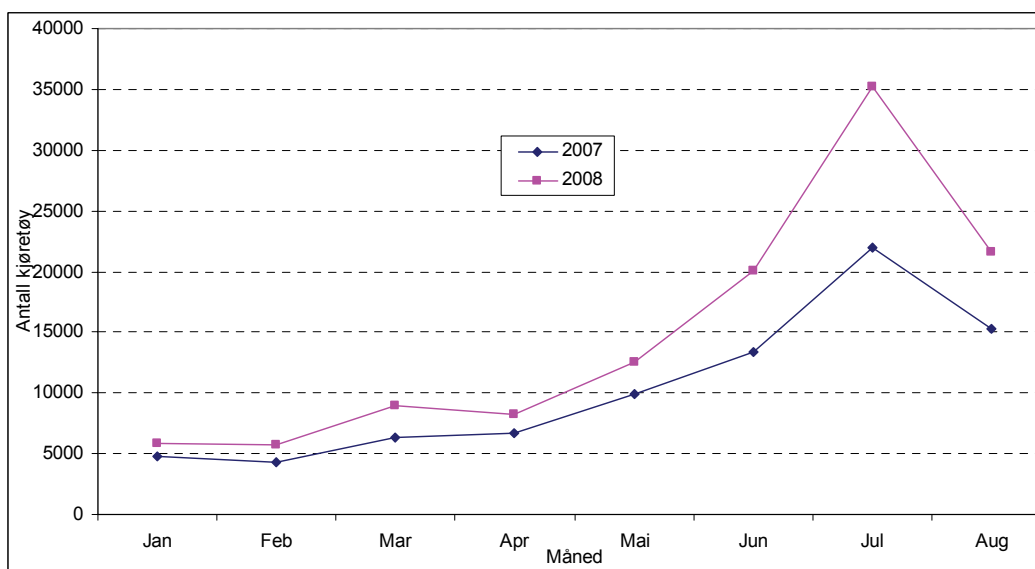


TØI rapport 994/2008

Figur 2.6: Antall kjøretøy på fergesambandet Svolvær-Skutvik 2007 og 2008.

Kilde: Hurtigruten

Trafikktoppen som ble registrert på fergesambandet Svolvær-Skutvik i 2007 er i 2008 flyttet over til Bognes-Lødingen. Bognes-Lødingen har fått en trafikkøkning i juli som nær tilsvarende bortfallet på Svolvær-Skutvik (ca. 13 000 biler). I perioden januar-august 2008 har Bognes-Lødingen fått en økning på i alt 35 000 biler som er noe mer enn bortfallet på Svolvær-Skutvik (-29 000 biler).



TØI rapport 994/2008

Figur 2.7: Antall kjøretøy på fergesambandet Bognes-Lødingen (januar-august 2007 og 2008).

Kilde: Hurtigruten

Tabell 2.5: Antall kjøretøy på fergesambandet Bognes-Lødingen (januar-august 2007 og 2008).

Periode	2007	2008	Endring 2007-2008	
			Absolutt	Prosent
1.tertial	22 200	28 900	6 700	30
2.tertial	60 500	89 500	29 000	48
Hele perioden	82 700	118 400	35 700	43

TØI rapport 994/2008

Kilde: Hurtigruten

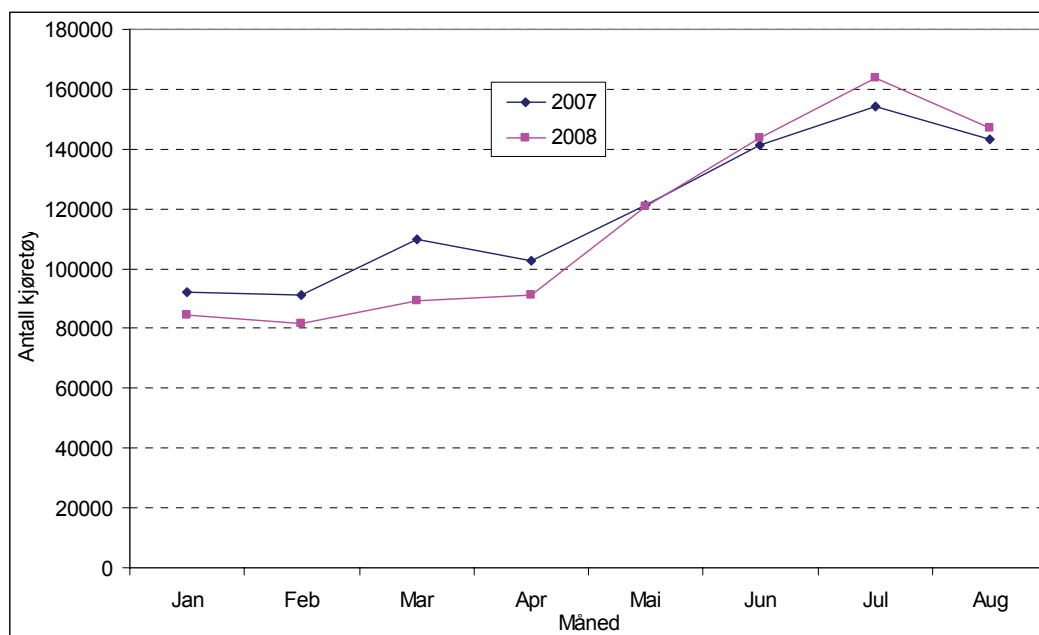
Vesterålen online rapporterer om en voldsom økning i trafikk via Lødingen fergeleie, og at det stadig står biler igjen når ferga forlater kai: ”Det er ene og alene Lofast som er årsak til økningen,” sier direktør for ferge og hurtigbåt i Hurtigruten Group, Bjørn Laksforsmo. Han sier at til tross for økt kapasitet, har det oppstått frustrasjoner pga ventetid.⁷

Videre har veksten i antall passasjerer vært større enn veksten i antall kjøretøy, noe som kan tyde på økt innslag av turbusser i trafikkbildet i Lofoten sommeren 2008 sammenliknet med sommeren 2007.

Ved Tjeldsund bro øst er det i perioden januar-august 2008 registrert totalt 33 000 færre passeringer enn i samme periode 2007. Dette kan tyde på at hoveddelen av den nyskapte trafikken til/fra Lofoten er generert lokalt fra Vesterålen og Harstad, siden økningen på ferga Bognes-Lødingen ikke er særlig større enn nedgangen på Skutvik-Svolvær.⁸ Dette stemmer også overens med hovedinntrykket fra intervjuene; at nærmarkedet til Lofoten har fått større betydning.

⁷ ”Lofast skaper stor trafikkøkning på Lødingen-Bognes.” Av Ivar L. Paulsen, 18.07.2008, Vesterålen online.

⁸ Det bør tas forbehold om at trafikkstrømmene ved Tjeldsund er langt større enn trafikken til Lofoten. Bare små svingninger i lokaltrafikk til/fra Harstad og Narvik vil kunne gi tallmessig store utslag. Tellepunktet ved Tjeldsund bru øst fanger opp trafikk nord- og østfra til både Harstad, Vesterålen og Lofoten, men fanger ikke opp trafikk fra Harstad til Lofoten. Det er ikke foretatt vegtelling for eksempel i Gullesfjordkrysset eller langs Rv82 eller Rv85 som kan dokumentere trafikkendringer i disse områdene.



TØI rapport 994/2008

Figur 2.8: Antall passeringer ved Tjeldsund bru øst (januar-august 2007 og 2008).

Kilde: Statens Vegvesen

2.5 Opplevde virkninger av endring i fergearter og -frekvenser

Lofast åpner for en forflytting av trafikken i regionen. Samferdselsutredningen for nordre Nordland/Sør-Troms tar for seg fremtidige konsekvenser for samferdselsstrukturen av Lofast. I utredningen blir fergesambandet Skutvik-Svolvær den store taperen. Trafikkgrunnlaget for sambandet Svolvær-Skutvik svekkes med Lofast, og økt tilbud mellom Bognes og Lødingen vil redusere trafikken på denne fergen ytterligere. Det anbefales derfor at sambandet tas ut av riksvegfergedriften. Det foreslås også å redusere sambandet Melbu-Fiskebøl på helårsbasis, samt å øke kapasiteten på sambandet Bognes-Lødingen på helårsbasis, og på forbindelsen Bodø-Moskenes (inkludert Værøy og Røst) i sommersesongen.⁹

Fylkesrådet i Nordland ga sin tilslutning til samferdselsutredningens anbefalte strategi med redusert fergetilbud på sambandet Melbu-Fiskebøl, økt frekvens på helårsbasis på Bognes-Lødingen, og styrking av Bodø-Moskenes i sommersesongen. De sa seg imidlertid uenig i anbefalingen om å legge ned Svolvær-Skutviksambandet. Fylkesrådet mente at Svolvær-Skutvik burde opprettholdes med full drift for en prøveperiode på to år (frem til transportplanperioden 2010-2019), særlig ut fra reiselivsnæringens behov og manglende kunnskap om hvilke fergearter turister faktisk vil velge etter Lofast.¹⁰ Det endelige vedtaket ble prøve-

⁹ Fra Samferdselsutredning for nordre Nordland/Sør-Troms, kap. 6: "Anbefalt strategi for fergetilbud." Statens Vegvesen Region Nord 2006.

¹⁰ Fra Fylkesrådet, Fylkestingssak 12-2007, møtedato 26.02.2007: "Samferdselsutredning for nordre Nordland/Sør-Troms."

drift i ett år, det vil si i hele 2008, men kun som en minimumsløsning med én ferge som skal gå én tur om dagen.¹¹

Fylkestinget i Nordland hadde et ønske om åtte daglige avganger hver sommer, men ettersom Svolvevæ-Skutvik er et riksvegsamband, er det regjering og Storting som bestemmer.¹² I Svolvevæ er man misfornøyd med den lave frekvensen:

Skutvikferga burde kunne kjøres i det minste to ganger daglig. At det er etterspørsel, er det ikke tvil om. Dette har vært tatt opp i Lofotrådet, hos Fylkesmannen og i flere ordførersammenhenger, men avgjørelsen om redusert frekvens på Skutvikferga er tatt på departementsnivå. Det er imidlertid nødvendig å se utviklingen over lengre tid før man tar en endelig beslutning på hva man gjør med fergedriften.

På spørsmål om Lofast eventuelt har hatt negative konsekvenser, er det ett svar som går igjen i intervjuene: den reduserte kapasiteten på ferga mellom Svolvevæ og Skutvik. Hos Destinasjon Lofoten i Svolvevæ får vi høre at:

Det vi merker mest når det gjelder virkninger av Lofast, er problemer med Skutvikferga. Som en direkte konsekvens av Lofast er frekvensen på Skutvikferga redusert til én avgang i døgnet. Om vinteren er dette tilstrekkelig, men ikke om sommeren.

NRK Nordland skriver den 11. august 2008 at ”Åpningen av Lofast har ført til fergekaos på strekningen Skutvik-Svolvevæ.” Én ferge i døgnet med plass til 40 biler medfører at turister enten må vente et døgn på neste tur eller gjøre vendereis. To måneder senere (13.10.08) skriver NRK Nordland at halvparten av bilene er borte fra fergesambandet Svolvevæ-Skutvik etter at Lofast åpnet. Dette er ikke så underlig når man vet at frekvensen er redusert fra åtte til én avgang daglig. På strekningen Melbu-Fiskebøl er nedgangen på nærmere 60 prosent, noe som er mer påfallende i og med at kapasiteten er opprettholdt på omtrent samme nivå. Samtidig er det en stor økning i antall biler på ferga mellom Lødingen og Bognes. I desember 2007 ble det fraktet 48 prosent flere biler på sambandet mellom Bognes og Lødingen enn det ble i samme måned 2006.

Lofoten har vært svært avhengig av fergene. Flere av våre informanter i Lofoten forteller at det sommeren 2008 var en rekke innstillinger og redusert kapasitet på fergene, grunnet mannskapsmangel, teknisk feil og mangel på maskinister:

Moskenes ytterst i Lofoten er en transportmessig propp, og det er ikke alltid så enkelt å komme seg videre derfra til Bodø. Folk får ikke plass på ferga, og blir stående igjen der ute. Bussen som korresponderer med Moskenesferga kjører nesten før ferga legger til, for å unngå trafikken fra ferga for å holde rutetidene.

Fergedriften på Skutvik-Svolvevæforbindelsen skal nå evalueres. Planen er egentlig at ferga skal legges ned i 2009. Fiskebøl-Melbu er opprettholdt med samme frekvens som før (om vinteren). Det har vært en av forutsetningene for Lofast, som et plaster på såret fordi Lofoten fikk Lofast, hevdes det i våre intervjuer.

Hos Vesterålen Hotell og Kongressenter mener man at Lofast vil gi et nytt syn på fergevirksomheten; det kan komme nye ferger eller nye strekninger:

Det er nødvendig å oppgradere fergetilbudet, deriblant å utvikle spesialbåter som tåler vær. Man kunne for eksempel tenke seg to ferger på forbindelsen Bognes – Lødingen. Dette er saker som vil bli satt mer på den politiske agendaen i tiden fremover.

¹¹ ”Ett års prøvedrift Svolvevæ-Skutvik.” Av Øyvind A. Olsen, Avisa Nordland, 28.11.2007.

¹² NRK Nordland, 11.08.08.

Trafikken Bognes-Lødingen er for Vesterålen den viktigste, men frekvensen på strekningen er dårlig og det er nødvendig med oppgraderinger. I tillegg er det nødvendig å oppgradere strekningen Bodø-Moskenes, påpekes det hos Vesterålen Reiseliv. Der er man av den oppfatning at hovedferdselsåren til Lofoten og Vesterålen er nødt til å gå Bognes-Lødingen i kombinasjon med Lofast. Når været er dårlig i Vestfjorden, blir fergene utsatt eller innstilt. Bognes-Lødingen ligger lenger inne i fjorden og er derfor mer værmessig stabilt. Lofast er ikke nødvendigvis en omvei, ettersom alternativet om Skutvik er tidkrevende pga dårlig vei-standard og tiden som går med om bord på ferga.

2.6 Godstransport i Lofoten og Vesterålen

For næringslivet er ikke Lofast et ubetinget gode. Noen ser det som en fordel å bruke Lofast og dermed redusere sin avhengighet av ustabile fergeavganger. For andre er ikke Lofast et alternativ til ferge, som for eksempel fiskerinæringen på Skrova som er avhengig av Svolve-Skutviksambandet for å få varer ut.

Vi har snakket med ulike aktører i Lofoten og Vesterålen om betydningen av Lofast for gods- og varetransport: Vesterålen Hotell og Kongressenter (Stokmarknes), Nordtrafikk Gods (Leknes), maskinforretning Axel Jacobsen (Svolvær), Arctic Buss Lofoten (Stamsund), Coop Lofoten (Svolvær), Rica Hotell (Svolvær) og Schenker Avdeling Sortland - Nordtrafikk Gods AS.

Selv om ferge representerer både ekstra kostnader, reisetid og usikkerhet, har det også sine fordeler. Mange transportører velger ferge pga lange avstander og kjøre- og hviletidsbestemmelser, ettersom ferge gir mulighet for hvile underveis. Et godt fergetilbud er derfor en forutsetning for næringsliv og reiseliv i Lofoten og Vesterålen, blir vi fortalt. Både ferge og vei er viktig, det er ikke et enten-eller.

Nordtrafikk Gods i Leknes erfarer at Lofast ikke har gitt redusert kjøretid, fordi sjåføren må ha sin hviletid uansett. Daglig kjøretid skal ikke overstige ni timer, og etter 4,5 times kjøring skal sjåføren ta en pause på minst 45 minutter, alternativt pauser på minst 15 minutter fordelt på kjøretiden.¹³ Lofast har imidlertid gitt en forbedring i regulariteten, og dermed bidratt til mer stabile tidspunkt for levering av gods. Nordtrafikk Gods kjører generelt ut til Lofoten, men daglig går også et og et halvt vogntog til Harstad via Lofast, og ett vogntog til Bodø med Moskenesferga.

Tidligere lå dagligvare- og engroslagrene sør for Lofoten, men nå kommer store deler av varene nordfra. Engroslageret i Bodø er nedlagt og flyttet til Narvik og Tromsø. Dette er endringer som ble gjennomført allerede før Lofast. Det er de som får levert varer fra Narvik, Harstad og Tromsø som har størst nytte av Lofast. De viktigste kundene til Nordtrafikk Gods Leknes er Schenker og Tine. For Schenker kjøres hovedsakelig stykkgoods og partigods fra Bodø. Disse transportene berøres ikke av Lofast. Lofast har imidlertid gitt reduserte utgifter til ferge på transportene som går fra Harstad, som for eksempel kjøtt- og melke-

¹³ FOR-1993-09-28-910. Forskrift om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området.

produkter. Ulempen er at man ved å bruke Lofast må kjøre flere kilometer enn tidligere. Nordtrafikk Gods har justert sine avtaler etter de reduksjoner i kostnader som Lofast medfører, slik at det er kunden som tjener på lavere transportkostnader, ikke transportøren selv.

Det er ingen tverrforbindelse mellom Lofoten og Vesterålen når det gjelder gods-transport, blir vi fortalt i Leknes. Godset kjøres ut til de enkelte regioner fra sentrale lagre, og ikke mellom de to regionene.

Til tross for dette oppleves Lofast som positivt, fordi det gir økt pålitelighet og frihet, ettersom man slipper å være avhengig av en fergetransport som er utsatt for mange utsettelse og innstillinger.

For *Maskinforretning Axel Jacobsen i Svolvær* har erfaringen med Lofast så langt vært blandet. For varer levert med Tollpost, som nå kjører Lofast, merkes ingen endring i verken leveringstid, pris eller punktlighet: ”Tok det fire dager før, tar det fire dager nå.” Noen varer kommer også på container med tog til Fauske, hvor det omlastes før det kjøres til Svolvær: ”Generelt er det vel heller slik at fraktsatsene har økt, uavhengig av Lofast.”

Lofast har imidlertid blitt et lite problem i forbindelse med varelevering til kunder i Vesterålen. Varene sendes som regel med rutebuss, og tidligere gikk bussen med ferga fra Fiskebøl til Melbu, og varene ble losset av underveis. Nå går ikke bussen med ferga lenger, men stopper i Fiskebøl før den snur og fortsetter via Lofast. Forretningen har derfor et problem når det gjelder frakten som skal til Melbu. Noen sjåfører tar varene av bussen og bærer ombord i ferga, mens andre ikke gjør det. Resultatet er at kunden blir stående forgjeves på fergeleiet og vente på varer, mens varene fortsetter med bussen via Lofast. Problemet skyldes dårlig samarbeid mellom ferge og busselskap, og burde kunne løses. Ellers ser man ingen andre negative konsekvenser av Lofast, men har et positivt syn på framtidig utvikling:

Vi har merket en begynnende tendens til at kundene kjører selv og oppsøker oss. Det er mer privatfolk som er innom og handler enn før. Foreløpig har vi ikke merket økt konkurranse fra Narvik eller Harstad, men vi frykter at det kan skje i fremtiden. Det er ikke bare Lofoten som blir mer tilgjengelig etter Lofast, men også våre konkurrenter på fastlandet som nå lettere når ut til kunder i Svolvær.

Hos *Coop Lofoten i Svolvær* ser de bare fordeler av Lofast:

Jeg kan ikke se noe negativt med Lofast. Det gir større fleksibilitet og flere muligheter for folk. Lofast sparer oss for ergrelser og forsinkelser.

Omsetningen har økt etter fastlandsforbindelsen, uten at man foreløpig vet om det skyldes Lofast. Sommertrafikken i Svolvær 2008 har vært større enn vanlig, med en stor økning i antall bobiler. Bobilturistene er en velkommen kundegruppe fordi de handler i store kvanta.

Hovedtyngden av varene til Coop Lofoten kommer med bil fra Tromsø, mens meieri- og kjøttvarer kjøres ut fra Harstad. Rema og Rimi får sine varer fra Narvik, mens Norgesgruppens transporter har utgangspunkt i Tromsø. Det er allerede noen år siden størstedelen av varene begynte å komme fra nord for Vestfjorden.

En negativ konsekvens av Lofast er at samordningen med Vesterålen er blitt vanskeligere fordi Coop Lofoten har fått en del direkte inntransport via Lofast som før gikk via Vesterålen. Tidligere la man varer av i Vesterålen på vei til

Lofoten, men det har man ikke lenger mulighet til. Bortsett fra dette har ikke Lofast forandret noe annet for Coops transporter enn at man nå slipper ferge.

Det å være avhengig av ferge er i seg selv et usikkerhetsmoment. Fergeleiet ved Melbu var tidligere en stor flaskehals, særlig om sommeren. Den største fordel med Lofast er nettopp at det gir økt fleksibilitet og forutsigbarhet. Nå vet man at bilen kan være i Svolvær til et gitt tidspunkt. Det er en stor fordel å vite at biler kan kjøre fram når som helst på døgnet. Dersom bilene blir stående fast, har man nå større mulighet til å komme fram når veien åpnes, uten å måtte vente på neste fergeavgang. Dette gjelder særlig om vinteren, da det ofte hender at en trailer blir stående fast på tvers i veien. Krysset i Kåringen er en vanskelig strekning vintertid, og har ifølge våre informanter skyld i mange av forsinkelsene.

Lofast gir også mulighet til å kjøre inn varer om morgenen. Derfor har Lofast også en økonomisk betydning for Coop Lofoten, fordi det gir en beskjeden kostnadsmessig reduksjon på personalsiden i tilknytning til varelevering. Tidligere kom varene tidvis for sent, og da gikk den ekstra bemanningen uvirksom i påvente av varene. Dette unngår man nå etter Lofast. Lofast gir også reduserte reisekostnader for foretaket, noe som også gjelder for privatpersoner.

Rica Hotell i Svolvær har ikke erfart at Lofast har hatt konsekvenser for levering av varer og tjenester. Lofast gir et sikrere grunnlag for leveranser, uten at det betyr at hotellet tidligere har vært misfornøyd med leveransene. Selv om leveransene har vært mer punktlig i år enn tidligere, er det usikkert hvorvidt dette kan tilskrives Lofast eller om det kan ha sammenheng med bytte av leverandør.

Nordtrafikk Gods Sortland kjører alt for Schenker i hele Vesterålen og Lofoten, og til dels i Ofotenregionen. På Ofotsiden går framføringen fra sør med Ofotbanen gjennom Sverige med Narvik som knutepunkt. Lofast legger grunnlag for en bedre styring av godsmengden til Narvik. I Schenkersystemet er det slik at gods som skal til Lofoten i hovedsak går med jernbane fra Oslo til Bodø, og derfra med bil og ferge via Moskenes til Lofoten. Dette er en kostbar løsning, samtidig som det gir dårlig utnyttelse på returfrakt. Gods i Schenkersystemet fra Vesterålen/Harstad går i dag via Narvik til Bodø, og deretter via Moskenesferga til Lofoten. Dette tilsvarer en strekning på ca. 560 km, i tillegg til fire timer på ferge én vei, mens strekningen Narvik-Lofoten kun er 320 km, uten ferge. Gods som skal til Lofoten fra Narvik og nordligere destinasjoner som Tromsø og Finnmark går også via Bodø og Moskenes.

Det ville vært mer rasjonelt å styre større deler av godset via Narvik, derfra via Vesterålen til Lofoten, og kanskje noe direkte til Leknes. Dette vil gi en bedre retningsbalanse og utnyttelse, samt mer effektive transportløsninger for lokalgoods:

Fra vårt ståsted burde godsmengden som i dag går fra Bodø via Moskenes til terminal i Leknes heller gått via Narvik. Dette ville ha forbedret retningsbalansen med tanke på de mengder av fisk som sendes ut av regionen. Samtidig ville det ha redusert tomkjøringen inn til området.

Her i nord er vi prisgitt tilførselen av varer sørfra. Det er ikke store variasjoner i det som kommer nordover, bortsett fra noen topper på vårparten før ferien og om høsten før jul. I perioden desember-mars er det enorme mengder fisk som skal transporteres ut. Alt går på bil, eller i kombinasjon bil/bane. Problemet er at det gir for liten tilførsel av materiell for å få dekket transportbehovet ut, noe som generer en mengde tomkjøring inn i området. På sommerstid har vi en omvendt situasjon, med mye stykkgods

som kommer inn og ingenting som går ut. Sammensetningen i retningsbalansen er det rene vanvidd.

For direktetransporter til Lofoten fra Narvik og Harstad er Lofast svært positivt, og på sikt tror man at distribusjonen fra Bodø til Lofoten vil falle bort og etter hvert gå direkte fra Narvik. Lokale særinteresser kan imidlertid hindre utviklingen av mer rasjonelle transport- og logistikk-løsninger. Bodø prøver å ivareta mest mulig trafikk i sitt område, mens Narvik vil beholde trafikken hos seg.

Et annet problem i transportnæringen er at mange transportører som kjører til Lofoten ikke har den geografiske kunnskapen om hvor store avstandene i Nord-Norge faktisk er. Så lenge man skal nordover skiller det ikke mellom Bodø og Alta, og Lofoten-Vesterålen betraktes som ett område, uten forståelse for at det er snakk om store distanser. Man fyller ukritisk opp bilen, uten kunnskap om de lange avstandene eller behovet for ferge, og ender opp med utgifter og ikke inntekter av transporten.

Nordtrafikk Gods Sortland har ikke endret noe i sine vanlige rutiner som følge av Lofast. Isolert sett har ikke Lofast den store betydningen for Vesterålsregionen, fordi transportørene i Vesterålen har et distribusjonsnettverk som gjør at man benytter seg lite av Lofast. Man kjører ferge fra Melbu over til Fiskebøl. Men Lofast er et fint alternativ, og det er tidsbesparende om man mister ferga og alternativet hadde vært å vente på neste. På den måten er Lofast kjærkomment, fordi det gir større fleksibilitet. Lofast gjør at man kan forholde seg til tidsintervaller heller enn fergetider. Lofast har også gitt bedre regularitet på det lille som måtte gå til Lofoten, men ulempen er at man får seks mil ekstra kjøring, noe som også kan komme i konflikt med sjåførens hviletid:

Lofast er greit for de som ferdes fra Lofotsida og kun opererer aksene mellom Svolvær, Narvik og Harstad. For dem er Lofast helt suveren. Men nå er det ikke så veldig mange som gjør det. Det vi har vest for Leknes går med ferga fra Moskenes til Bodø og videre derfra.

2.7 Økt handelslekkasje

Hos Vesterålen Hotell og Kongressenter påpekes det at Svolvær og Lofoten vil kunne komme til å merke en boomerangeffekt av Lofast etter hvert:

Alle i Lofoten vil etter hvert havne i Sortland og Harstad. Det tror jeg ikke Svolvær og Lofotfolk har tenkt på.

I Svolvær registrerer man at mange nå kjører til Harstad på familietur, for å handle og bo på hotell. Virkningen av Lofast vil derfor slå begge veier. NRK nyheter Troms og Finnmark melder 2. oktober 2008 at handelsstanden i Harstad har opplevd økt omsetning som følge av Lofast:

Næringslivet i Harstad har for alvor merket effekten av Lofast. I juni og juli var hver fjerde kunde på OBS fra Lofoten eller Vesterålen.

Hypermarkedssjef Stig Jarl Jensen ved Obs i Harstad forteller om en vekst på over 20 prosent i juli måned. En undersøkelse viser at nesten 17 prosent av medlemmene kommer fra Lødingen og vestover i Lofoten: "Vi kan trygt si at vi har hatt en betydelig effekt av Lofast," konkluderer Jensen. Ordfører i Harstad

Helge Eriksen sier at Lofast har hatt god effekt både i Sør-Troms og i Lofoten, og at Lofast dermed har en vinn-vinn effekt.¹⁴

Våre intervjuer i Lofoten og Vesterålen viser også at flere har registrert økt konkurranse fra Harstad og Narvik etter Lofast:

Her i Vesterålen ser vi en tendens til at turoperatører flytter inn til Harstad, og heller reiser frem og tilbake derfra. Sortland har mistet en stor turoperatør til Harstad.

Som nevnt i kapittel 1 kan investeringer i transportinfrastruktur bedre tilgjengeligheten og dermed redusere leveringshindringer. Samtidig kan det også tilrettelegge for økt ekstern konkurranse. Det er for tidlig å si i hvilken grad Lofast vil stimulere til vekst og/eller økt konkurranse, og dette spørsmålet bør derfor følges opp i senere analyser.

2.8 Turbussvirksomhet

Vi har intervjuet Arctic Buss i Stamsund som driver chartervirksomhet. Deres viktigste kunder er turoperatører, og den største destinasjon er Svolve. Selskapet har baser i Stamsund, Leknes og Svolve. Arctic Buss kjører stort sett dagsturer i Lofoten, mens andre turer går over flere dager. De samarbeider med reiselivsnæringen, blant annet om busspakker i tilknytning til Hurtigruten og Vikingmuseet på Borg. Lofast skaper både muligheter og nye utfordringer for selskapet, som har opplevd økt omsetning i vinter som i stor grad tilskrives Lofast. Lofast har gitt økt trafikk, blant annet av grupper som skal til Evenes Lufthavn:

I går (27.08.08) hadde vi tre busser på Lofast, og i dag (28.08.08) har vi hatt fem turer. Det er en stor økning i trafikken. Allerede i juli passerte vi fjorårsomsetningen.

De driftsøkonomiske besparelser av Lofast er knyttet til en reduksjon i både reisetid, kostnader og usikkerhet. Transport uten ferge er både tids- og kostnadsbesparende, og dessuten mer fleksibelt. Det er tidsbesparelsen som anses som den viktigste fordelen av Lofast.

På den annen side legger Lofast til rette for økt konkurranse fra bussoperatører utenfor Lofoten. Arctic Buss merker økt konkurranse fra Vesterålen og Harstad etter Lofast. De har ikke tall på hvor stor andel de eksterne aktører har av det totale markedet, men har registrert at de mister andeler både til Vesterålen og Harstad. Selv om Lofast gir nye muligheter, har ikke Arctic Buss gått aktivt ut for å utnytte disse mulighetene:

Hvis vi hadde samarbeidet med andre om å sy sammen pakker, kunne vi solgt mye mer. Både buss-selskaper og overnattingssteder burde ta tak i dette.

¹⁴ Fra NRK nyheter Troms og Finnmark 02.10.2008.

2.9 Oppfølging av Lofast: infrastruktur og kollektivtilbud

Selv om mange er fornøyd med Lofast, er det forventninger til at man følger opp med investeringer i øvrige deler av veinettet i Lofoten:

Fra Svolvær bruker man én time og tre kvarter til Reine. Sommerstid kan det ta opptil to og en halv time, for da er den reelle fartsgrensa 60 km/t, med stor trafikk i begge retninger og en del sykkelturisme i tillegg.

Foruten vei burde det satses mer på offentlig kommunikasjon som busstilbudet, hevdes det hos Vesterålen Reiseliv:

Nå ønsker man å fokusere på Lofast-traseen, men der bor det ikke folk, og da får man heller ikke noe kollektivtilbud. Pga Lofast er kollektivtrafikken nord-sør nærmest vingeklippet. De som skal fra Vesterålen til sykehus i Leknes er nå i stor grad henvist til å ta taxi.

Ved Rica Hotell i Svolvær blir vi fortalt at å komme seg rundt i Lofoten er en stor utfordring. Det er ikke nok kapasitet på leiebil i høysesongen, og busstilbudet er for dårlig. Hotellet får en del ekstra overnattinger fordi kundene ikke kommer seg rundt. Da velger de heller å bli i Svolvær og ta dagsturer derfra. Hotellet kunne totalt sett tatt imot flere gjester dersom kollektivtrafikken hadde vært bedre.

Hos Vesterålen Reiseliv påpekes det at manglende oppdatering av kart og informasjon er et stort problem. Lofast er ikke engang tegnet inn på nye kart for 2008. Det er mangelfull skilting og kartopptegning, og turistene kjører med gamle kart. Vi blir fortalt at turister som kjører forbi plutselig ser en ny vei som de ikke vet hvor fører hen, siden den ikke er tegnet inn på kartet. Kartverket selv har ikke hatt oppdatert veimateriell, slik at de som kjører på GPS heller ikke har fått veien fram på kartet:

Her er det gjort slett jobb. Gamle E10-skilt er ikke byttet ut med nye Rv85-skilt. I krysset ved Kåringen står det fremdeles et skilt merket E10 til Sortland, mens veien nå heter Rv85. Det er Lofast som er den nye E10. Skiltingen er ufullstendig og misvisende, og folk kjører feil. Vegkontoret får som pepper'n gror, og det fortjener de. Det har vært mange festtaler underveis, men for lite er gjort. De glemte at det var publikum som skulle bruke veien. Vegmyndighetene viser til at ting vil bli gjort i fremtiden, og hevder de ikke har penger til å gjøre noe nå. Én ting er å lage en vei til flere milliarder – en annen ting er at investeringen også må følges opp.

Det er viktig med delegering av ansvar, men samtidig må man koordinere og samkjøre, påpekes det hos Vesterålen Reiseliv. Etersom Lofast ligger i grenselandet mellom Nordland og Troms, er det ekstra viktig med samordning på tvers av fylkesgrensen, både mht samferdselssaker generelt og kollektivtilbudene spesielt.



TØI rapport 994/2008

Eksempel på riktig skilting (foto: Joachim Rønnevik)

2.10 Oppsummering

Lofast åpnet 1. desember 2007 og gav Lofoten fastlandsforbindelse direkte til Gullesfjordbotn, slik at E10 ikke lenger går via Vesterålen. Fra Svolvær til Gullesfjordbotn er det 81 km. Kjøretiden til Evenes lufthavn er nå snaut 2 ½ time, omtrent 1 ½ time kortere enn før. Lofast har gitt betydelige reisetidsbesparelser særlig mot nordøst.

Åpningen av Lofast førte til en kraftig reduksjon i fergetilbudet mellom Svolvær-Skutvik. Det går nå kun én ferge daglig. Trafikkreduksjonen på Svolvær-Skutvik motveies av en trafikkøkning på sambandet Bognes-Lødingen (+35 000 biler). Dette sambandet er styrket etter Lofast med fire ekstra daglige avganger hver vei.

Omfanget av biltrafikk til/fra Lofoten er økt med 46 prosent januar-august 2008 sammenliknet med samme periode 2007. Økningen på 113 000 biler er sammensatt av trafikk på Lofast (+250 000 biler) og nedgang på fergene Svolvær-Skutvik (-29 000 biler) og Fiskebøl-Melbu (-108 000 biler). Ferga Moskenes-Bodø har omtrent uendret trafikk. Hovedtyngden av trafikkøkningen skyldes trolig økt lokal og regional trafikk, særlig trafikk til og fra Harstad.

Selv om mange er fornøyd med Lofast, er det også forventninger til at man følger opp med investeringer i andre deler av veinettet i Lofoten og at man satser på offentlig kommunikasjon. Behovet for oppdateringer av kart og skilter blir også påpekt, og det etterlyses bedre samordning på tvers av fylkesgrensen, både med tanke på samferdselssaker generelt og kollektivtilbudene spesielt.

Når det gjelder negative konsekvenser av Lofast, er det den reduserte kapasiteten på fergen mellom Svolvær og Skutvik som fremheves. Videre gir ikke Lofast nødvendigvis redusert kjøretid på langdistansekjøring hvor sjåføren må ha sin hviletid uansett. Dessuten gir Lofast i flere tilfeller lenger kjøredistanse enn tidligere og samordning av distribusjon til Lofoten og Vesterålen framstår som vanskeligere fordi transport til Lofoten går fra Narvik/Harstad direkte via Lofast.

For transporter til/fra Narvik/Harstad bidrar Lofast til tidsbesparelser og reduserte fergeutgifter, i tillegg til økt pålitelighet, forutsigbarhet, rekkevidde og fleksibilitet.

3 Konsekvenser for fiskerinæringen

3.1 Innledning

Fiskerinæringen er viktig for regionen, og store mengder fisk transporteres inn og ut av området. Det er derfor interessant å fokusere på hvilken effekt Lofast har for fiskerinæringens transporter og dens lønnsomhet.

For norsk fiskeeksport som helhet er de største markedene Frankrike, Japan og Danmark. Sjøtransportene er størst i kvantum, men betydelige mengder fisk blir også fraktet med lastebil (Larsen 2003:VI).

Ifølge Vesterålen regionråd landes 75 prosent av ilandført fisk i Nordland i Lofoten og Vesterålen, noe som totalt utgjør 230.000 tonn årlig. I tillegg til dette er det store mengder fisk i transitt i havner i regionen. I sesongen transporteres en betydelig del av denne fisken med bil mellom landings- og foredlingsanlegg i Lofoten og Vesterålen.¹⁵

Mange fiskeeksportører hevder at den grunnleggende organiseringen av fiske-transporter fra Nord-Norge er svak. Det har vært problemer knyttet til å opprettholde stabile leveranser om vinteren, noe som igjen medfører tapte markedsandeler. Med store avstander kan det også oppstå betydelige innhentingekostnader (Larsen 2003:V):

Det ligger dermed et verdiskapingspotensial i å sikre mer stabile og tidseffektive transporter av fersk fisk fra Nord-Norge, siden dette kan påvirke omsatt mengde fisk og oppnådd pris i positiv retning.

Vi har intervjuet tre ulike fiskeribedrifter i Lofoten om deres synspunkter på konsekvenser av Lofast for egen virksomhet. De ulike bedriftene er *Lofoten Pelagiske* i Svolvær, *Aker Seafoods* i Stamsund og *Lofoten Sjøprodukter* i Mortsund (Leknes). Intervjuer med tre bedrifter er ikke tilstrekkelig for å trekke generelle konklusjoner om Lofasts betydning for fiskerinæringen, men intervjuene peker på hvilke transportbehov de enkelte bedriftene har, og hvordan disse behovene varierer med segment og lokalisering internt i Lofoten.

3.2 Volum fraktes i båt

Lofoten Pelagiske AS er et mottaks- og produksjonsanlegg for pelagisk fisk, lokalisert i Osan havn i Svolvær. Bedriften er et resultat av at Hopen Fisk & Sild AS i Kabelvåg og K. J. Ellingsen AS på Skrova gikk sammen for å skape en ny og

¹⁵ Fra Vesterålen Regionråds høringsuttalelse (brev 04.12.06 med tilleggsopplysninger/prioriteringer av 11.12.06) om samferdselsutredning for nordre Nordland/Sør-Troms. Nordland Fylkeskommune, Fylkestingssak 12-2007 (<http://labb.nfk.no/politiskesaker/filer/Prod/2007/FT/2007002163-1.Doc>).

moderne bedrift, i samarbeid med andre lokale investorer.¹⁶ Anlegget sto ferdig høsten 2003 og har i dag en produksjonskapasitet på ca. 500 tonn råstoff i døgnet. Det tar kun 15 minutter fra mottak av råstoff til ferdig produkt er pakket og satt i frysetunnel. Utstyret er sammensatt for automatisk drift og liten betjening.¹⁷

Lofoten Pelagiske er en volumbasert fiskeribedrift med hovedmarked i Russland, Ukraina og Polen. Produktene transporteres med båt. Det er en lang syklus på ca. tre uker fra produksjon til bruker/produsent. Det kan gå ti dager før man får båt, og deretter kan det gå ti dager før kunden får varene. Til slutt skal fisken produseres ut i markedet, noe som forlenger syklusen ytterligere.

Lofast har ingen betydning på salg, blir vi fortalt, ettersom ferga går ofte nok til ikke å forsinke deres transporter. Lofast kan imidlertid ha en viss innvirkning på emballasjepris. Pallene de får fra Finland er blitt noe billigere etter at de slapp ferge fra Melbu. Lofast kan ha fått ned prisen på emballasje med én til to prosent. Pris på emballasje utgjør ca. 15 prosent av variablene, så det skal ikke store prosentvise endring til før de merker utslag på kiloprisen. De kjøper også en god del plast, og har nylig fått en ny pris fra den finske leverandøren. Det kan være at prisreduksjonen henger sammen med Lofast.

En annen fordel av Lofast er at det forenkler tilgangen på ekspertise:

Dersom motorer står, taper vi titalls tusen kroner i timen. I Harstad finnes det spesialverksted for renovering av store motorer, og der har vi også en leverandør av datautstyr. Med Lofast kan vi være i Harstad på to timer og få delene tilbake innen nye to timer. Det er viktig å ha fastlandsforbindelse til steder hvor de har nødvendig ekspertise, og i slike sammenhenger er Lofast av vesentlig betydning.

Lofast kan også være viktig for innreisende kunder, ettersom det er dyrt å fly over fjorden fra Bodø. Lofast gir større tilgjengelighet til Evenes Lufthavn. Enkelte kunder har flere leverandører i Nordland, og da er det fordelaktig for kunden å kunne fly til Evenes og leie bil der. Lofast er derfor viktig i salgs- og kundesammenheng.

Selv bruker Lofoten Pelagiske som regel Svolvær Lufthavn på sine reiser. Det gir god tilgjengelighet, men store kostnader:

Vi har en del kunder, blant annet fra Russland, som kommer til Norge. Da reiser de gjerne kun til én plass, og så drar vi heller dit for å treffe dem. Vi hadde for eksempel en kunde som skulle til Bergen. For å reise dit for å treffe vedkommende betalte jeg 10.000 kroner tur-retur Svolvær-Bergen. Slike priser sliter vi med. Det er kriminelt dyrt å fly fra Nord-Norge når du ikke kan planlegge i forveien. Til St. Petersburg eller Moskva tur-retur Evenes koster det til sammenlikning 2000 kroner.

Lofoten Pelagiske har foreløpig ingen planer om strategiendringer pga Lofast:

Det kan eventuelt bli noen endringer dersom lodda kommer tilbake og Japan etter hvert blir et viktigere marked. Da kunne man for eksempel tenke seg muligheten for containerskip fra Narvik, og i den forbindelse vil Lofast være viktig.

¹⁶ Følgende aksjonærer er med: K.J.Ellingsen AS - 36%, Eger Holding AS - 25%, Hopen Fisk&Sild AS - 18%, Pundslett Laks AS - 18%, Aquarius AS - 3%.

¹⁷ <http://www.lofoten-pelagiske.no/norsk/home.htm> (02.10.2008)

Lofoten Pelagiske sendte nylig 200 tonn sild til Japan, som ble skipet rett til Ålesund. Kunden i Japan betaler frakten. For at de skulle brukt Narvik i stedet for Ålesund havn, måtte det ha vært vesentlig billigere fra Narvik, fordi kunden i Japan er vant til å sende fisken via Ålesund. Hos Lofoten Pelagiske ser de derfor ikke noen umiddelbar stor bruk av Narvik og Lofast på det nåværende tidspunkt:

Men selv om man ikke ser de store økonomiske virkningene av Lofast nå, kan det på sikt ha store ringvirkninger. Lofast gir nye muligheter, og i fremtiden kan vi kanskje legge om til en annen type produksjon. Både næringsliv og reiseliv vil ha god nytte av Lofast. Nå er du på fastlandet og det er ny verden.

3.3 Fersk fisk går med bil

Lofoten Sjøprodukter AS i Mortsund ved Leknes produserer laks, tørrfisk og salt fisk. Selskapet driver to laksekonsesjoner og konvensjonell drift av hvitfisk. I Lofotsesongen fra januar til april kjøpes torsk for salting og henging.¹⁸ Selskapet mottok Vestvågøys næringspris for 2008 for å ha ”bygget opp en solid bedrift helt fra bunnen av, samtidig som de har tatt hensyn til miljøet. Bedriften er opptatt av at verdiskapingen skal skje lokalt og har derfor satset på videreforedling og eksport av sine produkter” (www.vestvagoy.kommune.no).

En av våre informanter i Vesterålen trekker fram Lofoten Sjøprodukter som et godt eksempel på at det går an å produsere fisk til en høyere pris:

Når man har verdens beste råvare, kan man ikke klage over at timeprisen er for høy. Man må lære seg at det går an å leve med høy timepris når formålet er å lage kvalitet.

Nordland er et dominerende oppdrettsfylke i Norge. I 2006 ble mer enn 140.000 tonn laks og ørret slaktet ved de 17 slakteriene som da var i drift. Slakteriene er det sentrale elementet i oppdrettsnæringsens logistikkjede ved at de totale volumene både transporteres inn og ut av anleggene. Hovedmarkedene for fisk er lokalisert langt fra produksjonsområdet og næringen er avhengig av svært effektive logistikk- og transportløsninger.¹⁹

Lastebil er det vanlige transportmiddelet ved transport av fersk fisk til EU og Øst-Europa. Ved eksport til fjerne destinasjoner som Asia benyttes bil frem til flyplassen, som ofte ligger på kontinentet (bla Frankfurt og Amsterdam) (Larsen 2003:III). Lofoten Sjøprodukter har åtte trailere i uka som kjører til Europa. Noe går videre til Asia. Som transportører bruker Lofoten Sjøprodukter blant annet Thermo Transit og Nor-Cargo. I tillegg har de biler fra Estland, Russland og Finland. Lofoten Sjøprodukter registrerer at transportnæringen har fått en voldsom konkurranse fra utlandet.

¹⁸ <http://salmongroup.no/norsk/aksjonaerer/lofoten-sjoprodukter/> (02.10.2008)

¹⁹ http://www.transportutvikling.no/TUinfo_Juni2007_no.pdf (02.10.2008)



TØI rapport 994/2008

Lofoten Sjøprodukter i Mortsund (foto: Joachim Rønnevik)

Transporttid er avgjørende for om man lykkes i å oppnå høy verdiskaping i fiskerinæringen. Den totale verdiskapingen er mer sensitiv for endringer i transporttid enn svingninger i transportkostnader. Det er store forskjeller i krav til leveringstid mellom ubearbeidet fisk og fileter. Generelt må både oppdrettsfisk og hvitfisk leveres på kontinentet innen fire dager fra slaktedag (Larsen 2003:V).

Fisk fra Lofoten Sjøprodukter er ca. en uke gammel når den kommer på markedet. Lofoten Sjøprodukter konkurrerer på tid, og for å rekke transportene til kontinentet må bilen gå fra Mortsund onsdag kl 12.00. Det eneste mulige markedet igjen å betjene på torsdag og fredag er Finland, noe som gir enorm konkurranse på det markedet.

Ved Lofoten Sjøprodukter er man ikke fornøyd med standarden på norske veier. Mer enn en fastlandsforbindelse ser de behov for bedre standard på E6 sørover:

Sjåførene kommer over Bjørnefjellet for å unngå å kjøre i Norge. Det er svenskene som holder oss med veier. I Sverige har de fantastiske veier, i motsetning til i Norge. E6 sørover er den verste veistrekningen som finnes.

For Lofoten Sjøprodukter hadde bedre fergekapasitet vært bedre enn en fastlandsforbindelse over Lofast. Fergekøene om sommeren er så lange at man risikerer å ikke komme med. Moskenes har ikke kapasitet til å ta større trafikk, fordi moloen er for smal til å ta inn større båter. Lofoten Sjøprodukter ønsker seg ferge direkte fra Mortsund (Leknes) til Bodø. Slik det er i dag må varene først transporteres nordover, for deretter å bli kjørt sørover. Dersom veien fra Skutvik hadde holdt bedre standard, ville ferge om Skutvik vært et godt alternativ:

Lofast fungerer ikke som den skal, til tross for 1,6 milliarder kroner investert. Lofast er lite behovsorientert. Problemet med veiinvesteringer som Lofast er at man ikke ser helheten. Fordelen er at man også kan kjøre om natta, da ferga ikke går. Men så er det dette med kjøre- og hviletidsbestemmelsene, som medfører at man må ha ekstra sjåfører.

Ved Lofoten Sjøprodukter påpekes det at Lofast er bra for de som kommer nordfra. Etter å ha kjørt Lofast må man likevel over med ferge til Bognes, og der er det lange fergekøer:

Da Lofast kom var det ingen som spurte næringslivet om våre ønsker og behov. Det er ingen fordeler med Lofast for bedriftene her. Men folk kommer lettere inn til oss. Man kan kjøre rundt istedenfor å vente på ferga, men du må kjøre langt.

3.4 Lofast gir økt markedsandel for ferske produkter

Aker Seafoods J. M. Johansen AS i Stamsund ble stiftet i 1876 og har vært Norges største tørrfiskprodusent og -eksportør fram til 1980-tallet. I dag eies selskapet av Aker Seafoods AS. Gjennom eierandel i Nordland Havfiske AS er anlegget sikret ferskt råstoff hele året.²⁰ Selskapet har 95 ansatte og et årlig råstoff-forbruk på ca. 9000 tonn. Selskapets produkter er ferske og frosne fileter, loins, porsjoner og halestykker av torsk, sei og hyse.²¹

Råstoffet transporteres inn til Stamsund på ulike måter. Omtrent halvparten leveres inn av eget rederi, og en del leveres inn fra lokale anlegg i Lofoten. Råstoffet hentes stort sett med bil. Én og annen trailer går ut med Moskenesferga, men det er heller unntaket enn regelen. Noe hentes fra Melbu via ferge. Det er langt å kjøre via Lofast fra Melbu, men fra Myre i Vesterålen kan man like gjerne kjøre via Lofast, og skal man til Sortland kjører man Lofast. Lofast er også viktig for transport av råstoff fra Troms.

Det er det europeiske markedet som utgjør Aker Seafoods' viktigste kunder. Produktene transporteres via Lofast til Narvik, og går videre derfra enten med tog eller bil via Sverige. Det som skal til Frankrike går med bil, og da er Lofast svært viktig.

Hvis man skal ha en levedyktig fiskerinæring i Lofoten, må man delta i de markedene som betaler godt, blir vi fortalt. Da er logistikk svært viktig. Ca. 25-30 prosent av produksjonen til Aker Seafoods er ferske produkter. Fersk fisk gir best pris, og strategien er derfor å få solgt mest mulig ferskt. I segmentet for fersk fisk er det knappe frister, noe som gjør planlegging og forutsigbarhet viktig. Etter at Lofast ble ferdigstilt har Aker Seafoods sett en økning i det de klarer å levere ferskt:

Jeg har ikke regnet på hva vi har spart i frakt, men jeg vet at vi har solgt mer til god pris. Med Lofast kan man stole på at transportøren kommer inn i tide. Lofast gir større

²⁰ Nordland Havfiske AS består av tidligere Havfisk AS i Melbu og Lofoten Trålerrederi AS i Stamsund. Rederiet eier og driver tre frysertrålere og tre ferskfisktrålere. Rederiet har tolv torsk-konsesjoner og rekekonsesjon på fire av båtene.

²¹ <http://www.akerseafoods.com/text.cfm?id=1-0&path=2,15,22> (02.10.2008)

muligheter. Skal man være konkurransedyktig innen fiskerinæringen, må man være god på å selge ferske produkter, og med ferske produkter er det knappe frister på god logistikk. Lofast gjør det enklere å planlegge, og gjør leveransene mer forutsigbare. Lofast gir økt fleksibilitet og større fremtidsmuligheter. Lofast har derfor stor betydning for næringslivet, særlig når det gjelder markeder og forutsigbarhet.

Sammenliknet med blant annet Kina har Aker Seafoods fordelene av nærhet til det europeiske markedet. I dag er det en økende tendens til å tenke økologisk og til å betale mer for maten, og da får man helt andre priser:

For fin fersk torsk kan du få over 100 kr per kg. Å selge kvalitet krever en annen måte å tenke på enn om du produserer volum; du må fokusere på hva du gjør med fiskefileten din. I Frankrike vet man for eksempel å verdsette maten, og kunden er villig til å betale for kvalitet. Forutsetningen er at man er leveringsdyktig. Man får null forståelse for forsinkelser pga storm ved Fiskebølferga.

Selv om Lofast gjør Evenes Lufthavn mer tilgjengelig, benytter Aker Seafoods fremdeles Leknes Lufthavn. Dersom de trenger reparatører fra Østlandet, Sverige og Finland, flyr de til Leknes heller enn Evenes. Til Leknes flys også reservedeler, om de da ikke kommer med bil via Narvik. Kundene til Aker Seafoods kommer også fortsatt med fly til Leknes. Evenes har imidlertid opplevd stor økning fra folk i Lofoten som skal på ferie, og det var færre som brukte Evenes før Lofast ble en realitet. Dersom konsekvensen av Lofast og økt tilgjengelighet til Evenes er færre avganger fra Leknes, vil det likevel ikke ha betydning for Aker Seafoods. Som det blir sagt i intervjuet: ”Det er viktigere at varen kommer raskt ut enn at vi gjør det.”

Hvis flytransport i fremtiden skulle bli et konkurransedyktig transportalternativ og det en gang ville blitt aktuelt med flytransport, ville Evenes vært den naturlige flyplassen å bruke. Da ville Lofast bli svært viktig.

Lofast har imidlertid begrenset nytte så lenge veiene internt i Lofoten har så dårlig standard, blir det påpekt. Hos Aker Seafoods hevdes det at betydningen av interntransporten i Lofoten er undervurdert, og at det burde gjøres mer for å sikre rasutsatte steder og redusere reisetiden inn i fjordarmenes kriker og kroker. Også E6 gjennom Nordland fylke holder dårlig standard, og veiene er ikke tilpasset dagens godstransport. Jernbaneundergangene er så trange at det er så vidt en trailer kommer igjennom:

Jeg forstår ikke prioriteringene i forbindelse med veiinvesteringer. Det klattes litt her og der. For hver gang noe skal utbedres må entreprenøren rigge opp og rigge ned, noe som medfører ekstra kostnader. Det er bedre å utføre større prosjekter framfor å flikke litt med ujevne mellomrom. I Sverige er det en helt annen satsing på infrastruktur, blant annet en 190 km høyhastighetsbane under full bygging.

3.5 Redusert fergetilbud skader fiskerinæringen på Skrova

Flere av våre informanter hevder at Lofast indirekte gir negative konsekvenser for fiskerinæringen på Skrova:

Den eneste negative konsekvensen av Lofast er redusert fergetilbud til Skrova. De blir skadelidende nå. Der er et stort slakteri, som vil møte negative konsekvenser dersom ferga erstattes av en mindre båt med færre avganger.

På øya Skrova holder havbruksselskapet *Ellingsen Seafood AS* til, som er en fusjon mellom Karsten J. Ellingsen AS, Høllalaks AS og Ellingsen Holding AS. Selskapet har hovedvekt på oppdrett, slakting, salg og eksport av laks. I tillegg har de produksjon av hvalkjøtt, sild og hvitfisk. Det som begynte som et tradisjonelt fiskebruk med få ansatte har utviklet seg til et av Nord-Norges største havbruks-selskaper med opp til 100 medarbeidere i sesongen.²²

Selskapet opplever negative konsekvenser av Lofast på en indirekte måte, gjennom innskrenket fergetilbud på sambandet Svolvev-Skrova-Skutvik. Tidligere gikk biltransporten med ferge fra Skrova direkte til Skutvik. Nå må man først til Svolvev og via Lødingen, fordi ferga til Skutvik ikke lenger går innom Skrova.²³ Det betyr åtte mil ekstra kjøring fra Svolvev til Lofastkrysset, i tillegg til tre mil fra Lofastkrysset til Lødingen. Så må man ta ferge til Bognes som tar én time. I fisketransport i dag går alt på tid, blir vi fortalt. Man må være i Oslo på et visst tidspunkt for å rekke videre ned til kontinentet. Skal du bilfremføre noe fra Skrova til Oslo blir det nå flere timers kjøring og økte transportkostnader. Man rekker ikke ned med én sjåfører innen tidsrammen, og må derfor kjøre med to sjåfører.

Rino Ellingsen, som leder Høllalaks i Skrova, sier til Lofotposten:²⁴

Når forbindelsen til Skutvik blir borte, er korteste vei sydover fra Skrova til E6 radert bort. Vi frykter også at man skal sette inn for liten ferge slik at regulariteten svekkes på værharde dager. Vår bedrift har et stort behov for transporttjenester. Jeg regner med at det i år kjører 500 vogntog til og fra Skrova med varer, og at det i løpet av to år vil øke til 700 vogntog.

Nedleggelse av sambandet mellom Skutvik og Svolvev innebærer at forbindelsen til Skrova må løses på en annen måte. Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune vil se på muligheten for et trekantsamband mellom Svolvev, Skrova og Store Molla, en øy i Vågan kommune øst for Svolvev.²⁵ Et slikt alternativ vil imidlertid ikke løse problemet med manglende forbindelse til Skutvik og dermed korteste vei sydover.

3.6 Oppsummering

Intervjuene viser at de forskjellige segmenter i fiskerinæringen har ulike behov, og at beliggenhet i Lofoten også virker inn på bruken av Lofast. Fersk fisk krever raskere transport enn frossen fisk. Slike transporter går med bil. Lofast kan gi mer pålitelige transporter, og konsekvensen av økt pålitelighet kan være at man lykkes i å få en større andel ferske varer ut på markedet. For dem som er lokalisert langt vest i Lofoten er det imidlertid lang kjøretid ut til Lofast, slik at ferge sørover likevel er å foretrekke.

²² <http://www.ellingsen.no/utvikling.html> (08.10.08).

²³ Fergetider Svolvev – Skrova, f.o.m. 25.03.08 t.o.m. 13.04.09. Mandag til fredag går fergen fra Svolvev kl 16.00, via Skrova 16.40, med ankomst Skutvik kl. 18.15. Fergen stopper på Skrova kun på anrop, til en avgift på kr. 800,- . I tillegg er det tre daglige fergeforbindelser t/r Svolvev – Skrova; kl. 06.45, 14.00 og 20.45. (http://www.lofotposten.no/lokale_nyheter/article3382108.ece).

²⁴ ”Bare tre setninger om Skrova-fergen.” Av Knut Johansen, Lofotposten, 07.11.2006.

²⁵ Fra Samferdselsutredning for nordre Nordland/Sør-Troms, kap. 6: ”Anbefalt strategi for fergetilbud.”

For frossen fisk går transportene med båt. I dette segmentet ser det ikke ut til at Lofast har medført endringer i transportløsninger. En mulig konsekvens på sikt er at Lofast tilrettelegger for økt bruk av containerskip fra Narvik. Dette vil imidlertid også måtte kreve endringer i tilbudet ved Narvik havn.

Lofast gir raskere tilgang til reservedeler og nødvendig ekspertise i Harstad og Narvik. Maskinstopp og andre tekniske problemer som medfører produksjonsstans er svært kostnadskrevenende, og i slike tilfeller er det viktig å kunne løse problemet på kortest mulig tid, uten å måtte vente på neste fergeavgang.

Bedre landbasert tilgang til stamflyplass på Evenes Lufthavn ser ikke ut til å ha betydning for fiskerinæringen i Lofoten. Det er for dyrt å transportere fisk med fly. Fly brukes til persontransport, men ikke i den utstrekning og med den hyppighet at enklere tilgang til Evenes utgjør noen forskjell. Næringen bruker fortsatt småflyplassene. Vest i Lofoten er det fremdeles langt til Evenes, selv med Lofast.

4 Konsekvenser for turismen

Lofoten er en destinasjon for viderekommende. Det å velge Lofoten som reisemål krever mer av deg i forhold til egenbeslutning. Det krever mer både logistikkmessig – hvordan komme seg hit – og kostnadmessig.²⁶

Hvordan vil turismen til Lofoten og Vesterålen påvirkes av at det nå finnes en ny innfartsport til øyriket? Vil for eksempel den reduserte reisetiden til Evenes legge til rette for andre typer turisme enn tidligere? Er det en bestemt type turisme som best kan nyttiggjøre seg den nye forbindelsen? Vil Lofoten og Vesterålen påvirkes ulikt, for eksempel ved at Lofoten vil oppleve økt tilstrømning på bekostning av besøkstallene til Vesterålen? Sist, men ikke minst; har reiselivsnæringen gjennom markedsføring og produktutvikling tatt tak i de mulighetene Lofast gir?

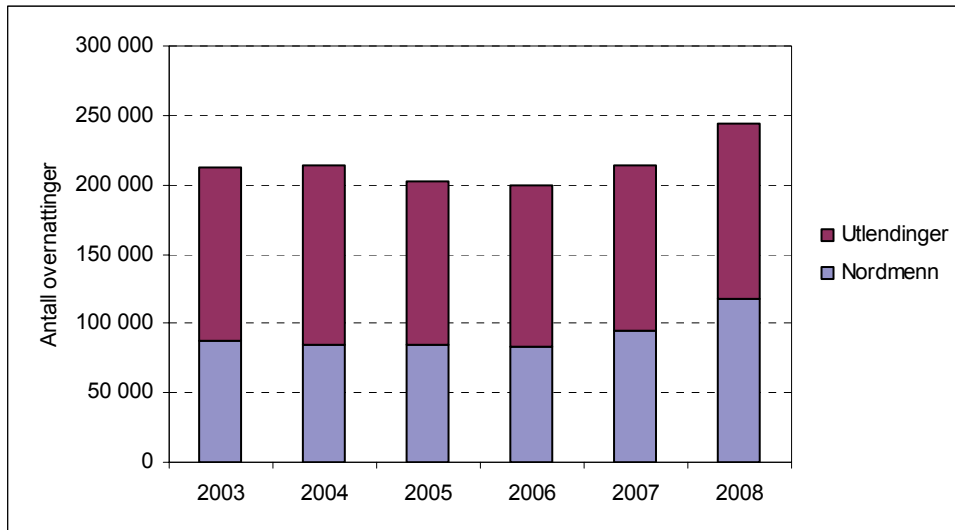
I dette kapitlet diskuteres konsekvenser av Lofast for turismen i Lofoten og Vesterålen. Datagrunnlaget for analysen bygger på intervjuer med ulike aktører innen reiselivsnæringen samt overnattingsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå (Statistikknett.com).

4.1 Turistovernatting i Lofoten

Statistikk fra SSB viser at Lofoten har hatt en økning i samlet overnatting for sommersesongen 2008 (juni-august) sammenliknet med sommeren 2007. Økningen har vært markant (+14 %). I perioden 2003-2006 var det en svak nedgang i antall overnattinger, mens 2007 fikk en oppgang fra året før på 7 prosent. Økningen i antall overnattinger i 2008 representerer likevel et klart trendbrudd. Til sammenlikning var det på landsbasis en nedgang i antall turistovernattinger på nesten 2 prosent i samme periode, mens det samlet for Nord-Norge var en økning i antall overnattinger på 2 prosent.

Det var særlig nordmenns overnattinger som økte sommeren 2008 (+25 %), mens antall utenlandske overnattinger hadde en beskjeden økning (+5 %) (se figur 4.1).

²⁶ Fra intervju med XXLofoten.

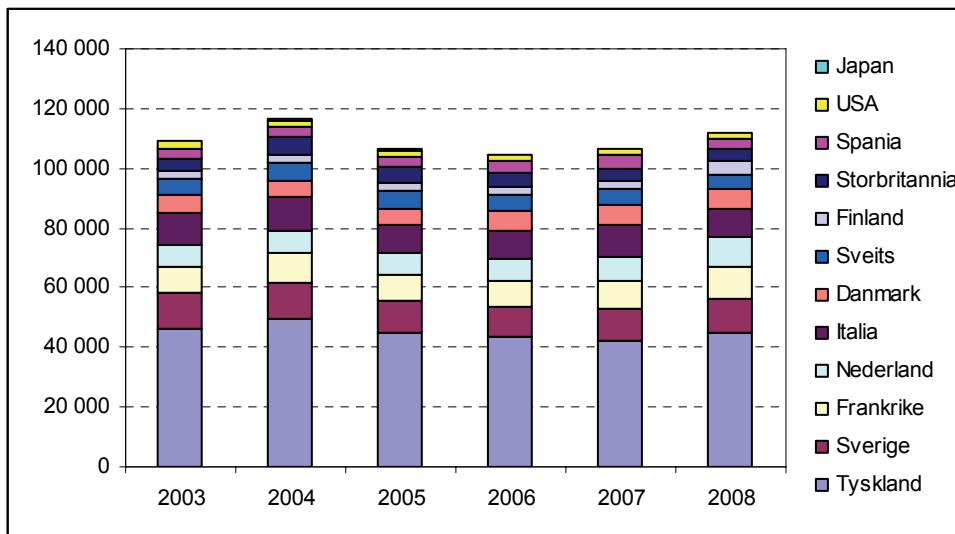


TØI rapport 994/2008

Figur 4.1: Antall overnattinger etter marked, juni-august 2003-2008 (Lofoten).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

Norge og Tyskland utgjør Lofotens største turistmarkeder. Etter Norge og Tyskland var det i juni-august 2008 flest overnattinger fra Sverige, etterfulgt av Frankrike, Nederland, Italia, Danmark, Sveits og Finland (figur 4.2).



TØI rapport 994/2008

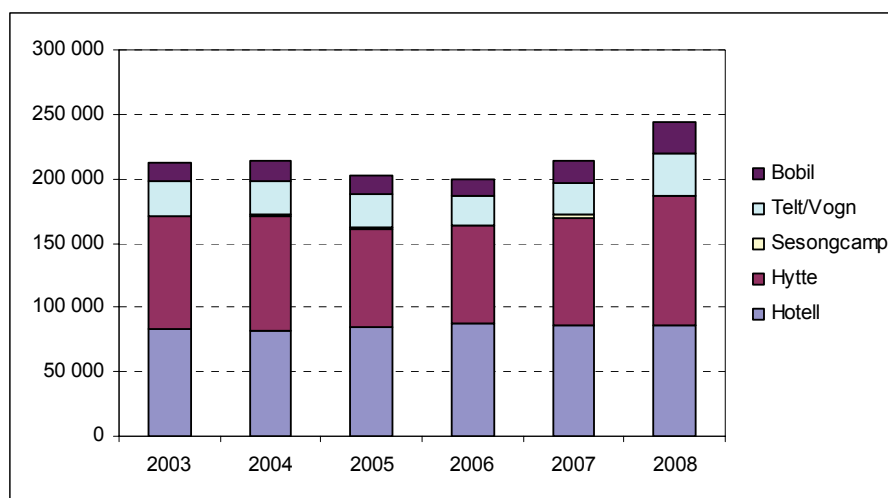
Figur 4.2: Samlet overnatting etter nasjonalitet (unntatt Norge), juni-august 2003-2008 (Lofoten).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

I absolutte tall har det vært størst økning i antall overnattinger fra Norge (+23 300) og Tyskland (+2306), etterfulgt av Frankrike (+1635), Finland (+1580), Nederland (+1563) og Sverige (+1201). De markedene som synker mest både i relative og absolutte tall er Italia og Spania.

Fra 2007 til 2008 har antall hytteovernattinger (inkludert rorbu) hatt størst absolutt økning, mens overnattinger i telt/vogn og bobil har hatt størst relativ

økning. Antall hotellovernattinger har holdt seg relativt stabilt gjennom hele perioden (se figur 4.3 og 4.4).



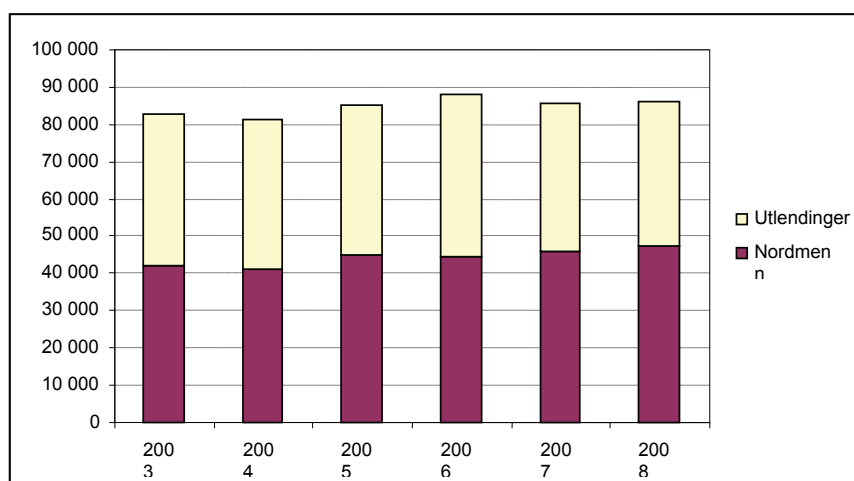
TØI rapport 994/2008

Figur 4.3: Antall overnattinger etter type, juni-august 2003-2008 (Lofoten).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

Ingen økning i antall hotellovernattinger kan tyde på at hotellkapasiteten utnyttes fullt ut i sommersesongen. Dette er en observasjon som støttes av intervjuer. Hotellene kan derfor om sommeren ikke absorbere mer av økningen i antall overnattinger. Økningen faller dermed på hytter, rorbu og camping.

I 2008 er det nordmenn som står for de fleste hotellovernattingene, etterfulgt av Tyskland, Italia, Sverige, Frankrike og Danmark. Dette er en fordeling som har holdt seg stabil siden 2003.

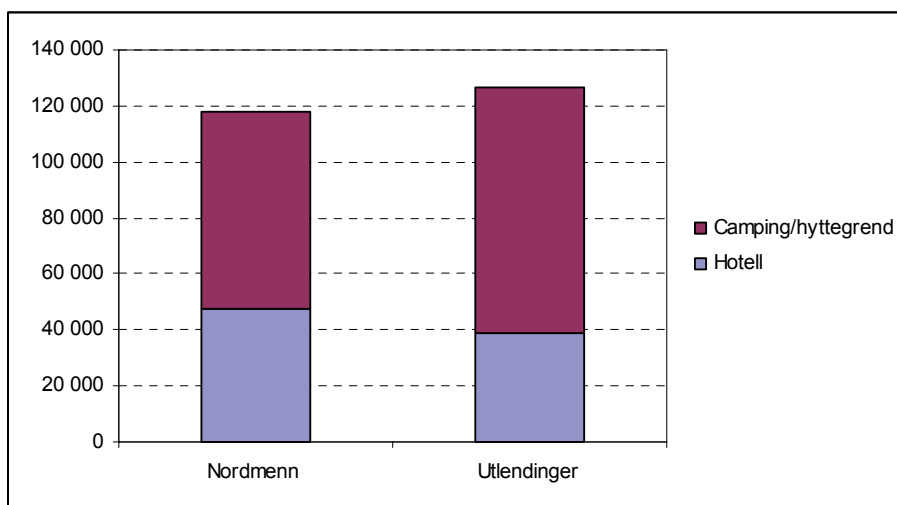


TØI rapport 994/2008

Figur 4.4: Antall hotellovernattinger, juni-august 2003-2008 (Lofoten).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

Nordmenn har en høyere andel overnattinger på hotell enn utlendinger (40 % mot 30 %), mens utlendinger har flere overnattinger på camping, rorbu og hytter enn nordmenn (70 % mot 60 %) (se figur 4.5).



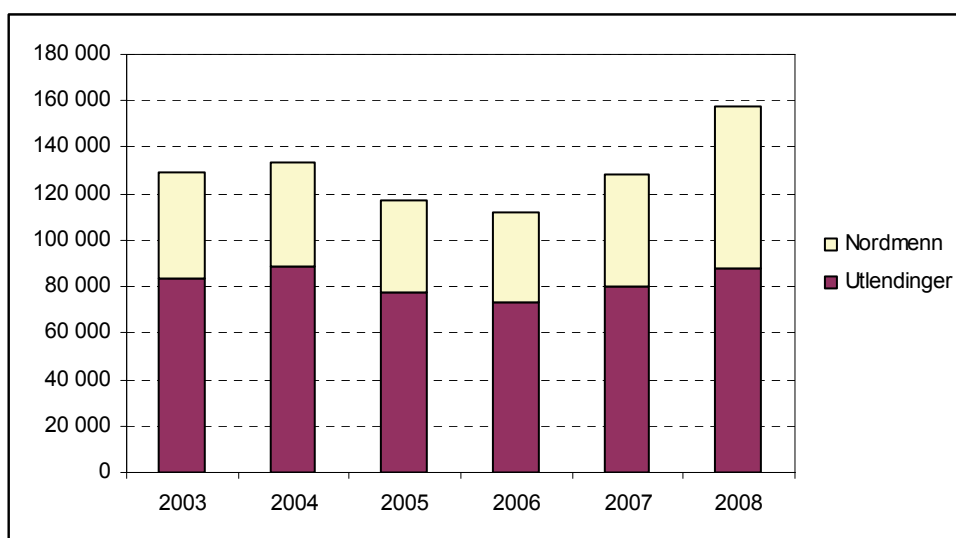
TØI rapport 994/2008

Figur 4.5: Antall overnattinger hotell og camping/hyttegrend, juni-august 2008 (Lofoten).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

Alle nasjonaliteter har flere overnattinger på camping/hyttegrend enn på hotell. Italia og Danmark har en høyere andel hotellovernattinger enn de øvrige nasjonalitetene.

Det har vært en stor økning i antall overnattinger på camping og hyttegrender mellom 2007 og 2008. Det er nordmenn som står for hoveddelen av denne økningen (se figur 4.6).



TØI rapport 994/2008

Figur 4.6: Antall overnattinger camping og hyttegrender, juni-august 2003-2008 (Lofoten)

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

Hva kan disse tallene si om virkningen av Lofast på turismen i Lofoten? Utviklingstendensene viser en klar økning av nordmenn som overnatter i rorbuer og camping. Dette er et funn som også underbygges av intervjuer. Flere informanter forteller at Lofast har gitt økte besøkstall fra nærområdene, fordi fastlandsforbindelsen forenkler adkomsten nord- og østfra. Samtidig har den reduserte fergeforbindelsen Svolvær-Skutvik vanskeliggjort adkomsten sørfra i den grad at flere europeiske bussoperatører har valgt å ikke komme til Lofoten sommeren 2008, blir vi fortalt.

4.2 Bussoperatører er negative til redusert fergefrekvens

Sommeren 2008 har det vært mangelfull informasjon om nedskjæringen på Skutvikferga. Det har vært stor frustrasjon pga lange fergekøer, fortelles det hos Vesterålen Reiseliv. Mange turoperatører har i sommer stått fast på Skutvik, og reiselivet i Lofoten skylder på redusert frekvens på strekningen Svolvær-Skutvik.

Hos Destinasjon Lofoten blir det hevdet at redusert tilbud på Skutvikferga har medført at flere av de større, europeiske bussoperatørene har valgt ikke å komme til Lofoten sommeren 2008. Tidligere fulgte bussoperatørene en fast rute for å komme til Lofoten. Dette er nå blitt vanskeligere, blant annet pga bestemmelser om sjåførs hviletid og bortfall av mulighet til å hvile på ferga.

Bussoperatørers kjøreruter er også et spørsmål om å tilpasse seg. Rica Hotell i Svolvær hevder at de internasjonale turoperatørene er tilpasningsdyktige. Da turoperatørene i større grad begynte å operere i Lofoten for 13 år siden, var det dårligere kommunikasjoner med færre fergeavganger enn nå.

Ved Nusfjord Rorbuanlegg blir vi fortalt om tregheten i bussturismesegmentet og de store apparater som skal omstilles. Av den grunn kan man ikke forvente å finne en målbar effekt av Lofast før om et par år: ”Men effekten kommer!”



TØI rapport 994/2008

Nusfjord Rorbuanlegg (foto: Anne Gjerdåker)

Skutvikferga har tradisjonelt vært innfartsporten til Lofoten for de store europeiske turoperatørene. Problemet er at oversikten over fergetider blir sluppet for sent, slik at turoperatørene ikke tidnok får vite når fergene går for neste sesong. Operatørene vegrer seg naturlig nok for å legge opp ruter før de kjenner til fergetidene. Da turoperatørene la ut sine kataloger var fergesambandet i full drift, men så ble tilbudet redusert. Konsekvensen er at turbussene ikke har fått plass på fergene.

Dette har skapt mye hodebry for de internasjonale operatørene. Rica Hotell i Svolvær har fått direkte avbestillinger på fem turer med totalt 150 gjester fordi de ikke fikk booket ferge. En konsekvens av Lofast er tilløp til fergekaos, og mange turoperatører er misfornøyd med fergetilbudet.

Logistikken i hele Lofoten blir vanskelig med reduserte fergefrekvenser, hevdes det hos Rica Hotell. Gjestene kommer inn til Svolvær senere på døgnet, og må starte Lofotturen med en overnatting. Dermed blir de nødt til å være i Lofoten et ekstra døgn, før de neste dag må komme seg grytidlig av gårde.

Avisa Nordland skriver den 31. juli 2008 at den danske turoperatøren *Nordic Tours* ikke vil benytte Lofast fordi den gir forlenget reisetid. Hovedtyngden av deres gjester vil neste år ankomme Lofoten med hurtigruta fra Stokmarknes, mens de som kommer landeveien skal fraktes via forbindelsen Melbu-Fiskebøl. Fra Lofoten vil de fleste reise sørover via fergeforbindelsen Moskenes-Bodø. De bruker ikke Lofast i den grad de kan unngå det. Årsaken er at Lofast ikke er noen attraksjon for turister, som vil oppleve det som er unikt med kysten. Det eneste som er positivt med Lofast er at det ikke koster noe å benytte forbindelsen. *Nordic*

Tours vil gjerne ha tilbake fergeforbindelsen Skutvik-Svolvær. Den bidrar til å redusere reisetiden for turistene, som kommer fra hele Europa og har kjørt svært langt. Lofast forlenger reisetiden, og skaper også ulemper i forhold til kjøre- og hviletiden for sjåførene.²⁷

Utsagn fra intervjuene synliggjør at mange oppfatter Lofast som en ren transport-etappe heller enn en turistopplevelse i seg selv:

Bygger man en vei, er det uansett en transportetappe. Lofast er kjedelig; det er ingen *scenic route*.

Vi får ingen tilbakemelding på Lofast fra turistene, utenom at tunnelene er flotte. Lofast er nok mer en transportetappe.

Lofast er egentlig bare en kortere vei mot målet. Du har Lofoten i den ene enden og Evenes i den andre. Det er snakk om å finne den korteste avstanden mellom de to punktene. Lofast er i dag en ren transportstrekning, men det er mulig å selge den som noe mer og samtidig gjøre reisen mer innholdsrik.

Selv om en fergefri forbindelse gjør det lettere å planlegge, er ikke turoperatørene spesielt begeistret for Lofast, blir vi fortalt hos Vesterålen Reiseliv. Turistene kommer ikke til Lofoten for å kjøre i tunnel. Lofast består av mange tunneler og motorveilignende strekk, noe som maner til fart og ikke opplevelser. Fjord og fjell og ferge er en viktig del av opplevelsen. Lofast skaper forutsigbarhet med hensyn til logistikk når det gjelder overnatting og matservering, men oppleves ikke som spesielt opplevelsesmessig interessant.

4.3 Konsekvenser for bilturister

Ved Destinasjon Lofoten i Svolvær har man registrert at turister som kommer sørfra opplever Lofast som en omvei. Fergefritt er det heller ikke om man kommer den veien, siden man likevel må ta ferge fra Bognes til Lødingen for å komme til Lofoten. Store deler av trafikken som før gikk mellom Svolvær og Skutvik blir nå tvunget om Lødingen, noe som gir økt trafikk på det sambandet. Det virker som om turistene på det jevne ser det som litt mer komplisert nå enn det var før Lofast, blir vi fortalt.

Svolvær er en naturlig stopp for de som skal til Lofoten. Med Skutvikferga kommer man på en effektiv og rask måte sydover igjen. Folk har gjerne tatt en rundtur Bodø-Moskenes, og returnert med ferga fra Svolvær til Skutvik. Turistene klager også over manglende informasjon om fergetider, fortelles det hos Destinasjon Lofoten. De kommer ofte til fergeteiet om kvelden, og ender opp med å bli stående et døgn for å vente på neste ferge.

Det er heller ikke lett å få plass på Moskenesferga til Bodø. Det er langt å kjøre helt ut til Å. Mange er derfor interessert i å forlate Lofoten med ferge fra Moskenes til Bodø, for å slippe å kjøre hele veien tilbake. Problemet er at man risikerer å måtte kjøre tilbake likevel fordi ferga ofte er full. Dette har skapt mange negative reaksjoner fra turistene, blir vi fortalt ved Rica Hotell i Svolvær.

²⁷ "Reiseoperatør vil ikke bruke Lofast." Av Øyvind A. Olsen, Avisa Nordland, 31.07.2008.

Hos Nusfjord Rorbuanlegg fortelles det om mange innstilte fergeavganger og tekniske feil på Moskenessambandet. De anbefaler at fergeselskapet går noen runder med seg selv før neste sesong. Når det gjelder tilgjengelighet, både på telefon og i form av oversiktlige fergeruter, er det også et godt stykke igjen før produktet er så brukervennlig som det bør være, påpekes det.

4.4 Lofast gir nye muligheter

På spørsmål om hvorvidt reiselivsnæringen har tatt tak i de muligheter Lofast gir, er et av svarene at næringen ikke engang tar tak i de mulighetene *Lofoten* gir:

Det er en gjengs oppfatning av Lofoten som natur og kultur, og at man ikke må satse på andre ting, for det er liksom ikke det Lofoten skal være. Det fint å satse på naturen, men når en bedrift er her i tre dager, hvorfor ikke levere noe de vil ha? Alt i Lofoten er væravhengig, og derfor må man også kunne tilby noe annet enn midnattssol, kultur og natur. Utfordringen er å trekke folk i de stille månedene, noe som blir enklere når adkomsten forbedres. Tilgjengelighet er viktig fordi det får folk til å skjønne at det ikke er så veldig langt til Lofoten.²⁸

4.4.1 Økt fokus på skuldersesong og nærmarkedet

Hos Coop Lofoten i Svolvær fortelles det at bobilturismen begynner tidligere og slutter senere enn før. Dette har vært en trend i utvikling allerede før Lofast, men fastlandsforbindelsen gjør det nå enda enklere å komme til Lofoten:

Reiselivsnæringen i Lofoten er opptatt av å utvide skuldersesongen slik at man ikke får den enorme besøkstoppen sommerstid. Ved å bygge opp moderne rorbuer eller leiligheter tilrettelegger man for at folk kan komme for en utvidet weekend utenom sommerstid.

Ikke alle aktører i reiselivsbransjen har samme mulighet til ekspansjon. Som vi blir fortalt i et av våre intervjuer:

Vest i Lofoten har vi mange små familiebedrifter som ikke har mye arbeidskraft og kapital å sjonglere med. Mange kan derfor ikke være med på den nye utviklingen, men at det blir en utvikling, er sikkert.

Skjærbrygga i Stamsund har sett en stor økning i antall besøkende i løpet av sommeren 2008. Reiselivsnæringen jobber nå med å utvikle skuldersesongen. Det er viktig for reiselivsbransjen at man får til helårsdrift. Kvaliteten blir ellers ikke så god i forhold til blant annet personale. Skjærbrygga har helårsdrift, og holder åpent for kurs/konferanser og større selskaper utenom sommersesongen.

²⁸ Fra intervju med Nusfjord Rorbuanlegg.



TØI rapport 994/2008

Skjærbrygga i Stamsund (foto: Anne Gjerdåker)

For Rica Hotell i Svolvær har Lofast vært av stor betydning for trafikken i lavsesongen, særlig mot lokalmarkedet. Lofast er også et godt salgsargument for Østlandet i forbindelse med direktefly fra Oslo til Evenes.

Destinasjon Lofoten påpeker at sommersesongen strengt talt selvdreven. Det som er viktig for reiselivsnæringen er å utvikle skuldresesongen fra mai til september. Næringen har også økt sin fokus på vintersesongen, hvor opplevelser som nordlys, spekkhogger- og ørnesafari står sentralt. I den forbindelse er konferansehotell viktig. Dette er en ny type turisme, som også gjør ekstra flykapasitet mot Evenes svært viktig.

Lofoten Vinter er et felles satsingsområde blant 26 reiselivsbedrifter i Lofoten, delfinansiert av Innovasjon Norge men eid av bedriftene. Vintersatsingen inkluderer blant annet spekkhoggersafari i perioden oktober-februar. Spekkhoggeren er imidlertid en utro samarbeidspartner, fordi den følger silda som endrer vandring:

Konsekvensen er at treffprosenten på spekkhoggersafari ble redusert fra 90 til 60 prosent. Det er derfor nødvendig å dreie markedsføringen over mot en totalpakke; en vinterarktisk utendørsopplevelse med mulighet til å gjøre ulike aktiviteter, men hvor vi må ta hensyn til vær i valg av aktivitet.²⁹

Destinasjon Lofoten registrerer at andelen lokale turister fra Harstad og Narvik som kommer til Svolvær har økt betraktelig pga Lofast. Etter Lofast er det mange som bor innen en radius på tre-fire timer fra Svolvær. Derfor tror man at Lofast vil

²⁹ Fra intervju med XXLofoten.

ha en positiv påvirkning både på helgeturisme, privat- og bedriftssamlinger, og på konferanser og *events*.

Rica Hotell i Svolvær opplever at Lofast har ulik påvirkning på ulike segmenter. Første halvår 2008 opplevde hotellet en økning i belegget på 50 prosent, hovedsakelig i kurs/konferansesegmentet. Mange av gjestene i dette segmentet ankom Svolvær med fly, uavhengig av Lofast. Hotellet har også hatt en økning i weekendbelegget på ca. 10 prosent, med besøkende fra blant annet Sortland og Harstad. Denne økningen tilskriver de Lofast. Det som før ble regnet som et regionalt marked har etter Lofast blitt lokalt. Med Lofast har folk fra Harstad og Narvik fått redusert kjøretiden til Svolvær til kun tre timer:

Den beste effekten av Lofast er at Lofoten har fått bedre tilgjengelighet lokalt. Selv tromsøværingene, som før ikke tenkte over muligheten til å kjøre til Lofoten, kommer nå pga Lofast.

En ny strategi etter Lofast er større fokus på nærmarkedet, spesielt i forbindelse med vintersatsingen. Destinasjon Lofoten jobber nå nesten utelukkende med å tiltrekke turister til Lofoten utenom sommersesongen, og flere eventselskaper har hatt aktivitet rettet mot næringslivet i Narvik og Harstad.

Bedriftsmarkedet er den største økende kundegruppen ved Nusfjord Rorbuanlegg. De opplever å ha fått et vesentlig større nærmarked etter Lofast, noe som gir økt omsetning utenom sommersesongen. Også Skjærbygga i Stamsund har etter Lofast fått en økning i antall henvendelser fra Harstad/Narvik-regionen. Lofast gir større muligheter på kortferiemarkedet, og for å lage pakketurer opp mot Narvik og Harstad i forbindelse med ulike begivenheter i Lofoten. Man ser ikke så stor effekt av Lofast i forhold til langveisfarende.

4.4.2 Det betalingsvillige bedriftsmarkedet

XXLofoten satser bevisst på næringslivsmarkedet og skuldresesongen, både mot det regionale/lokale markedet og det nasjonale/internasjonale markedet. De har vært bevisst på Lofast i denne satsingen og på den tilgangen til Evenes som Lofast muliggjør:

Det europeiske kortferiemarkedet tåler bare én mellomlanding, og for å komme til Lofoten må den mellomlandingene være i Oslo. Transfer til mindre fly via Bodø, som tradisjonelt har vært adkomsten til Lofoten, har vist seg å være vanskeligere å selge. Større fly oppleves som tryggere enn små propellfly.

XXLofoten tilbyr aktiviteter og opplevelser spesielt rettet mot det betalingsvillige norske bedriftsmarkedet. Fordelen med å jobbe med store norske bedrifter som har regionkontorer i området er at de bruker mindre penger på reise og mer på selve aktiviteten. Flere store grupper har meldt sin interesse for kommende sesong, via Evenes og Lofast. XXLofoten har et godt samarbeid med det nye Thon-hotellet, og skal være hoffleverandør av aktiviteter for hotellet. Lofast og Evenes blir sentralt i denne satsingen.



TØI rapport 994/2008

”Det er en ny tidsregning i Lofoten etter Lofast, men også etter det nye Thon-hotellet i Svollvåg”³⁰
(foto: Joachim Rønnevik)

Våre intervjuer med reiselivsnæringen i Lofoten sommeren 2008 gir inntrykk av at det spesielt er det regionale og nasjonale bedriftsmarkedet som kan nyttiggjøre seg den nye fastlandsforbindelsen og den reduserte reisetida til Evenes lufthavn. Det jobbes med å få utenlandske direktedestinasjoner fra både Svollvåg og Evenes lufthavn, ettersom direkteflygninger er akilleshælen for å få store volum. Hos XXLofoten spør man seg imidlertid om man egentlig burde være interessert i store volum:

Lofast/Evenes er en viktig debatt, men kanskje politisk ukorrekt. Man snakker store volum, og at det skal være tilgjengelig for alle, men er det nødvendigvis riktig? Det er ikke sikkert at det som fungerer i Europa også skal være riktig her. Volumturisme i Lofoten betyr betrakterturisme. Det handler om turister som har kjøpt en *all-inclusive* pakke hos et utenlandsk charterselskap. Det er de utenlandske selskapene som tjener på slik turisme, mens lokale steder som Henningsvær taper.

Destinasjon Lofoten forteller at flere aktører har begynt å takke nei til bussoperatører, fordi det er mer å tjene på individuell turisme. En forholdsvis stor andel av den potensielle økningen i turistnæringen ligger i det øvre prismsmarkedet. Dersom man er interessert i verdiskaping per gjest per døgn, er det nødvendig å definere hvem som skal være målgruppen. XXLofoten mener det er viktig å tiltrekke seg de betalingsvillige kundene:

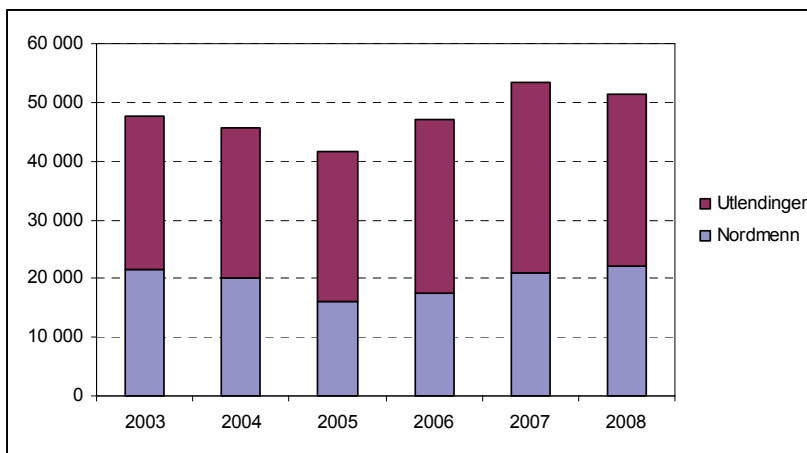
Når du selger fiskeopplevelser får du en langt større verdiskaping per kilo fisk enn om du lar turisten fiske med seg mat hjem. Det handler ikke om volum men om en total-

³⁰ Fra intervju med XXLofoten.

opplevelse. Det som gjelder nå i en del miljøer er å gjøre ting som er litt annerledes, men samtidig ha komforten med seg. Bedriftsmarkedet er grenseløst, og det er et marked med penger og betalingsvillighet dersom produktet eller tjenesten er tilfredsstillende. Derfor må vi alle skjerpe oss.

4.5 Turistovernatting i Vesterålen og sammenlikning med Lofoten

Et sentralt spørsmål er om turistveksten i Lofoten har skjedd på bekostning av Vesterålen. Vesterålen har hatt ca. 4 prosent reduksjon i antall overnattinger for sommersesongen 2008 (juni-august) sammenliknet med sommeren 2007. Somrene 2004 og 2005 viste en nedgang i antall overnattinger fra foregående år, mens det både i 2006 og i 2007 var 13 prosent økning i antall overnattinger i forhold til året før. Det er utlendingers overnattinger som ble redusert i 2008, mens det har vært en liten økning i nordmenns overnattinger (se figur 4.7). Foruten Norge utgjør Tyskland og Spania Vesterålens største turistmarked i 2008.



TØI rapport 994/2008

Figur 4.7: Antall overnattinger etter marked, juni-august 2003-2008 (Vesterålen).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

Vesterålen Reiseliv registrerer at turismen til Vesterålen er på samme nivå som tidligere:

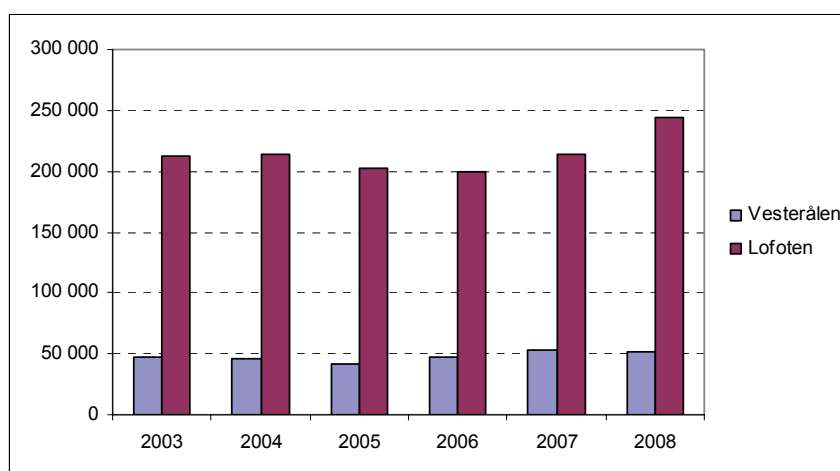
Vi får den turismen vi klarer å håndtere. Hvalsafaribåtene har gått smekkkfulle. Vi vet at reiselivsbedriftene som opererer med forhåndsbooking har hatt like mange gjester i år som tidligere.

Ifølge eieren av Melbu Hotell i Vesterålen er det økonomien i Europa som har betydning for turisttilstrømmingen, og den er dårligere enn før. Men hotellet har hatt en voldsom vekst på det østeuropeiske markedet:

Lofast har ikke hatt så stor betydning for besøkstall, det er andre faktorer som spiller inn. Jeg har ingen tro på at Lofast enten skal være positivt eller være vår undergang. Jeg tror ikke utviklingen har så mye med vei å gjøre. Nord-Norge er dyrt, og dermed sårbart overfor økonomiske konjunkturer. Økonomisk lavkonjunktur i Europa, og

kanskje spesielt i Spania, gir færre reisende derfra, mens det kommer stadig flere grupper fra Øst-Europa.

I *absolutte tall* er imidlertid nedgangen i antall overnattinger liten, på drøyt 5000 overnattinger. Til sammenlikning opplevde Lofoten en økning på 29 000 overnattinger i samme periode. Det betyr at veksten i antall overnattinger i Lofoten ikke kun kan tolkes som en omfordeling av besøkende mellom Vesterålen og Lofoten, men at det representerer en reell vekst i antall overnattinger for Lofoten sin del (se figur 4.8).

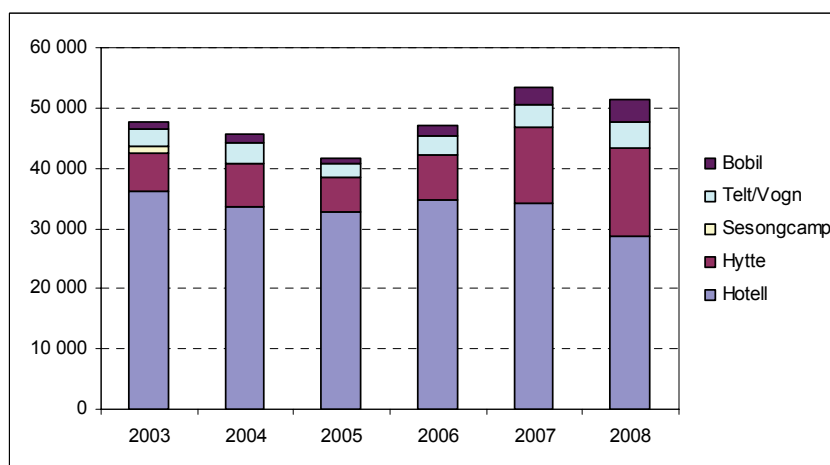


TØI rapport 994/2008

Figur 4.8: Samlet overnatting juni-august 2003-2008 (Vesterålen og Lofoten).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

Nedgangen i antall overnattinger i Vesterålen har foregått i hotellsegmentet, mens det har vært en økning i antall overnattinger i bil, hytte, telt og vogn (se figur 4.9).

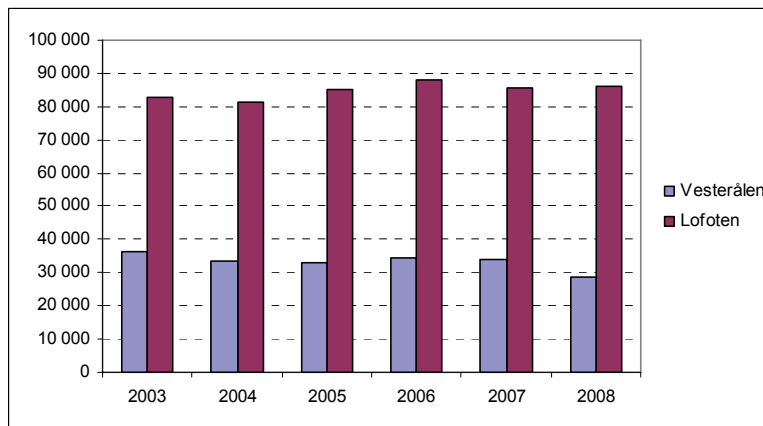


TØI rapport 994/2008

Figur 4.9: Antall overnattinger etter type, juni-august 2003-2008 (Vesterålen).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

Hotellandelen i Vesterålen var omtrent den samme for nordmenn og utlendinger (55-57 %) og langt høyere enn i Lofoten som har et stort innslag av rorbuer og camping. Nedgangen i hotellovernattinger i Vesterålen 2008 motveies ikke av en økning i hotellovernattinger i Lofoten (se figur 4.10).

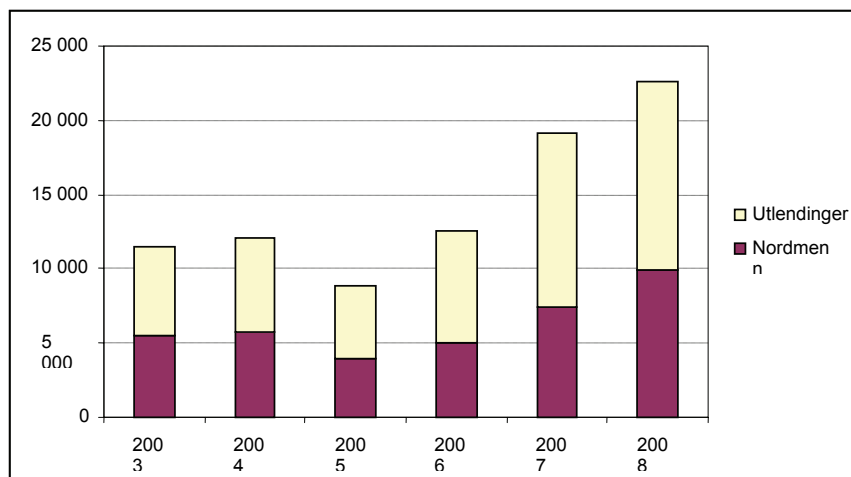


TØI rapport 994/2008

Figur 4.10: Hotellovernatting juni-august 2003-2008 (Vesterålen og Lofoten).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

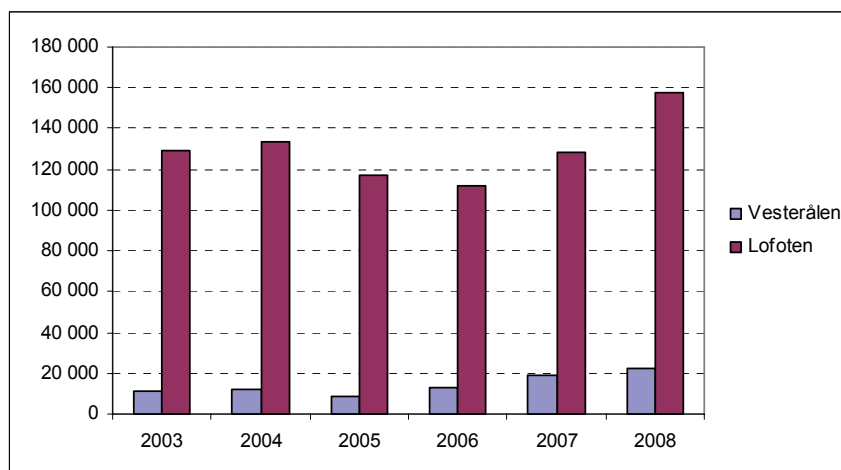
Det har vært en økning i antall overnattinger på camping, rorbu og hytter, men den største økningen kom før Lofast, mellom 2006 og 2007 (se figur 4.11). De absolutte endringene i antall overnattinger i Vesterålen er små i forhold til endringene i Lofoten (se figur 4.12).



TØI rapport 994/2008

Figur 4.11: Antall overnattinger camping og hyttegrender, juni-august 2003-2008 (Vesterålen).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).



TØI rapport 994/2008

Figur 4.12: antall overnattinger camping og hyttegrender, juni-august 2003-2008 (Vesterålen og Lofoten).

Kilde: statistikknett.com (15.10.08).

I 2008 kom det flest hotellgjester til Vesterålen fra Norge, etterfulgt av Spania, Tyskland, Nederland, Frankrike og Danmark. Det er langt flere spanske turister og langt færre tyske turister i Vesterålen enn i Lofoten.

Hos Vesterålen Reiseliv kan man fortelle at *den tradisjonelle gjennomgangs-trafikken i Vesterålen er kraftig redusert etter Lofast*. Det har sammenheng med åpningen av Lofast (rundreiseturister i Lofoten trenger ikke lenger reise via Vesterålen) og kan også avleses i form av redusert trafikk på Melbu-Fiskebøl-sambandet.

Mange kommer fortsatt på handletur eller sightseeing. Handelsstanden i Vesterålen har et omland som teller 30 000 innbyggere, og det er mange som kommer til Vesterålen om sommeren.

Det fortelles også at mange operatører som har vært i Vesterålen tidligere kom tilbake i 2008, uavhengig av Lofast. Melbu Hotell har for eksempel hatt en økning i belegget på over 20 prosent denne sesongen, og turistsenteret/hotellet i Stokmarknes har opplevd tilsvarende belegg som i fjor.

Hos Vesterålen Hotell og Kongressenter har man tro på at Lofast vil være til fordel for Vesterålen:

Lofast kommer til å gi økt tilgjengelighet til regionen for de som kommer med fly til Evenes, og Lofotens sterke merkenavn fører til økt trafikk. Det er opp til Vesterålen hva de kan få ut av det. Da kommer Lofast-rundkjøringen der veien deles til Lofoten og Vesterålen til å bli interessant. Hval- og fuglesafari i Vesterålen har et like stort potensial som i Lofoten. Det er mange småting som samlet taler for Vesterålen. Spekkhoggerne, som går etter silda, er på vei nordover pga klimaendringer, noe som bidrar til at Vesterålen kan ha et større potensial enn Lofoten på sikt.

For Vesterålen Hotell og Kongressenter er konferansemarkedet svært viktig, fordi det gir mulighet til å holde åpent hele året. Den største trafikken kommer fra Harstad og Bodø. Vesterålen Reiseliv registrerer en økning i besøkstall fra turister som kommer for en langhelg. Det betyr at de som er dyktige på vertskap kan se sitt snitt til å bygge opp en ny portefølje. Det viktigste for Vesterålen er den

langsiktige markedsføringen og at man har et mottaksapparat som fungerer, blir vi fortalt. Utfordringen er å skaffe nok folk til å håndtere det store volumet av sommerturister.

Ved Vesterålen Reiseliv fremheves det at utfordringen fremover ligger på bedriftsnivå, ettersom det er bedriftene som må skyte inn kapital. Nå er det to store prosjekter på gang; en kystlandsby i Stokmarknes, med fokus på kurs og konferanse, og en fjellandslandsby i Målselv. Det arbeides også med å etablere et alpinanlegg på Hadseløya, noe som ville betydd mye for reiselivet i Vesterålen. Det er også investert i en flunkende ny båt for hvalsafari. Det skjer mye på kapasitetssiden, og det investeres kraftig på reiselivssiden i hele regionen. Det foreligger mange hotellprosjekter, men mye ligger foreløpig på tegnebrettet.

Utfordringen for reiselivet i Vesterålen er at det er mange små aktører som jobber hver for seg, blir vi fortalt. Vesterålen mangler store lokomotiver, å la de store hotellkjedene som er etablert i Lofoten. Vesterålen må derfor være enda tydeligere på markedsføring, argumenteres det for hos Vesterålen Reiseliv. Vesterålen har dessuten en større jobb å gjøre enn Lofoten ettersom regionen ikke har hatt samme eksponering som Lofoten gjennom 20-30 år:

Det tar tid å bygge opp et image. Vesterålen må jobbe mer for å få turistene til å komme, mens Lofoten har trafikk uansett hva de gjør.



TØI rapport 994/2008

”Vi har laget en hval – et markedsføringsstunt – som vi reiser rundt med, og som har stått i Lofastkrysset”³¹ (foto: Vesterålen Reiseliv)

Vesterålen Reiseliv har vært aktive i media, men det er en utfordring å beskrive kvaliteten på opplevelsene i et større marked. Da må man primært gå gjennom turoperatører og mediereportasjer.

³¹ Fra intervju med Vesterålen Reiseliv.

4.6 Vesterålen som base for rundturer

Vesterålen Reiseliv har registrert endringer i trafikkmønsteret etter Lofast. Det hevdes at Lofast gjør det enklere for turoperatører i Vesterålen å legge Lofoten inn i programmet, fordi det forenkler planleggingen og gir økt forutsigbarhet. Så snart det er en fergestrekning med i transportetappen blir det vanskeligere, men nå trenger ingen lenger bekymre seg for å stå fast i fergekø i Melbu. Lofast tilfører mer trafikk, og forenkler gjennomstrømningen inn og ut av Vesterålen. Trafikkflyten blir bedre og det blir færre trafikk-korker fordi man kan kjøre inn og ut på kort tid. Det er en økende tendens til at besøkende til Vesterålen benytter Vesterålen som base blant annet for fisketurer og derfra reiser rundt i området.

Vesterålen må bli flinkere til å markedsføre rundturkonseptet, påpekes det ved Vesterålen Hotell og Kongressenter. Stokmarknes ligger midt i øyriket mellom Lofoten og Andøya, og utgjør dermed en naturlig base for interessante turer i begge retninger. Hotellet merker en tendens til at folk blir lenger enn tidligere. Før var det vanlig med én overnatting, mens det nå er mange som blir to-tre netter. Det er billigere overnatting i Vesterålen enn i Lofoten, og det er bedre om plassen.

Vesterålen Hotell og Kongressenter får besøk av de samme gruppene hvert år, sommeren 2008 som tidligere somre, og de har allerede mottatt bestillinger for neste år. Det er en nedgang i gruppemarkedet, som er typisk for gruppetrafikken med buss. Størrelsen på gruppene er også blitt mindre. Før var gruppene på ca. 50 personer, mens de nå er på 30-40 personer per gruppe.

Hos Vesterålen Reiseliv fortelles det at de turiststedene som ligger langs veien (Lofast) har opplevd økning i sommer, som for eksempel Gullsfjord camping. Det er viktig at det er folk langs veien til å ta imot turistene. Den store turiststrømmen har kjørt til Lofoten, og de små anleggene i Vesterålen kan ha mistet belegg som følge av Lofast. *Generelt har de som lever av drop-in turisme merket nedgang etter Lofast*, men det er mange faktorer som spiller inn. På den annen side gjør de som nå kommer til Vesterålen et bevisst valg. Før måtte man kjøre innom Vesterålen for å komme til Lofoten, enten man ville til Vesterålen eller ei.

Hos Vesterålen Hotell og Kongressenter fortelles det om en nedgang i drop-in trafikken i 2008, noe som relateres til Lofast:

Lofast har nyhetens interesse. Det kan se ut som om Lofast har ført til en nedgang i besøkstrafikken i år, men det vil være en overgangsfase. Jeg tror Lofast vil bli positivt for Vesterålen på sikt, men man må ikke overdrive betydningen av Lofast heller. Dersom du har kalkulert med nedgang, som vi har gjort, er den logiske konsekvensen å satse på mer og bedre markedsføring. Men der må vi jobbe, blant annet skal vi til London på messe. Vesterålen har lite turister fra Storbritannia, noe som har med flyforbindelsene å gjøre.

4.7 Lofoten og Vesterålen utfyller hverandre

Resultatet av Lofast er at Lofoten og Vesterålen knyttes tettere sammen, noe som er svært positivt for Vesterålen. Lofoten har opplevd en kraftig økning i sommer,

og Vesterålen defineres av mange turister som en del av Lofoten, sies det hos Vesterålen Reiseliv. Det blir derfor feil å se Lofoten og Vesterålen som konkurrenter. Historisk har det vært mye konkurranse og fordommer på tvers av regionene, men turistene er ikke opptatt av hva de ulike stedene heter. Lofoten og Vesterålen bør ses i sammenheng, og Lofast er et ekstra nav i den forbindelse. Det er viktig at næringene i de to regionene bruker hverandres kvaliteter slik at de utfyller hverandre heller enn å settes opp mot hverandre:

Vi bruker for eksempel attraksjonene i Lofoten, som Kabelvåg og vikingmuseet i Borg, på samme måte som Lofoten bruker Vesterålen og hvalsafari. Vesterålen har mange av de samme kvalitetene som Lofoten, i tillegg til større plass.

Det fortelles at mange av de samme turoperatørene kom til Vesterålen i år som i fjor, noe som viser at turoperatører fortsatt velger Vesterålen som reisemål. Dette kan ha sammenheng med prisstruktur og at Lofoten er overfylt:

I Vesterålen er det fortsatt plass. Enkelte hevder at det er mulig å slappe av i Vesterålen, mens man blir stresset i Lofoten fordi det er så mye folk der. Når for eksempel 54 fulle busser kjører samlet blir det veldig tett, noe som skaper utfordringer på miljø og i tilknytning til vertskap. Den dagen folk står i kø, har man ikke lykkes.

Hos Vesterålen Hotell og Kongressenter tror man at konkurransen mellom Lofoten og Vesterålen vil komme til å tilspisse seg. Spørsmålet er hvem som vinner kampen om turistene:

Du får ingen turister til å komme til deg om du sitter på rompa i Bø. Du må profilere deg og være til stede på de store reiselivsmessene i Madrid, Oslo, Milano og Moskva. Lofoten og Vesterålen konkurrerer også med andre land som Canada og Chile, som har like fine fjorder som oss.



TØI rapport 994/2008

Vesterålen (foto: Anne Gjerdåker)

4.8 Lofast kan gi økt trafikk gjennom Sverige

Lofast legger til rette for et tettere samarbeid på reiselivssiden med Sverige og Finland. Destinasjon Lofoten har hatt samtaler med markedsdirektøren på et ishotell i Kiruna om felles markedsføring. I Kiruna ser de at de kan bruke Lofoten som en del av attraksjonen. En slik samhandling er muliggjort pga Lofast. Før så man ikke muligheten på samme måte, pga redusert fergefrekvens om vinteren. Men det er om vinteren det skjer i Kiruna, og gjennom Lofast har Lofoten fått en mulighet til å ta del i dette.

Vesterålen Reiseliv diskuterer med turoperatører i Sverige om å se Norge, Sverige og Finland i sammenheng, som et ledd i å stimulere nordområdene. Det satses mer på interregionale prosjekter, hvor man ønsker å se Skandinavia som helhet. Det betyr at Lofoten/Vesterålen kan koble seg på Sverige og få en samlet markedsføring. Dette er imidlertid noe næringen må gripe fatt i nå. De som vil tape på en slik utvikling er Bodø og områdene sørover mot Trondheim.

Hos Vesterålen Reiseliv ser man allerede en tendens til at mer av den internasjonale trafikken sørfra går gjennom Sverige. Skandinavisk avdelingsleder Eva Frank i tyske Service Reisen Giessen, sier til Avis Nordland at de til neste år vil sende turister til Lofoten via Sverige og Kiruna. Selskapet legger beslag på 15.000 hotellrom i Lofoten og Vesterålen i løpet av sommersesongen. Hun sier at beslutningen om redusert frekvens på Skutvik-Svolværferga har skapt store problemer for selskapet, og at de til neste år derfor vil sende turistbussene via Sverige og Kiruna til Lofoten for å unngå fergeproblemer og for lange transportetapper:³²

Vi er blitt fortalt av Statens vegvesen at alle ønsker å reise med Lofotens fastlandsforbindelse og at det derfor ikke lenger var nødvendig med ferga Skutvik-Svolvær. Det er en holdning vi ikke forstår noe av. Verken turistene eller turoperatørene er blitt spurt om hva de mener. Konsekvensen er at vi neste år vil endre ruteopplegget for bussene våre og kjøre til Lofoten og Nord-Norge via Sverige for å unngå flere fergeproblemer. Det vil ramme både Hamarøy, Bodø, Mo i Rana og byer lenger sør i landet.

Turbussoperatører på vei nordover opplever en kapasitetsmessig propp sør for Lofoten, sies det hos Vesterålen Reiseliv. Det er vanskelig å få hotellrom på Helgelandskysten, pga relativt få senger som fort blir fullbooket. Får man ikke hotellrom vil trafikken ta en annen vei, noe som gjelder både for individuelle turister og for gruppemarkedet. Tidligere trender kan fort snu, og Lofast gir mulighet for nye reisemønstre.

En konsekvens av dette er at Nordland på sikt kan miste litt turisme til Sverige. Logistisk sett er det sikrere å kjøre gjennom Sverige enn langs en dårlig E6 i Norge med ustabile fergeavganger i tillegg. Lofoten og Vesterålen kan da i økende grad bli sett på som en skandinavisk attraksjon, med Lofast som tilførselsvei. Lofoten og Vesterålen kan profittere på dette, selv om utviklingen ikke er heldig for norsk reiselivsnæring som helhet.

³² ”Svenskene kan skumme fløten.” Av Øyvind A. Olsen, Avis Nordland, 30.07.2008.

Hos Vesterålen Reiseliv påpekes det at kombinasjonen Lofast og årets kaotiske tilstander på fergeleiene kan påvirke turiststrømmene raskere enn man er klar over. Det kan hende at øst-vest trafikken i fremtiden blir viktigere for Lofoten og Vesterålen enn nord-sør trafikken. Det hjelper ikke reiselivsnæringen å si at ferge-tilbudet blir bedre i 2012. I reiselivsbransjen må man tenke fra år til år. Det er litt som å selge wienerbrød, de blir fort gamle, blir det sagt hos Vesterålen Reiseliv.

4.9 Endring tar tid

I Svolvær blir vi fortalt at det er privatpersoner i Lofoten som har størst nytte av Lofast, men at det ennå er for tidlig å si noe om ringvirkninger: ”Vi må ha med oss det første året, kanskje det andre, før det går seg til.”

Lofoten som sådan har enorm ekspansjon, selv om tilflyttingen til Vågan kommune ikke er spesielt oppløftende, påpekes det hos XXLofoten:

Men jeg opplever enorm positivitet i næringslivet, en positivitet som kommer ut fra reiselivsnæringen, en næring som har vært stemoderlig behandlet til nå. Nå er vinterfisket på hell, og Lofoten er i en bølgedal. Hva skal morgendagens næringsvirksomhet være? Hva om vi får til en samhandling, hva om dette er starten på en ny tid? Det gir utsikter for en veldig spennende tid fremover. Jeg tror vi bare har sett overflaten på turistsatsingen i Lofoten.

Også i Vesterålen får vi høre at man ikke må foreta noen bombastiske konklusjoner ennå, så kort tid etter ferdigstillelsen av Lofast. Det er nødvendig å se ting på sikt, og i et større perspektiv. Andre tviler på om Lofast-effekten blir så stor som man først antydet:

Det er egentlig ingen som har gjort noe med Lofast hittil. Vi har hatt noen små drøftinger og justeringer, men det har ikke vært noe større blest rundt Lofast, og ingen store omorganiseringer i kjølvannet av Lofast.

Som det påpekes i Nusfjord: ”Det går et par år før folk i Lofoten oppdager de nye mulighetene, og det tar enda litt lenger tid vest i Lofoten enn i Svolvær.” Hos XXLofoten mener man at Lofast handler om voksenopplæring:

Vi i regionen må i større grad synliggjøre Evenes Lufthavn, fastlandsforbindelsen og de mulighetene som finnes i øyrekka. Turoperatørene må vite at Evenes fungerer som inngangsport til Lofoten. Bussoperatørene må ta på alvor det å gjøre sitt produkt publikumsvennlig i forhold til regularitet og tydelighet. Veiforbindelsen er en realitet, og nå er det opp til de ulike næringer å lære seg å bruke det nye verktøyet.

XXLofoten påpeker at myndighetene nå må kjenne sin besøkelsestid. Det må legges til rette for fasiliteter langs veien, og man må fokusere på informasjon. Med økt tilførsel av campingbiler i ulike varianter, melder behovet seg for å tilrettelegge for den økte trafikken.

Vesterålen Reiseliv etterlyser infrastruktur og tilbud langs veien som kan fange opp turiststrømmen over Lofast:

Det er underlig at det ikke finnes flere til å ta tak i mulighetene der, og at man ikke har klart å etablere noe i Kvæfjord kommune. Kjører du med bil fra Evenes til Svolvær, er det ikke mange steder du kan stoppe for å ta en kopp kaffe. Uten tilbud, intet salg. Denne turiststrømmen er ingen overraskelse, men det er ikke mange entreprenører som

har trådt til underveis. Det er planer om et stort prosjekt i Raftsund, kalt Lofotporten. Det foreligger også en skisse om utbygging i Lofastkrysset. Det er rart det ikke er ferdig når man så lenge har vært klar over at veien kommer. Det er avgjørende at kommunene legger til rette for investorer, og at de følger opp på riktig måte.

4.9.1 Nytt tettsted i Raftsundet?

Det som ligger i kortene nå er å se på ekspansjonsmuligheter langs Lofast, la oss si i et tiårsperspektiv. Man kunne tenke seg en ny by langs Raftsundet, å la Henningsvær. Når du begynner med slike tanker, da kan man snakke konsekvenser av Lofast. Lofast kan bidra til at Nord-Norge plutselig blir et mer interessant sted for investeringskåte på utkikk etter nye jaktområder. Innen to år burde noe begynne å skje.³³

Raftsundet lå tidligere utenfor allfarvei, men er gjennom Lofast blitt svært tilgjengelig for besøkende på vei til eller fra Lofoten. Ivar Korneliussen Kongsmark sier til *Lofoten.com* at flere besøkende vil finne veien til Raftsundet etter Lofast, noe som åpner flere muligheter for bosatte i Raftsundet. Turistsesongen kan utvides og det kan legges til rette for å ta i mot flere besøkende. Utfordringen blir å utnytte det store potensialet som ligger i den økte turismen til området. Det merkes allerede økende interesse for Raftsundet utenfra. Folk etterspør hyttetomter eller hus som kan benyttes til fritidsboliger. Nærheten til Harstad og Narvik gjør det svært attraktivt å ha hytte i Lofoten. Åpningen av Lofast reduserer avstandene mellom regionene betraktelig.³⁴

Aftenposten skriver den 30. oktober 2008 at investor Torfinn Bendiksen planlegger å bygge et nytt tettsted under Raftsundbrua. Arkitekt Ole Wiig har tegnet både boliger, fritidsboliger, hotell og gjestehavn. I planen inngår 255 boliger og 75 leiligheter i tilknytning til hotellet. Planen er å starte med leilighetshotellet, som etter planen skal bli spektakulært:

Man skal kunne svømme innenfra og ut, mens man betrakter midnattssolen og titter ned på Raftsundet gjennom en glassvegg.

³³ Fra intervju med XXLofoten.

³⁴ Lofoten.com, 13.10.08 (http://www.lofoten.com/default.aspx?Page=/Artikler/Vis_Artikkel.aspx?pkPage=b62b3d70-5a42-4873-a997-540b2f12f5d1~main)



TØI rapport 994/2008

Fra Aftenposten 30. oktober 2008 (foto: Signe Dons)

Slike planer gjør at man kan forvente enda større ringvirkninger av Lofast på sikt. Investoren tror at første spadetak kan tas om to år. Raftsundbrua åpnet øynene for mange, forteller Bendiksen til Aftenposten:

Før Lofast-forbindelsen ble bygget, var stedet lite tilgjengelig. Jeg så muligheter her da Lofast ble et faktum.

Fordelen med et sted som ligger ved en krysning mellom vann og vei er at man fanger opp to turiststrømmer samtidig, forklarer han. Dessuten ligger stedet midt i mellom de to konkurrerende regionene Lofoten og Vesterålen. Investoren tror at Raftsundet vil være et attraktivt sted for folk fra østlandsområdet som vil kjøpe fritidsleilighet:

Det tar bare tre timer å komme seg fra Oslo til Raftsundet. Det er ikke lenger enn man bruker fra Oslo til Geilo.

4.10 Vinnere og tapere av Lofast

Destinasjon Lofoten tror at straks all informasjon i forbindelse med Lofast og fergeavganger er kommet ut til de ulike aktørene, vil Lofast være udelt positivt for turistnæringen. Da blir det flere igjen som ser nye muligheter og legger ut andre ruter. Problemet i år har vært mangel på informasjon om den nye fastlandsforbindelsen og de endringer det har medført for adkomsten til Lofoten. Destinasjonsselskapet tror at de fleste har ønsket Lofast velkommen:

Lofast letter adkomsten til Lofoten, i hvert fall for de som kommer nordfra. De slipper ferge, og slipper å kjøre rundt Vesterålen. Det eneste man er negativ til er nedskjæring på fergetilbudet, men dette er en konsekvens man har vært klar over hele tiden. Jeg ser primært bare fordeler med Lofast, og jeg vet ikke om noen som er negative til Lofast.

Svolvær trekkes fram som den store vinneren når effekten av Lofast skal vurderes:

Svolvær har vært Lofasts store vinner. Svolvær har reiselivsmessig den store fordel av Lofast, og det er Svolvær som har hotellkapasiteten.³⁵

Svolvær og Vågan kommune har opplevd økte besøkstall i vintersesongen, fortelles det:

Det er Svolvær som får den største effekten av Lofast. Du kan reise fra Harstad og komme til en by der alt er åpent. I Svolvær finnes hotell og mennesker i passelig reiseavstand fra Harstad. Svolvær er en by på godt og vondt. Skal du dra lenger ut i Lofoten finner du nordlys, stillhet, og du får naturen under huden, men når det kommer til stykket, vil man ha litt komfort også. Og så er det dette med at folk trekker folk. Men nye hoteller i Svolvær bidrar til at det drypper litt på oss vest i Lofoten også.³⁶

En annen mulig konsekvens av Lofast er at turistene ikke lenger kommer til å stoppe i Bodø, men heller velger Lofast når de skal til Lofoten. Den som foreløpig fremstår som taperen av Lofast, pga redusert frekvens på Svolvær-Skutvikferga, er turistnæringen på Hamarøy. Ved Destinasjon Lofoten hevdes det at Hamarøy har opplevd 50 prosent nedgang i turismen som resultat av at det nå kun er én fergeavgang i døgnet fra Skutvik til Svolvær. Hos Axel Jacobsen i Svolvær sies det på denne måten:

Turistnæringen har brukt år på å bygge opp Hamarøy, og nå blir ferga plutselig borte. Det de har gjort med Skutvikferga er en tragedie både for reiselivet og for Skrova.

Ordfører Rolf Steffensen i Hamarøy kommune sier til Avisa Nordland 22. juli 2008 at "Hamarøy rammes svært hardt av at Skutvikferga er lagt nesten død."³⁷ Han forteller om en dramatisk svikt i besøk til overnattingsplasser, gallerier og spisesteder:

Det er vi som betaler prisen for Lofotens Fastlandsforbindelse. For næringslivet og bosettingen i Hamarøy er dette svært dramatisk.

4.11 Oppsummering

Lofoten har hatt en markant økning på 14 prosent i antall overnattinger for sommersesongen 2008 (juni-august) sammenliknet med sommeren 2007. Det er nordmenns overnattinger i hytter, rorbuer og camping som øker mest. Hotellene er fulle om sommeren og kan ikke absorbere trafikkøkningen.

Mye tyder på at det særlig har vært en økning i antall lokale/regionale besøkende fra nordøst (Harstadregionen), og et større innslag av korte helgeturer enn

³⁵ Fra intervju med Coop Lofoten.

³⁶ Fra intervju med Nusfjord Rorbuanlegg.

³⁷ "Forbannet for at ferga står." Av Inger Anne Lillebø, 22.07.08. Avisa Nordland.

tidligere. Dette underbygges av informanter som forteller at Lofast har gitt økte besøkstall fra nærområdene fordi fastlandsforbindelsen forenkler adkomsten nord- og østfra. Samtidig har den reduserte fergeforbindelsen Svolve-Skutvik vanskeliggjort adkomsten sørfra i den grad at flere europeiske bussoperatører har valgt å ikke komme til Lofoten sommeren 2008.

Sommersesongen i Lofoten er selvdreven. Utfordringen fremover er å utvide skuldresesongen. I den forbindelse tillegges Lofast stor vekt, ettersom enklere adkomst gjør det lettere å tiltrekke seg besøk. Lofast er et godt salgsargument både overfor lokalk markedet og i forbindelse med direkteflyvninger fra Oslo til Evenes lufthavn.

Foreløpig er konklusjonen at selv om det er det regionale og nasjonale bedrifts- og kortferiemarkedet som til nå har hatt nytte av den nye fastlandsforbindelsen, vil det også på sikt kunne ligge et potensial for økt utlandstrafikk. I hvilken grad reiselivsnæringen klarer å utnytte dette potensialet, gjenstår imidlertid å se.

Vesterålen har hatt en reduksjon i antall overnattinger sommeren 2008 sammenliknet med sommeren 2007. Det er utlendingers overnattinger som reduseres, mens det har vært en liten økning i nordmenns overnattinger. I absolutte tall er nedgangen i antall overnattinger liten (-5000 netter), spesielt sammenliknet med økningen i Lofoten (+29 000 netter). Det betyr at veksten i antall overnattinger i Lofoten ikke kun kan tolkes som en omfordeling av besøkende mellom Vesterålen og Lofoten, men at det representerer en reell vekst i antall overnattinger for Lofoten sin del.

I Vesterålen påpekes det at Lofoten og Vesterålen bør ses i sammenheng, og at Lofast er et ekstra nav som kan bidra til å knytte de to regionene tettere sammen. Lofast legger også til rette for et tettere samarbeid på reiselivssiden med Sverige og Finland. Det satses mer på interregionale prosjekter, hvor man ønsker å se Skandinavia som helhet. Man ser allerede tendenser til at mer av den internasjonale trafikken sørfra går gjennom Sverige, og en konsekvens av dette er at Norge og Nordland på sikt kan miste underveisturisme til Sverige.

Kombinasjonen Lofast og redusert fergetilbud synes å påvirke turiststrømmene, og det kan hende at øst-vest trafikken i fremtiden blir viktigere for Lofoten og Vesterålen enn nord-sør trafikken.

5 Konsekvenser for flytrafikken

Åpningen av Lofast i desember 2007 har ført til betydelig redusert reisetid fra Lofoten til Evenes lufthavn. Fra Svolvær er det nå 2 ½ times kjøretid til Evenes, mens det fra Leknes tar 3 ½ time. Fra Vesterålen er det ingen endringer i reisetid til Evenes. Samtidig er flytilbudet fra Evenes noe forbedret ved at Norwegian har økt sitt tilbud med én frekvens til Oslo på hverdager. Det er nå i alt syv avganger til Oslo på hverdager.

I dette kapitlet vil vi diskutere hvorvidt reisende til/fra Lofoten i større grad benytter Evenes lufthavn enn tidligere, eller om det genereres ny trafikk av både fastboende og tilreisende turister uten at trafikken på nærliggende lufthavner reduseres?

Før endringer etter Lofast belyses, vil vi kort gjøre rede for lufthavnstruktur, trafikkutvikling og valg av lufthavn før Lofast ble ferdigstilt.

5.1 Reisemønster før Lofast

Det er i all hovedsak seks lufthavner som benyttes av bosatte og tilreisende til Lofoten og Vesterålen; Bodø, Harstad/Narvik (Evenes), Leknes, Svolvær, Stokmarknes og Andøya.

Lufthavnene Leknes, Svolvær, Stokmarknes og Andøya er alle regionale lufthavner. De tre første har 800 m rullebane, og kan ta imot Widerøes minste flytype, Dash-8 100, med plass til 39 passasjerer. Stamflughavnene Bodø og Evenes har mulighet til å ta ned jettfly av typen Boeing 737-800, som både SAS og Norwegian benytter. SAS har 176 seter i sine fly, mens Norwegian har 189.

Tabell 5.1 viser utviklingen i antall passasjerer kommet/reist ved lufthavner som anvendes av bosatte og tilreisende til Lofoten og Vesterålen. I tiårsperioden 1997-2007 har Bodø lufthavn hatt en årlig vekst på 2,6 prosent, fram til i underkant av 1 million passasjerer kommet/reist i 2007. I tillegg kommer om lag 377 748 transferpassasjerer, som er passasjerer som skal videre til de regionale lufthavnene i regionen. Omtrent alle flygninger fra/til Leknes og Svolvær går om Bodø, mens Stokmarknes og Andøya også har ruter til Tromsø. Rutetilbudet ved lufthavnene i regionen beskrives nærmere i vedlegg 4.

Tabell 5.1: Passasjerer kommet/reist ved lufthavner i regionen (1997, 2002 og 2007).

Lufthavn	1997	2002	2007	Årlig vekst % 1997-2007
Bodø	761 749	755 802	983 592	2,6
Evenes	388 688	368 128	463 587	1,8
Leknes	72 236	75 259	85 032	1,6
Svolvær	63 869	62 573	71 514	1,1
Stokmarknes	98 111	80 099	94 782	-0,3
Andenes	39 488	35 701	34 547	-1,3

TØI rapport 994/2008

Kilde: Avinor trafikkstatistikk

Harstad/Narvik lufthavn Evenes har også opplevd vekst i perioden 1997-2007, fra i underkant av 390 000 passasjerer i 1997 til vel 460 000 passasjerer i 2007. Lufthavnene i Leknes og Svolvær har hatt en gjennomsnittlig årlig vekst på henholdsvis 1,6 og 1,1 prosent, mens det ved Stokmarknes og Andøya har vært en nedgang i antall passasjerer siden 1997.

Tabell 5.2 viser valg av lufthavn for flyreisende til/fra Lofoten og Vesterålen. 64 prosent av reisene til/fra Flakstad/Moskenes og 66 prosent av reisene til/fra Vestvågøy gikk om Leknes i 2007. 75 prosent av de reisende til/fra Vågan reiste om Svolvær. Bosatte og tilreisende til Vesterålen benyttet i større grad Evenes, mens reisende til/fra Hadsel og Andøy benytter egen lokal lufthavn fordi avstanden til Evenes blir for stor (henholdsvis 2 og 3 timer). For reisende til/fra Bø/Øksnes og Sortland var Evenes den mest benyttede lufthavnen i 2007.

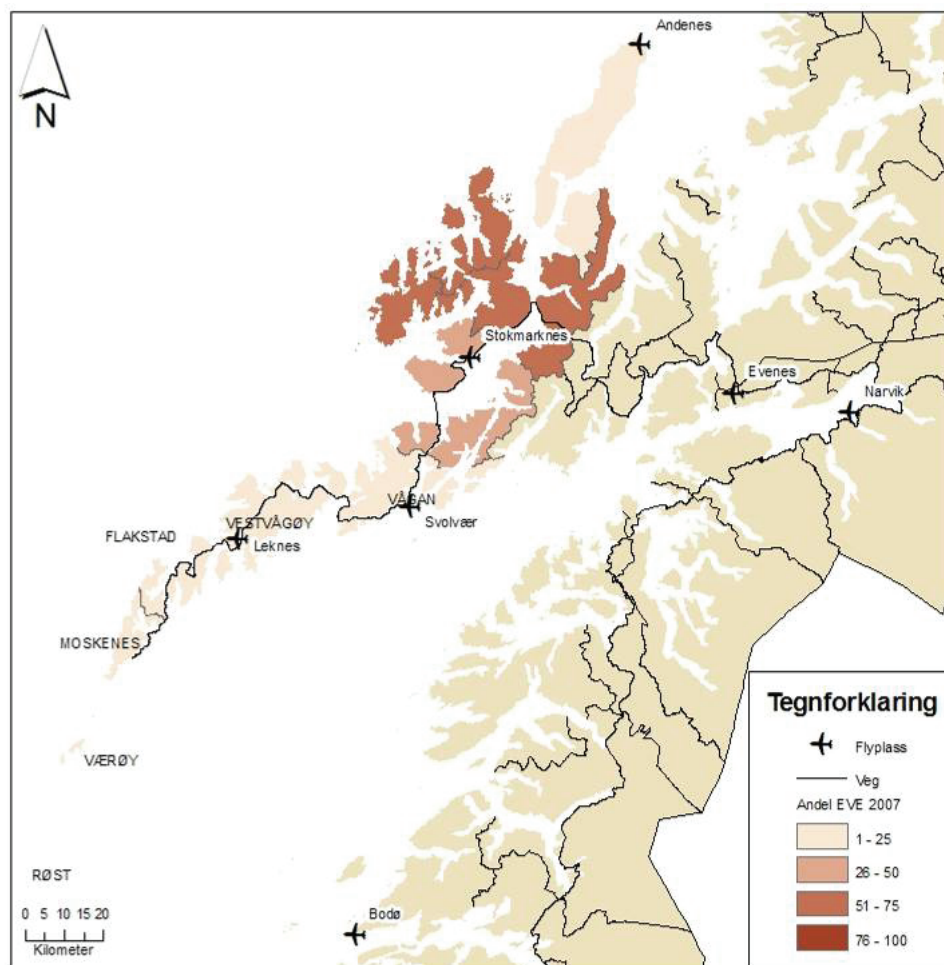
Tabell 5.2: Valg av lufthavn for bosatte og tilreisende til Lofoten og Vesterålen, etter bosteds/besøkskommune (2007). Prosent.

Kommune	Bodø	Leknes	Svolvær	Stokmarknes	Evenes	Andøya	I alt	Antall reiser
Flakstad/Moskenes	34	64	0	1	1	0	100	15 000
Vestvågøy	26	66	4	0	4	0	100	100 000
Vågan	16	2	75	3	3	0	100	82 000
Hadsel	9	0	2	61	28	1	100	45 000
Bø/Øksnes	3	0	0	40	56	1	100	28 000
Sortland	4	0	0	42	53	1	100	69 000
Andøy	2	0	1	2	13	82	100	45 000
Totalt	14	20	17	19	20	10	100	384 000

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2007

For reisende fra Bø/Øksnes og Sortland er det kun 1 time og 20 minutter lenger til Evenes enn til Stokmarknes lufthavn. Andelen av de reisende til/fra Lofoten og Vesterålen som reiser om Evenes i 2007 illustreres grafisk i figur 5.1.



TØI rapport 994/2008

Figur 5.1: Andel reisende om Evenes for bosatte og tilreisende til Lofoten og Vesterålen (2007).

Ser vi kun på reiser til Oslo (se tabell 5.3) er det ytterst få fra Lofoten som i 2007 bruker Evenes, men andelen som reiser direkte fra Bodø til Oslo er større enn andelen som flyr fra Bodø, når det gjelder alle reiser under ett. Det er en større andel av reisende fra Vesterålen som velger Evenes når de skal til Oslo, sammenliknet med andelen som velger Evenes når man ser på alle reiser under ett. Rundt tre fjerdedeler av reisene fra/til Bø/Øksnes og Sortland går om Evenes, mens 60 prosent av Osloreisene fra/til Hadsel går om Evenes.

Tabell 5.3: Valg av lufthavn på reiser til Oslo for bosatte og tilreisende til Lofoten og Vesterålen, etter bosteds/besøkskommune (2007). Prosent.

Kommune	Bodø	Leknes	Svolvær	Stokmarknes	Evenes	Andøya	I alt	Antall reiser
Flakstad/Moskenes	50	48	0	2	0	0	100	6 000
Vestvågøy	41	52	2	0	4	0	100	33 000
Vågan	22	1	70	0	7	0	100	24 000
Hadsel	10	0	0	29	60	0	100	15 000
Bø/Øksnes	0	0	0	13	87	0	100	13 000
Sortland	3	0	0	13	84	0	100	32 000
Andøy	5	0	0	0	26	69	100	11 000
Totalt	18	15	13	8	40	6	100	134 000

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2007

Bruken av Evenes lufthavn er størst i fritidssegmentet, som er den mest prissensitive delen av markedet. Mens 20 prosent av alle reisende over Evenes reiste til/fra Lofoten og Vesterålen, var andelen 27 prosent for fritidsreiser og 10 prosent for arbeidsrelaterte reiser.

Tabell 5.4: Valg av lufthavn etter formål for bosatte og tilreisende til Lofoten og Vesterålen (2007). Prosent.

Arbeid	Kommune	Bodø	Leknes	Svolvær	Stokmarknes	Evenes	Andøya	I alt	Antall reiser
	Flakstad/Moskenes	7	91	0	3	0	0	100	4 000
	Vestvågøy	14	81	3	1	1	0	100	30 000
	Vågan	12	4	77	4	2	0	100	40 000
	Hadsel	3	0	2	81	15	0	100	18 000
	Bø/Øksnes	8	0	0	64	29	0	100	8 000
	Sortland	7	0	0	64	29	0	100	26 000
	Andøy	0	0	2	2	1	94	100	19 000
	Totalt	8	20	23	27	10	12	100	145 000
Fritid									
	Flakstad/Moskenes	44	54	0	0	2	0	100	11 000
	Vestvågøy	30	60	4	0	6	0	100	70 000
	Vågan	19	1	73	2	4	0	100	42 000
	Hadsel	13	0	1	47	38	1	100	27 000
	Bø/Øksnes	1	0	0	30	67	2	100	20 000
	Sortland	2	0	0	29	67	2	100	43 000
	Andøy	4	0	0	2	21	72	100	26 000
	Totalt	17	20	14	14	27	8	100	239 000

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2007

Bedre kapasitet og større konkurranse ved Evenes gjør at utbudet av rabatterte billetter er godt, særlig på reiser til Oslo, noe som gjør lufthavnen populær blant fritidsreisende. For fritidsreisende er det dessuten begrenset tilgang på rabatterte

billetter hos Widerøe. I 2007 var den gjennomsnittlige billettprisen tur/retur Oslo ca. 35 prosent lavere (ca. 1400 kr) på Evenes enn ved de regionale lufthavnene. Andelen av reisende fra Vesterålen som benytter Evenes på fritidsreiser til Oslo er svært høy. På reiser til/fra Hadsel bruker 70 prosent Evenes.

Tabell 5.5: Andel som benytter Evenes lufthavn på fritidsreiser til Oslo, etter bosteds /besøkskommune (2007).

Kommune	Evenes
Flakstad/Moskenes	0
Vestvågøy	5
Vågan	10
Hadsel	69
Bø/Øksnes	97
Sortland	94
Andøy	42
Totalt	48

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2007

5.2 Reisemønster etter Lofast

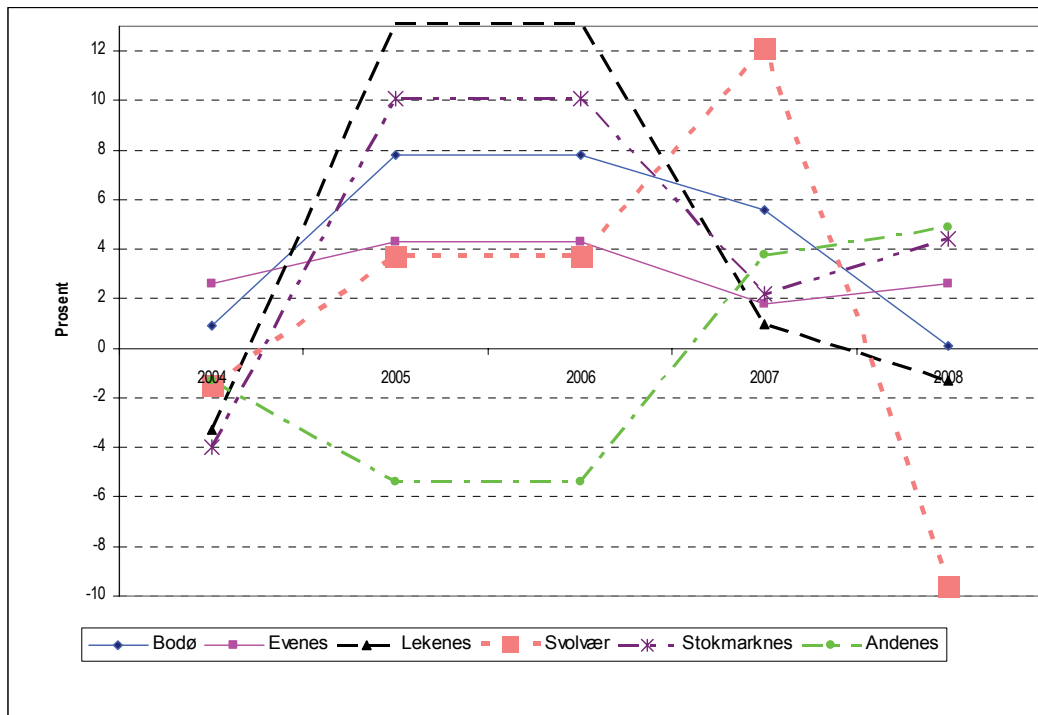
Lofast har som sagt gjort Evenes lufthavn mer tilgjengelig for flyreiser til/fra Lofoten. Hvilke virkninger dette har hatt på kort sikt vil vi belyse ved hjelp av tall for trafikkutvikling, resultatene fra vår reisevaneundersøkelse på Evenes i august/ september 2008 og intervjuer med representanter fra de berørte lufthavnene. Tilpasninger tar tid og virkningene på lang sikt kan bli større enn de kortsiktige virkninger som avdekkes her.

En vurdering av vekstratene på flyplassene i området kan gi en indikasjon på om det har skjedd et trendbrudd etter Lofast, dvs. om utviklingen i 2008 skiller seg ut fra tidligere år.

Figur 5.2 viser at Svolvær har hatt en kraftig nedgang i 2008 og at også Leknes har hatt en nedgang. Den betydelige nedgangen ved Svolvær lufthavn fra 2007 til 2008 skyldes blant annet at 2007 var et eksepsjonelt godt år for lufthavnen, noe som blant annet kan tilskrives byggingen av Lofast hvorpå arbeidskraft ble flydd inn til Svolvær. Ifølge en representant ved Svolvær lufthavn er rutemønsteret fra/til lufthavnen uendret siden 2004, og trafikken ligger godt over 2005-nivået og litt over 2006-nivået.

Ved Leknes Lufthavn opplyses det om at man har opplevd en marginal avskalling til Evenes, hovedsakelig i markedet for privatreiser. Det fryktes imidlertid at forbedret tilgjengelighet til Evenes kan øke lekkasjen ytterligere, dersom en videre oppgradering av stamvegnettet finner sted. En representant fra Stokmarknes lufthavn tror at dersom tilbudet fra Evenes forbedres betraktelig, vil det kanskje gi økt avskalling på sikt blant reisende til/fra Vesterålen.

Bodø og Evenes viser fallende vekstrater mot 2007. For Bodø sin del fortsetter dette inn i 2008, mens Evenes i 2008 opplevde vekst. Denne veksten ser ut som et trendbrudd. Det er vanskelig å vite hva utviklingen på Evenes ville ha vært uten Lofast, men det er ikke urimelig å anta nullvekst for 2008.



TØI rapport 994/2008

Figur 5.2. Årlige vekstrater på lufthavner i studieområdet 2004-2008. Terminalpassasjerer.

Kilde: Avinors trafikkstatistikk, veksten for 2008 er beregnet med utgangspunkt i perioden januar-oktober.

Denne antakelsen støttes av tabell 5.6 som viser at Bodø har tapt ca. 10 000 passasjerer i transfertrafikk, mens antall passasjerer kommet/reist har økt med 10 000 i perioden januar-oktober 2008 sammenliknet med 2007. Transfertrafikken kommer i stor grad fra Leknes, Svolvær og Stokmarknes lufthavn. Økningen på Evenes har også vært på 10 000 passasjerer i samme perioden. Nedgangen på Leknes og Svolvær var på henholdsvis 2352 og 6523 passasjerer, i alt ca. 8900 passasjerer. Alt i alt tyder dette på at økningen på Evenes tilsvarer bortfallet av transfertrafikk på Bodø (10-12 000 passasjerer per år). Dersom det er en sammenheng mellom nedgangen på Leknes/Svolvær og økningen på Evenes, ser det ut til at Lofast i liten grad har generert ny innenlands flytrafikk, men i hovedsak har bidratt til overføring av trafikk fra Leknes og Svolvær til Evenes.

Tabell 5.6. Antall passasjerer (januar-oktober 2007 og 2008).

	2007	2008	Endring
Transfertrafikk Bodø	320370	310348	-10022
Kommet/reist Bodø	832330	842944	10614
Kommet/reist Evenes	395409	406041	10632
Kommet/reist Leknes	72655	70303	-2352
Kommet/reist Svolvær	61439	54916	-6523

TØI rapport 994/2008

Kilde: Avinors trafikkstatistikk

Månedstallene varierer sterkt. I juli og august, måneder hvor fritidsmarkedet dominerer flytrafikken fra/til regionen, har det vært en nedgang i antall terminalpassasjerer ved lufthavnene i Bodø, Leknes, Svolvær og Andøy, mens Evenes lufthavn hadde en positiv trafikkutvikling. Stokmarknes hadde vekst i juli, men opplevde nedgang i august. Den negative trafikkutviklingen ved Svolvær lufthavn fortsatte i september, men i mindre grad enn i de foregående månedene. Noe av dette kan skyldes redusert innslag av fritidsreisende. Veksten ved Evenes var også lavere i september.

Når det gjelder utenlandstrafikken, som i hovedsak er utgående chartertrafikk, har Evenes opplevd en sterk økning sommeren 2008. Fra mai til og med oktober opplevde Evenes en økning på nær 8000 passasjerer, mens Bodø hadde en nedgang på ca. 1500 passasjerer. Disse endringer har sammenheng med tilsvarende tilbudsendringer hos de store charteroperatørene. *Økt kapasitet på Evenes kan tyde på at charteroperatørene har sett at Lofast har åpnet et nytt marked, og at veksten kommer i tillegg, dvs. at den i liten grad er overført trafikk fra andre flyplasser.*

5.3 Evenes – for hvem?

Reisevaneundersøkelsen for 2007 viser at det er få reisende til/fra kommunene i Lofoten som flyr om Evenes lufthavn. For å få mer kunnskap om reisende fra/til Lofoten og Vesterålen som reiser om Evenes etter åpningen av Lofast, er det gjennomført en reisevaneundersøkelse ved Evenes lufthavn i august og september 2008. Forholdet mellom bosatte/tilreisende, arbeid/fritid, samt vurderinger foretatt av de reisende, vil også belyses. Resultatene er sammenliknet med juli-september 2007³⁸ for å se hvorvidt andelen av reisende fra/til Lofoten og Vesterålen er endret etter Lofast. Det er viktig å merke seg at undersøkelsen ble gjennomført i en periode med stor turistaktivitet i Lofoten og Vesterålen. Bildet vil være annerledes for året sett under ett.

³⁸ På grunn av få observasjoner er juli inkludert i utvalget for 2007.

5.3.1 Lofoten og Vesterålen

Tabell 5.7 viser at andelen reisende på strekningen Evenes-Oslo som skal til Lofoten i månedene august og september har økt mellom 2007 og 2008 fra 5 til 18 prosent. Andelen av de reisende som skal til Vesterålen har sunket noe, mens andelen reisende som skal til andre destinasjoner i regionen, deriblant Harstad, er redusert med 15 prosent. Samtidig har flytrafikken ved Evenes økt med 3 prosent i perioden januar til september 2008, sammenliknet med samme periode i 2007. I undersøkelsen for 2008 opereres det med en tredje kategori, reisende som har vært både i Lofoten og Vesterålen. Denne andelen utgjorde 4 prosent.

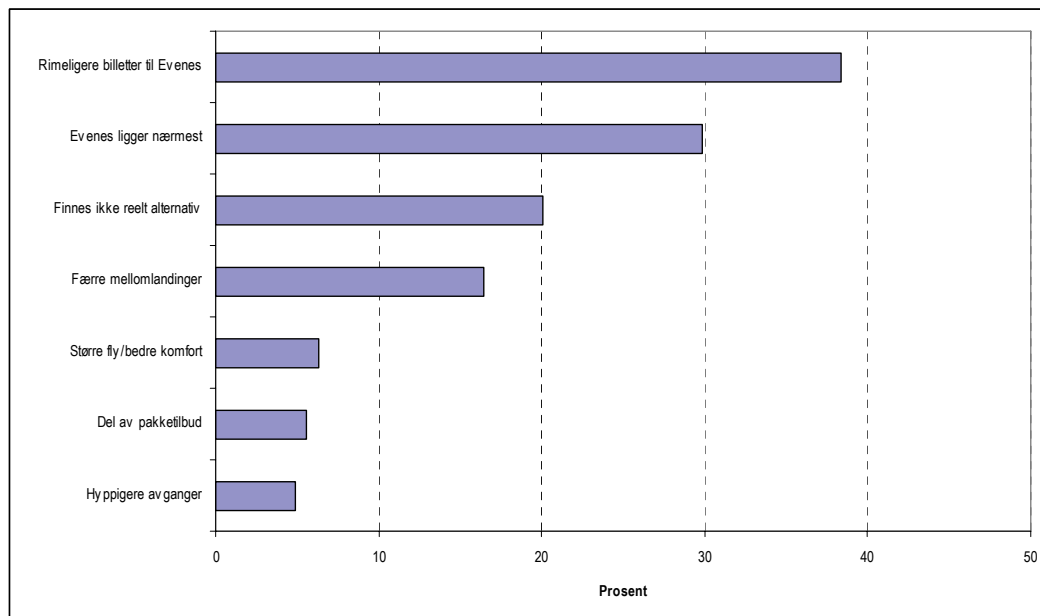
Tabell 5.7: Lokalt reisemål for reisende på ruta Evenes- Oslo (2007 og 2008). Prosent.

Til/fra Lofoten	2007	2008
Lofoten	5	18
Vesterålen	21	19
Både Lofoten og Vesterålen	-	4
Andre steder	74	59
Totalt	100	100

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2007 (juli-september) og 2008 (august-september).

I reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført ved Evenes i 2008 ble de reisende spurt om hvorfor de valgte Evenes lufthavn. Blant de 553 reisende som skulle fra/til Lofoten og Vesterålen oppgav i underkant av 38 prosent tilgangen til rimeligere billetter som årsak til at valget falt på Evenes. Rundt 30 prosent oppgir at Evenes ble valgt fordi lufthavnen ligger nærmest, mens 20 prosent svarer at det ikke finnes et reelt alternativ til Evenes.



TØI rapport 994/2008

Figur 5.3: Årsak til valg av Evenes lufthavn for reisende ti/fral Lofoten og Vesterålen.

Kilde: RVU fly 2008

5.3.2 Bosatte og tilreisende

Reisevaneundersøkelsen for 2008 viser at 16 prosent av de reisende fra/til *Lofoten* er bosatt i regionen, mens 84 prosent er tilreisende. Dette er omtrent samme fordeling som i 2007. For reisende til *Vesterålen* har andelen tilreisende økt noe siden året før.

Tabell 5.8: Andel (%) bosatte og tilreisende blant passasjerer til *Lofoten* og *Vesterålen*.

	2007		2008	
	Bosatte	Tilreisende	Bosatte	Tilreisende
Lofoten	18	82	16	84
Vesterålen	59	41	46	54

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2007 (juli-september) og 2008 (august-september).

Bosatte i *Lofoten* ble spurt om hvorvidt *Lofast* gjør det mer aktuelt å reise om *Evenes*, og 70 prosent svarte bekreftende på dette. De øvrige oppgav at *Lofast* påvirker deres valg av lufthavn i noen grad.

Halvparten av de bosatte i *Lofoten* og *Vesterålen* som bruker *Evenes* skal til utlandet. Det er stor spredning på destinasjoner utenlands. Av den andre halvparten som reiser innenlands, skal mer enn $\frac{3}{4}$ til *Oslo*.

Rundt halvparten av de tilreisende til *Evenes* i 2008 kommer fra *Oslo* og *Akershus*, mens det for øvrige fylker er stor spredning. I alt er rundt 80 prosent av de tilreisende norske. For øvrige nasjonaliteter er det stor spredning. 67 prosent av tilreisende til *Lofoten* og *Vesterålen* oppgir å ha vært i *Lofoten* tidligere. Viktigste reisemåter var da enten fly til *Evenes* eller kombinasjonen bil og båt. Fly til *Svolvær*, fly til *Bodø* og båt, *Hurtigruten*, samt andre reisemåter har mindre andeler.

5.3.3 Reiseformål

I sommerperioden er det et høyt innslag av fritidsreiser på *Evenes*. Andelen fritidsreiser ser ut til å ha blitt noe redusert mellom 2007 og 2008, men dette kan også ha sammenheng med litt ulike intervjuperioder i 2007 og 2008.

Tabell 5.9: Reisende til/fra *Lofoten* og *Vesterålen* etter formål (2007 og 2008). Prosent.

År	Arbeid	Fritid	Total
2007	5	92	100
2008	16	83	100

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2007 (juli-september) og 2008 (august-september).

Reiser til/fra *Lofoten* synes å ha et noe høyere innslag av arbeidsrelaterte reiser enn reiser til/fra *Vesterålen*. Om lag tre fjerdedeler av arbeidsreisene til *Lofoten* oppgis å være relatert til kurs og konferanse.

Tabell 5.10: Reiser til/fra Lofoten og Vesterålen etter formål (2008). Prosent.

	Arbeid	Fritid	Totalt
Lofoten	21	79	100
Vesterålen	12	88	100
Både Lofoten og Vesterålen	16	84	100

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2008 (august-september).

Som allerede påpekt er det bedre kapasitet og større konkurranse ved Evenes enn ved de regionale lufthavnene. Dette gjør at utbudet av rabatterte billetter er godt, særlig på reiser til Oslo, noe som gjør lufthavnen populær blant fritidsreisende. Gjennomsnittlig pris på en tur/retur billett til Oslo fra de regionale lufthavnene lå på 3254 kr. i 2007, mens prisen fra Evenes var 2079 kr. Den gjennomsnittlige prisen på forretningsreiser lå på 4281 kr. fra de regionale lufthavnene, og 2765 kr. fra Evenes. Tabell 5.11 viser gjennomsnittlig pris på reiser til Oslo i 2008.

Tabell 5.11: Gjennomsnittlig billettpris tur/retur Evenes og Oslo. NOK (2008).

Fra/til Oslo til/fra Evenes	
Arbeid	2553
Fritid	2018
Gjennomsnitt	2124

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2008 (august-september).

Mindre grad av lekkasje fra de regionale lufthavnene til Evenes i forretningsmarkedet kan skyldes at det er andre egenskaper ved flytilbudet som er viktigere enn pris i dette segmentet, selv om pris allikevel blir ansett som en viktig egenskap. I en undersøkelse gjennomført blant næringslivet i Stavanger, Bergen og Kongsberg, ble for eksempel følgende egenskaper ansett som viktigst; direkteruter, pålitelighet og hyppige avganger (Denstadli m fl 2008).

I et intervju med Lofoten Pelagiske i Svolvær blir følgende uttalt:

Det er veldig behagelig når du skal reise at du slipper å kjøre bil i to timer til Evenes. Man må egentlig starte tre timer før for å være helt sikker. Jeg tror mange bedriftsledere kommer til å bruke Svolvær også i fremtiden. Tid er jo penger. Ta for eksempel heismontører, eller de som jobber i oljebransjen, som ikke er interessert i å reise lenger enn nødvendig, selv om det koster mer.

Flytilbudet i Lofoten og Vesterålen beskrives i intervjuene som godt. Både Leknes og Svolvær har syv daglige frekvenser til Bodø, Stokmarknes har seks og Andøya tre.

Mye tyder på at de regionale lufthavnene og Evenes tjener ulike markedssegmenter. I det følgende vil konkurransesituasjonen mellom de regionale lufthavnene og Evenes belyses nærmere.

5.4 Konkurransesituasjonen

For å forstå konkurransen fra Evenes vil ressursbruken i tid og penger ved å fly fra den ene eller andre lufthavnen eksemplifiseres. Eksemplet tar utgangspunkt i fullprisbillett med SAS (Full Flex-billett) med avreise om morgenen 23. oktober 2008, bestilt dagen i forveien, og gjelder for reisende fra/til Leknes, Svolvær, Stokmarknes og Sortland.

Tabell 5.12: Reisetid og priseksempler fullprisbillett med SAS (Full Flex-billett) til Oslo fra regionale lufthavner og Evenes (én vei).³⁹

Leknes	Flypris	Reisetid	Tilbringertid	Busspris	Tid totalt	Pris totalt
Via Leknes og Bodø	3177	02:25	00:03		02:28	3177
Via Evenes	2574	01:40	04:45	387	06:25	2961

Svolvær	Flypris	Reisetid	Tilbringertid	Busspris	Tid totalt	Pris totalt
Via Helle og Bodø	3172	03:03	00:07		03:10	3172
Via Evenes	2574	01:40	03:30	274	05:10	2848

Stokmarknes	Flypris	Reisetid	Tilbringertid	Busspris	Tid totalt	Pris totalt
Via Skagen og Bodø	3533	02:33	00:05		02:38	3533
Via Evenes	2574	01:40	02:30	299	04:10	2873

Sortland	Flypris	Reisetid	Tilbringertid	Busspris	Tid totalt	Pris totalt
Via Skagen og Bodø	3533	02:33	00:19		02:52	3533
Via Evenes	2574	01:40	02:00	240	03:40	2814

TØI rapport 994/2008

Kilde: SAS

Reisetiden totalt fra Sortland til Oslo via Skagen og Bodø er 2 timer og 52 minutter, mens det fra Evenes er 3 timer og 40 minutter. Man må altså betale 719 kr. mer for å spare 50 minutter (tilsvarer 900 kr/time). Fra Leknes tar det rundt 4 timer lenger å reise om Evenes, mens besparelsen på totalprisen er svært lav (54 kr/time). Eksemplet illustrerer at Evenes kun er et klart alternativ for forretningsreisende med fullprisbillett til/fra Sortland, og at forretningsreisende fra Stokmarknes i noen tilfelle også vil vurdere Evenes.

Priseksemplet viser at Evenes lufthavn først og fremst er et supplement til det eksisterende flytilbudet for fritidsreisende i regionen, gjennom et større tilbud av rabatterte billetter. For arbeidsrelaterede reiser med fullprisbillett fra/til Lofoten er det lite å spare på å reise om Evenes.

Utgående chartertrafikk fra Evenes har hatt en betydelig vekst i sommermånedene 2008, med en økning på hele 134,9 prosent i august 2008 sammenliknet med august 2007. Ifølge en representant fra Evenes lufthavn ”forteller reiseselskapene at kundegruppene her er blitt større og at de derfor setter opp flere charterturer.” Lofast kan således sies å ha gjort charterreiser mer tilgjengelig for bosatte i Lofoten. Som en av våre informanter i Svolvær uttaler:

³⁹ Busspriser og tilbringertid er oppgitt av Veolia Transport Nord.

For den vanlige mann og kvinne utgjør muligheten til å fly fra Evenes en stor forskjell. Nå kan man reise til Kreta på én dag. Før måtte man reise dagen før for å være sikker på å nå flyet: det kunne være tåke i Svolvær eller for mye vind i Bodø til å komme videre.

At Evenes skal være et supplement og ikke en konkurrent til det eksisterende flytilbudet i Lofoten og Vesterålen er noe man også er opptatt av ved Evenes lufthavn:

Konkurransen mot regionale lufthavner er et ikke-eksisterende tema for Avinor på Evenes. Vi ønsker ikke at det skal være noen konkurranse mellom lufthavnene i regionen.

Målsettingen er å skape ny trafikk. Ifølge representanten fra Evenes lufthavn retter tilbudet fra Evenes seg også mot andre markeder enn de som betjenes av de regionale lufthavnene:

Svært mange av reisene fra de regionale lufthavnene baserer seg på helsereiser, NAV, det offentlige og slike ting. Det er snakk om andre grupper passasjerer og andre markeder.

I motsetning til de regionale lufthavnene som Leknes, Svolvær og Stokmarknes, som har begrensinger på rullebanene, kan Evenes ta imot større fly fra fjernere destinasjoner enn det de regionale lufthavnene kan. Derfor er tilbudet fra Evenes lufthavn mer et supplement enn en direkte konkurrent til de regionale lufthavnene, hevdes det.

Både fra Evenes lufthavn og Destinasjonsselskapenes side arbeides det med å få på plass flere direkteruter til utlandet. En direkterute som nevnes gjentatte ganger i intervjuer med ulike reiselivsaktører, er Evenes-London. Ved Rica Hotell i Svolvær kan man fortelle at det er mange turoperatører i London som venter på en direkteforbindelse til Evenes:

Det er kronglete for utenlandske turister å komme seg til Svolvær. Først skal du rekke flyet fra Oslo til Bodø, og så skal du rekke flyet fra Bodø til Svolvær. Risikoen er stor for ikke å rekke flyet fra Bodø, om du i det hele tatt er så heldig å komme med flyet fra Oslo. Det hadde vært bedre med transitt via London til Evenes.

Evenes lufthavn har hatt nær dialog med Norwegian om opprettelse av en Londonrute fra Evenes, noe de var nær på å få til:

Det som gjorde at Tromsø fikk Londonruta var imidlertid at Hurtigruta garanterte setekapasitet på strekningen Tromsø-London.

Evenes er også et viktig supplement til flytilbudet i regionen ettersom lufthavnen kan ta i mot større grupper reisende. Tabell 5.13 viser at det ved Evenes i snitt er langt flere personer i samme reisefølge enn hva som er tilfellet ved de regionale lufthavnene.

Tabell 5.13: Antall personer i reisefølget for reisende fra/til Lofoten og Vesterålen. Regionale lufthavner (juli-september2007) og Evenes (august-september2008).

Formål	Regionale lufthavner	Evenes
Arbeid	1,6	6,6
Fritid	2,2	4,1
Gjennomsnitt	2,1	4,5

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2007 og 2008

For reiselivet i Lofoten betyr det mye å kunne ta i mot større grupper av passasjerer, fordi det gir mulighet til å satse på andre markeder som kurs- og konferansesegmentet. Som det blir påpekt av en representant ved Svolvær lufthavn:

Det nye Thon-hotellet som bygges i Svolvær vil bety mye for regionen ettersom det tjener et udekket behov for konferansefasiliteter. Allerede før åpningen i februar er de tre første månedene overbooket. Et slikt hotell i Svolvær vil også motvirke avskalling til Evenes.

Ifølge en representant for Rica Hotell i Svolvær benytter hotellet Evenes lufthavn særlig ved internasjonale konferanser. Hotellet hadde fire internasjonale konferanser i 2008, tilsvarende ca. 1000 gjestedøgn. Kun 10-20 prosent av deltakerne på disse konferansene fløy inn via Svolvær. Grupper på under 30 personer bruker imidlertid fortsatt Svolvær lufthavn. Det er dyrere å fly derfra, men det er også dyrt å leie buss fra Evenes til Svolvær:

Utfordringen med å fly via Evenes er busstransporten videre til Svolvær. Rica har måttet hyre inn busser for å frakte gjestene til hotellet. Det går to busser hver vei i døgnet fra Evenes, men rutetidene er ikke tilpasset flyavgangene. Så lenge gruppene er store nok og lander samtidig, er det greit å leie inn buss. Men skal du ha tre-fire busser blir det dyrt. Vi har mistet to store konferanser på henholdsvis 120 og 170 personer pga dårlig transittforbindelse fra Evenes til Svolvær. Gode bussforbindelser til Evenes er gull verdt.

Tilbringertransport fra/til Evenes betegnes som en utfordring for reiselivet i Lofoten. I det følgende vil de reisendes valg av transportmiddel til lufthavnen belyses nærmere.

5.5 Tilbringertransport til Evenes

Vår reisevaneundersøkelse ved Evenes i august-september 2008 viser at 33 prosent av de reisende fra/til Lofoten og Vesterålen reiser kollektivt til lufthavnen, mens 64 prosent benytter bil parkert på lufthavnen eller blir kjørt av andre. Av tabell 5.14 og 5.15 fremgår valg av tilbringertransport blant bosatte og tilreisende til Lofoten og Vesterålen.

Bosatte i både Lofoten og Vesterålen kjører i all hovedsak selv til lufthavnen. Blant bosatte i Vesterålen er det en noe større andel som benytter seg av rutebuss enn bosatte i Lofoten, mens andelen som blir kjørt av andre er like stor for de to regionene.

Tabell 5.14: Valg av tilbringertransport blant bosatte i Lofoten og Vesterålen (2008).⁴⁰

	Leiebil	Bil parkert	Bil, andre kjørt	Rutebuss	Annet	Totalt
Lofoten	3	74	13	8	3	100
Vesterålen	1	69	14	14	2	100

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2008 (august-september).

⁴⁰ Bil parkert = bil kjørt selv og parkert på Evenes. Bil, andre kjørt = bil kjørt og returnert av andre.

Også blant de tilreisende er det en stor bilandel i tilbringertransporten. 27 prosent av de tilreisende til Lofoten benytter leiebil, mot 18 prosent blant de tilreisende til Vesterålen. 37 prosent av dem som har vært både i Lofoten og Vesterålen ankommer lufthavnen i leiebil. Andelen som blir kjørt i bil av andre er forholdsvis lik for de to regionene, mens Vesterålen har en høyere rutebussandel enn Lofoten. Til gjengjeld har Lofoten en betydelig høyere turbussandel enn Vesterålen.

Tabell 5.15: Valg av tilbringertransport blant tilreisende til Lofoten og Vesterålen (august-september 2008).

	Taxi	Leiebil	Bil selv	Bil, andre kjørt	Rutebuss	Turbuss	Annet	Totalt
Lofoten	2	27	6	23	16	24	3	100
Vesterålen	3	18	6	25	45	1	3	100
Både Lofoten og Vesterålen	2	37	4	18	31	2	6	100

TØI rapport 994/2008

Kilde: RVU fly 2008

Frem til 1. oktober 2008 var det to buss-selskaper med ruter fra Leknes til Evenes. Flybussen har nå avvirket sin virksomhet i Lofoten, men har fortsatt ruter fra Evenes til Sortland. Per i dag har Veolia Transport to daglige frekvenser fra Leknes til Evenes (kl. 08.15 og kl. 13.30), med en reisetid på ca. 4 timer og 45 minutter. Lofastekspresen (som trafikkeres av Cominor) har en daglig frekvens fra Svolvær kl. 15.00, med en reisetid på 3 timer og 10 minutter.

Valg av transportmiddel er en funksjon av tilbud. Reiselivs- og næringslivsaktører i Lofoten karakteriserer busstilbudet fra Lofoten til Evenes som dårlig, noe som også gjenspeiles i den lave bussandelen blant reisende til Evenes. En av våre informanter i Svolvær påpeker at:

Problemet er at bussen ikke er samordnet med flyavgangene. Man må derfor beregne en hel dag når man skal fly, inkludert ventetid på flyplassen. Hvis man skal med flyet som går kl. 20.00, må man ta en buss som går kl. 15.00, for så å vente på flyplassen i to-tre timer.

Også for reisende fra/til Vesterålen oppleves flybusstilbudet som et problem. Som påpekt hos Vesterålen Reiseliv:

Oppsamlingsstrategien som i dag føres på Flybussen fungerer ikke godt nok. Det er så mye folk på en del avganger til Evenes at det må settes opp ekstrabusser, noe som lett fører til forsinkelser. Kapasiteten er for dårlig, spesielt er tilbudet øst-vest for dårlig. Det burde vært tilbringertilbud for hver flygning.

Den forholdsvis høye andelen av tilreisende som benytter leiebil kan imidlertid også forstås som et ønske om økt fleksibilitet på hele reisen, og trenger nødvendigvis ikke kun ses i sammenheng med busstilbudet til/fra Evenes. Det kan imidlertid gjenspeile kollektivtransportdekningen i Lofoten og Vesterålen som helhet, som fra flere hold beskrives som utilstrekkelig. Hos Vesterålen Reiseliv beskrives problemet på følgende måte:

Problemet er at man ikke har klart å se transporttilbudene i sammenheng. De ulike tilbudene fly/buss/ferge korresponderer dårlig, noe som bidrar til at de eksisterende tilbudene ikke er attraktive for turistene.

Busselskaperens oppsamlingsstrategi kan ses i sammenheng med beleggskravene på de ulike strekningene. På ekspressbussruter opereres det med en driftskostnad pr. busskm. på 15-16 kr. Samtidig stiger billettprisene degressivt med reiselengden (lavere inntekt per km med økende avstand), noe som fører til høyere krav til belegg. Dersom man legger driftskostnader for ekspressbusser til grunn, og eksempelvis forutsetter at de reisende skal til Leknes (billettpris på 387 kr), vil man på strekningen Evenes-Leknes ha et beleggskrav på 9,6 personer pr. frekvens.⁴¹ På strekningen Evenes-Svolvær (billettpris på 274 kr), vil beleggskravet også være 9,6 personer pr. frekvens. Til Sortland fra Evenes vil beleggskravet med en billettpris på 240 kr være 6,5 personer pr. frekvens.

Ved Evenes lufthavn har man ikke vært klar over misnøyen med dagens buss-tilbud fra/til lufthavnen, men man er nå gjort oppmerksom på situasjonen og behovet for et slikt tilbud skal undersøkes nærmere.

5.6 Oppsummering

Det er som sagt for tidlig å gi sikre konklusjoner på Lofasts innvirkning på flytrafikk i Lofoten og Vesterålen, men det er grunnlag for foreløpige konklusjoner.

Trafikkutviklingen ved lufthavnene Leknes og særlig Svolvær for perioden januar-oktober 2008 representerer klare trendbrudd sammenliknet med utviklingen ved andre regionale lufthavner. Samtidig har Evenes lufthavn opplevd høyere vekst enn øvrige norske stamlufthavner, og har rundt 10 000 flere passasjerer i 2008 enn for samme periode 2007, mens Bodø har hatt en nedgang i transfer på 10 000 perioden. Nedgangen på Leknes og Svolvær var henholdsvis 2352 og 6523 passasjerer, i alt ca. 8900 passasjerer. Alt i alt tyder dette på at økningen på Evenes tilsvarer bortfallet av transfertrafikk på Bodø (10-12 000 passasjerer per år). Dersom det er en årsakssammenheng mellom disse to utviklingstendenser, ser det ut til at Lofast i liten grad har generert ny innenlands flytrafikk, men i hovedsak bidratt til overføring av trafikk fra Leknes og Svolvær til Evenes.

Når det gjelder utenlandstrafikken har chartertrafikken på Evenes økt med ca. 8000 passasjerer sommeren 2008. Økt kapasitet på Evenes tyder på at charteroperatørene har sett at Lofast har åpnet et nytt marked, og at veksten kommer i tillegg, dvs. at den i liten grad er overført trafikk fra andre flyplasser.

Blant flypassasjerer på strekningen Evenes-Oslo har andelen som skal til Lofoten økt, mens andelen passasjerer som har Vesterålen som reisemål er nærmest uendret.

Bedre kapasitet og mer konkurranse ved Evenes gjør at utbudet av rabatterte billetter er godt. Rimeligere billetter fra Evenes oppgis i undersøkelsen til å være en av hovedårsakene til at reisende fra/til Lofoten og Vesterålen benytter seg av Evenes lufthavn. Det er i fritidsmarkedet, som er det mest prissensitive segmentet, at lekkasjen til Evenes er størst.

⁴¹ Kostnadsmodell for ekspressbusser ((16*ant.km)/billettpris) (Lian og Rønnevik 2008).

Hoveddelen av de reisende om Evenes til Lofoten og Vesterålen er tilreisende, ikke bosatte i regionen. Høy andel fritidsreiser og stor andel tilreisende tyder på at Evenes er en viktig innfartsport for turister til regionen, mens forretningsmarkedet fortsatt benytter de regionale lufthavnene. Tid er penger for næringslivet, og i forhold til ressursbruk er det lite å spare på å reise om Evenes. Dette gjelder særlig for reisende til/fra Lofoten.

Muligheten for å ta imot større fly skaper også nye muligheter for turismen i Lofoten og Vesterålen i og med at det blir lettere å få inn større grupper til regionen, noe som kan ha betydning for eksempel for kurs- og konferanse-segmentet. Reisende til/fra Lofoten og Vesterålen som reiser om Evenes er ofte mange i samme reisefølge.

Dårlig busstilbud til/fra Evenes trekkes frem en utfordring som må løses for at reiselivet i Lofoten og Vesterålen skal få størst mulig utbytte av de mulighetene Lofast og Evenes gir. Ved Evenes lufthavn er man imidlertid gjort oppmerksom på misnøyen med busstilbudet, og man skal se nærmere på behovet for tilbringertransport fra/til lufthavnen.

6 Konklusjon og videre oppfølging

Lofast gir Lofoten betydelig forbedret tilgjengelighet mot nord og øst. Kjøretiden mellom Svolve og Evenes lufthavn er nå snaut 2 ½ time, omtrent 1 ½ time kortere enn før. Tilpasninger tar imidlertid tid og følger ikke automatisk av en infrastrukturinvestering. Nye muligheter krever oppfølging og handling fra berørte aktører for å realiseres. Vi har her observert kortsiktige virkninger på veg- og flytrafikk, næringsliv og reiseliv et knapt år etter åpningen av Lofast.

Vegtrafikk

Åpningen av Lofast førte til en kraftig reduksjon i fergetilbudet mellom Svolve og Skutvik. Det går nå kun én ferge daglig. Trafikkreduksjonen på Svolve-Skutvik motveies av en trafikkøkning på sambandet Bognes-Lødingen som er blitt styrket etter Lofast (fire ekstra daglige avganger hver vei).

Omfanget av biltrafikk til/fra Lofoten er økt med 46 prosent i perioden januar-august 2008, sammenliknet med samme periode 2007. Økningen på 113 000 biler er sammensatt av trafikk på Lofast (+250 000 biler) og nedgang på fergene Svolve-Skutvik (-29 000 biler) og Fiskebøl-Melbu (-108 000 biler). Ferga Moskenes-Bodø har omtrent uendret trafikk.

En stor andel av trafikkøkningen ser ut til å skyldes både dagsbesøk til Lofoten fra nærområder som Vesterålen og Harstad, og Lofotværingers reiser ut av Lofoten. Vi har ikke statistikk på retningsbalansen, men opplysninger fra informanter tyder på at trafikkstrømmene går begge veier. Lofotværingers reiser i større grad til Harstad for å handle, samtidig som Harstadværingers i større grad bruker Lofoten som feriemål for kortere turer.

Økt overnattingsturisme betyr lite for vegtrafikkutviklingen. En økning på 30 000 overnattinger i Lofoten sommeren 2008 sammenliknet med sommeren 2007, vil med antakelse om gjennomsnittlig oppholdstid på seks døgn og to personer per bil kun utgjøre 5000 passeringer.

Turisme

Lofoten har hatt 14 prosent økning i antall overnattinger for sommersesongen 2008 (juni-august) sammenliknet med sommeren 2007. Dette er et trendbrudd. Det er overnattinger i hytter, rorbuer og camping som øker. Hotellene er fulle om sommeren og kan ikke absorbere trafikkøkning som følge av Lofast.

Det er nordmenns overnattinger i Lofoten som har økt mest (+23 000), mens antall utlandske overnattinger økte med 6000. Mye tyder på at det særlig har vært en økning i antall lokale/regionale besøkende fra nordøst (Harstadregionen), og et større innslag av korte helgeturer enn tidligere. Dette underbygges av informanter som forteller at Lofast har gitt økte besøkstall fra nærområdene fordi fastlands-

forbindelsen forenkler adkomsten nord- og østfra. Samtidig har den reduserte fergeforbindelsen Svolvev-Skutvik vanskeliggjort adkomsten sørfra i den grad at flere europeiske bussoperatører har valgt å ikke komme til Lofoten sommeren 2008.

Sommersesongen i Lofoten er selvdreven. Utfordringen fremover er å utvide skuldresesongen. I den forbindelse tillegges Lofast stor vekt, ettersom enklere adkomst gjør det lettere å tiltrekke seg besøk. Lofast er et godt salgsargument både overfor lokalmarkedet og i forbindelse med direkteflyvninger fra Oslo til Evenes lufthavn.

Foreløpig er konklusjonen at selv om det er det regionale og nasjonale bedrifts- og kortferiemarkedet som til nå har hatt nytte av den nye fastlandsforbindelsen, vil det også på sikt kunne ligge et potensial for økt utlandstrafikk. I hvilken grad reiselivsnæringen klarer å utnytte dette potensialet, gjenstår imidlertid å se.

I absolutte tall er nedgangen i antall overnattinger i Vesterålen liten i forhold til veksten i Lofoten. Det betyr at veksten i antall overnattinger i Lofoten ikke kun kan tolkes som en omfordeling av besøkende mellom Vesterålen og Lofoten, men at det representerer en reell vekst i antall overnattinger for Lofoten sin del.

Flytrafikk

Når det gjelder Lofasts innvirkning på flytrafikken, er det mye som tyder på at fastlandsforbindelsen i liten grad har generert ny innenlands flytrafikk, men i hovedsak bidratt til overføring av trafikk fra Leknes og Svolvev til Evenes. Når det gjelder utenlandstrafikken derimot, ser det ut til at Lofast har tilrettelagt for vekst i chartertrafikken fra Evenes, og at dette er en vekst som kommer i tillegg til eksisterende flytrafikk. Lofast gir reduksjoner i reisekostnader gjennom enklere tilgang til Evenes Lufthavn og billigere flybilletter til Oslo og utlandet enn det de regionale lufthavnene og Widerøe kan tilby.

Godstransport, stordriftsfordeler og spesialisering

I teorien vil transportinfrastrukturinvesteringer som regel gi reduserte fraktkostnader og/eller reduserte reisekostnader. Funn fra intervjuene viser at det ikke er reduksjoner i fraktkostnader som utgjør den største fordelene av Lofast, men heller større forutsigbarhet og økt fleksibilitet som følge av redusert avhengighet av ferge. I den delen av fiskerinæringen som eksporterer fersk fisk, er pålitelighet altoverveiende viktig. Rekker man ikke fram i tide for å nå transportene videre til kontinentet, risikerer man å miste salget. Samarbeidsforholdet mellom leverandør og kunde vil også kunne påvirkes. I den sammenheng er en marginal reduksjon i transportkostnader av mindre betydning.

Vi har ikke sett eksempler på at lavere transportkostnader skaper vekst gjennom økt bruk av stordriftsfordeler og spesialisering. Dette kan skyldes utvalget av bedrifter, men også at næringene i området har et begrenset potensial for dette. Lofast legger imidlertid grunnlag for en reorganisering av selve transportnæringen, men det gjenstår å se i hvilken grad dette vil skje.

Økt romlig konkurranse

Bedre infrastruktur kan åpne for konkurranse fra eksterne rivaler. Det er tendenser til økt konkurranse fra servicebedrifter blant annet i Harstad. Hvorvidt handelslekkasje til Harstad motveies av økt reiselivstrafikk fra samme område, vil først vise seg etter tid. Per i dag er det derfor vanskelig å si noe om nettoeffekten.

Endringspotensialet av en infrastrukturinvestering henger sammen med avstandsforhold og tettstedsstruktur. Foreløpig er det Svolvær som ser ut til å tjene mest på den nye fastlandsforbindelsen, mens avstanden fra Leknes til Harstad/Evenes blir for lang til at Lofast benyttes i særlig grad. Lofast gir også en mulighet for å skape nye tettsteder basert på turisme (Raftsundprosjektet). Denne tilleggseffekten av å åpne opp tidligere utilgjengelige steder, vil på sikt vil kunne være en betydningsfull ringvirkning av Lofast.

Redusert fergekapasitet Skutvik- Svolvær

Redusert kapasitet på ferga mellom Svolvær og Skutvik har skapt problemer for turismen, spesielt for det markedet som kommer sørfra. Det har vært stor frustrasjon pga lange fergekøer, og flere av de større, europeiske bussoperatørene har valgt ikke å komme til Lofoten sommeren 2008.

Tidligere fulgte bussoperatørene en fast rute for å komme til Lofoten. Dette er nå blitt vanskeligere, blant annet pga bestemmelser om sjåførers hviletid og bortfall av mulighet til å hvile på ferga. Det gjelder også for godstransport at Lofast ikke nødvendigvis gir redusert kjøretid på langdistanseskjøring hvor sjåføren må ha sin hviletid uansett.

Videre har turismen på Hammarøy fått en knekk pga redusert fergetilbud. Fiske-transporter til/fra Skrova har også blitt vanskeligere etter nedskjæringen på Skutvikferga.

Videre oppfølging

Reiselivsnæringen har til nå i liten grad utviklet strategier for å utnytte de nye mulighetene Lofast gir. Vår studie over kortsiktige virkninger bør derfor følges opp av en ny studie om en fem års tid. Reiseliv er en spesielt interessant næring å følge fremover, og det er mange spørsmål som melder seg:

Hvilke strategier, planer og investeringer vil næringen utvikle?

Vil den økte turisttrafikken fra Harstad/ Narvik vedvare, eller representerer økningen et kortvarig fenomen som drives av nysgjerrighet til Lofast?

I hvilken grad vil Lofast bidra til å utvikle skuldersongen og tiltrekke seg det pengesterke bedriftsmarkedet?

Legger Lofast og bedre tilgang til Evenes til rette for større gruppereiser til Lofoten og Vesterålen, og hvordan vil dette påvirke reiselivsnæringen på sikt?

Hvordan vil Lofast påvirke reiselivsnæringen i naboområdene til Lofoten og Vesterålen? Vil Lofast kanalisere mer av langdistansetrafikken sørfra gjennom Sverige? Hva blir eventuelt konsekvensene av endrede trafikkmønstre for Bodø, Hamarøy og Helgelandskysten?

Det er også tydelig at flere aktører innen godstransport ikke har lagt om sine ruter, eller tilpasset sitt distribusjonsnett optimalt med tanke på de muligheter Lofast gir. Det er behov for en oppfølgende studie av dette som blant annet ser på ytterligere styrking av Narviks rolle i godstransportene.

For flytrafikken kan det tenkes en ytterligere utvidelse av rutetilbudet på Evenes, spesielt hvis vegsystemet kontinuerlig utbedres. Hva vil virkningene av bedre vegforbindelse bli når den kombineres med et større rutetilbud på Evenes? I denne sammenheng er potensialet for bedriftsmarkedet og innkommende charter særlig interessant, ikke minst for reiseliv og for andre aspekter ved regional utvikling. Foreløpig er lite gjort, og en oppfølgende studie er på sin plass.

Til sist er det interessant å følge opp fiskerinæringen. Har den blitt mer konkurransedyktig, spesielt på fersk fisk, som følge av en sikrere og raskere Lofastforbindelse?

Et felles inntrykk fra intervjuene er at Lofast gir nye muligheter, men at de færreste aktivt har utviklet strategier for å utnytte disse. En oppfølgende undersøkelse om noen år vil kunne avdekke større endringer. Dette vil også bidra til å styrke den generelle kunnskapen om sammenhengen mellom infrastrukturinvesteringer og ringvirkninger.

Referanser

- Aftenposten. 2008. Under den hvite bro. Av Astrid Løken, 30.10.2008.
- Avinor trafikkstatistikk. 2008.
- Avisa Nordland. 2007. "Ett års prøvedrift Svolvær-Skutvik." Av Øyvind A. Olsen, 28.11.2007.
- Avisa Nordland. 2008. "Forbannet for at ferga står." Av Inger Anne Lillebø, 22.07.2008.
- Avisa Nordland. 2008. "Svenskene kan skumme fløten." Av Øyvind A. Olsen, 30.07.2008.
- Avisa Nordland. 2008. "Reiseoperatør vil ikke bruke Lofast." Av Øyvind A. Olsen, 31.07.2008.
- Banister, D. og Y. Berechman. 2001. Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9 (3), 209-218.
- Bråthen, S. 2001. Essays on economic appraisal of transport infrastructure. Examples from aviation and fixed fjord links. Doktor ingeniøravhandling 2001.5. Institutt for samferdselsteknikk. IST-rapport 2001.12, NTNU Trondheim.
- Bråthen, S., K. S. Eriksen, H. Minken, F. Ohr og I. Thorsen. 2003. Virkninger av tiltak innen transportsektoren. En kunnskapsoversikt. Rapport til Effektutvalget. Møreforskning/Høgskolen Stord-Haugesund/TØI.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Gjerdåker, A. og Vågane, L. 2008. Næringslivets persontransporter. *TØI-rapport 938/2008*. Transportøkonomisk Institutt, Oslo.
- Larsen, I. K. 2003. Verdiskaping ved fisketransporter. *TØI-rapport 651/2003*. Transportøkonomisk Institutt, Oslo.
- Leitham, S., R. W. McQuaid og J. D. Nelson. 2000. The influence of transport on industrial location choice. a stated preference experiment. *Transportation Research Part A. Policy and Practice*, 34 (7), 515-535.
- Lian, J. I. og Rønnevik, J. 2008. OSL Terminal 2: Parkering og kollektivandel. Arbeidsdokument *KT/1448/2008*. Transportøkonomisk Institutt, Oslo.
- Linneker, B. og N. Spence. 1996. Road transport infrastructure and regional economic development The regional development effects of the M25 London orbital motorway. *Journal of Transport Geography*, 4 (2), 77-92.
- Lofotposten 2006. "Bare tre setninger om Skrova-fergen." Av Knut Johansen, 07.11.2006.
- Ludvigsen, J. 2001. Virkningene av bedre transportinfrastruktur på næringslivets konkurransevne. Arbeidsdokument TR1059/2001. Transportøkonomisk Institutt.

- Lyche, L. og S. Bråthen. 2004. Brukersynspunkter på virkninger av transporttiltak. En Delfistudie av Eiksundsambandet. Arbeidsnotat 2004.6. Høgskolen i Molde, Oktober 2004.
- NRK Nordland. 11. august 2008.
- NRK nyheter Troms og Finnmark. 2008. 2. oktober 2008.
- Preston, J. og T. Holvad. 2005. A Review of the Empirical Evidence on the Additional Benefits of Road Investment. Deliverable D1 of the Rees Jeffrey Road Fund Study on Road Transport and Additional Economic Benefits, June 2005.
- Reiseliv @ Nord-Norge (<http://statistikknnett.com/nord-norge/>) 15.10.08
- Rideng, A., Gripsrud, M. og J. M. Denstadli. 2007. Reisevaner på fly 2007. *TØI-rapport 974/2008*. Transportøkonomisk Institutt, Oslo.
- St. meld 53 (1997-98). Innst. S. nr. 73 1998-99 *Innstilling fra samferdselskomiteen om Lofotens fastlandsforbindelse, St. meld 53 (1997-98)*.
- St. prp. 76 2000-2001 *Om ein del saker på samferdselsdepartementets område*.
- Statens Vegvesen. 2006. Samferdselsutredning for nordre Nordland/Sør-Troms. Region Nord. 2006-11-03.
- Statens vegvesen Nordland. 1996. *Konsekvensutredning plan- og bygningslovens kap. VII. Lofotens fastlandsforbindelse. Samlerapport*. September 1996.
- Straatemeier, T. 2008. How to plan for regional accessibility? *Transport Policy*, 15 (2), 127-137.
- Vesterålen online. 2008. ”Lofast skaper stor trafikkøkning på Lødingen-Bognes.” Av Ivar L. Paulsen, 18.07.2008.

Vedlegg 1: Intervjuer

- Andreassen, Line. Skjærbrygga, Stamsund, 6. august 2008.
- Bolsøy, Robin (eier), Melbu Hotell, Melbu, 7. august 2008.
- Bruun, Svein R. (salgsdirektør), Vesterålen Hotell og Kongressenter, Stokmarknes, 7. august 2008.
- Gundersen, Monica (økonomi- og markedsansvarlig), Evenes lufthavn, telefonintervju, 4. september 2008.
- Hagen, Asgeir (lufthavnsjef), Bodø lufthavn, telefonintervju, 26. august 2008.
- Helland, Svein (adm.dir.), Coop Lofoten, Svolvær, 5. august 2008.
- Idem, Thomas. Nusfjord Rorbuanlegg, 6. august 2008.
- Johansen, Sveinung. Arctic Buss Lofoten, telefonintervju, 28. august 2008.
- Jøraandstad, Steinar (idé og konseptutvikler) og Geir Martin (logistikk og gjennomføringsansvarlig), XXLofoten, Svolvær, 5. august 2008.
- Larsen, Bjørnar (terminalleder), Nordtrafikk Gods, Leknes, 6. august 2008.
- Lillestøl, Paul (adm.dir.), Lofoten Pelagiske, Svolvær, 5. august 2008.
- Mosseng, Britt (eier), Lofoten Sjøprodukter, Mortsund (Leknes), 6. august 2008.
- Ohna, Eirik Aa. (markedsansvarlig), Destinasjon Lofoten, Svolvær, 4. august 2008.
- Opsahl, Bjørn (lufthavnsjef), Svolvær lufthavn Helle, telefonintervju 25. august 2008.
- Schøyen, Roy-Odd (reiselivssjef), Vesterålen Reiseliv, Telefonintervju 11. august 2008.
- Selnes, Jan Arne (daglig leder), Schenker Avdeling Sortland - Nordtrafikk Gods AS, 7. august 2008.
- Schive, Claus (direktør), Aker Seafoods, Stamsund, 6. august 2008.
- Slydal, Malfred (lufthavnsjef), Leknes lufthavn, telefonintervju 25. august 2008.
- Stave, Jørn (lufthavnsjef), Stokmarknes lufthavn Skagen, telefonintervju 26. august 2008.
- Vikan, Jan Rune (direktør), Rica Hotell Svolvær, 5. august 2008.
- Aas, Richard H. Maskinforretning Axel Jacobsen, Svolvær, 5. august 2008.

Vedlegg 2: Spørsmål til reisende ved Evenes lufthavn

1. I hvilken kommune bor du?
2. Hvilket år er du født?
3. Er du:
..... mann
..... kvinne
4. Med hvilket transportmiddel ankom du Evenes lufthavn?
..... Taxi
..... Leiebil
..... Egen bil parkert på lufthavnen
..... Bil som kjøres/returneres av andre
..... Rutebuss
..... Turistbuss/organisert transport
..... Korresponderende fly (transfer)
..... Annet (spesifiser):
5. Hvor lang tid har du brukt på reisen til lufthavnen i dag?
..... 30 minutter eller mindre
..... 30 - 60 minutter
..... 1 - 2 timer
..... 2 - 3 timer
..... 3 - 4 timer
..... over 4 timer
6. Er Oslo lufthavn ditt endelige reisemål?
..... Ja
..... Nei, endelig reisemål er.....
7. Hvor mye kostet flybilletten tur/retur (inkl. avgifter)?norske kroner
8. Hva er reisens hovedformål? (*sett kryss*)
..... Reise til/fra arbeidssted
..... Kurs, konferanse, kongress, messe, seminar
..... Annen forretnings-/tjenestereise
..... Besøke slekt/venner
..... Ferie-/helgetur og liknende
..... Annet (spesifiser):
9. Hvor mange personer er det i ditt reisefølge inkludert deg selv?
..... personer

10. Hvor mange overnattinger har du på denne reisen? (skriv antall)

..... netter

11. Hvorfor valgte du Evenes framfor andre lufthavner i området? (flere svar mulig)

..... Finnes ikke annet reelt alternativ

..... Evenes ligger nærmest

..... Rimeligere billetter fra Evenes

..... Færre (eller ingen) mellomlandinger

..... Større fly/bedre komfort

..... Hyppigere avganger

..... Flyreisen er del av et pakke tilbud/gruppereise

..... Andre grunner (spesifiser):

..... Vet ikke

Spørsmål 12 og 13 besvares kun av bofaste i Lofoten/Vesterålen

12. Hvor mange ganger har du reist med fly fra disse lufthavnene de siste 12 mnd? (skriv antall)

..... Evenes

..... Stokmarknes

..... Svolvær

..... Leknes

..... Bodø

..... Narvik

..... Andenes

13. Har den nye fastlandsforbindelsen til Lofoten (Lofast) gjort det mer aktuelt for deg å fly til/fra Evenes?

..... Nei, jeg kjører ikke via Lofast for å komme til
Evenes

..... Nei, jeg ville flydd fra Evenes uansett

..... Ja, i noen grad

..... Ja, i stor grad

..... Vet ikke

Spørsmål 14 - 21 besvares kun av besøkende (ikke bofaste) til Lofoten/Vesterålen:

14. Har du vært i Lofoten tidligere?

..... Ja, på ferie

..... Ja, i tilknytning til arbeid

..... Ja, annet formål (spesifiser):

..... Nei

15. Hvis ja, hvordan reiste du sist du var i Lofoten?

..... Fly til Evenes

..... Fly til Leknes

..... Fly til Svolvær

..... Fly til Bodø + båt

..... Tog til Bodø + båt

..... Bil og båt

..... Hurtigruten

..... Annet (spesifiser):

16. Er reisen en del av en organisert pakketur/ gruppereise?

- Ja
- Nei

17. Hvordan ble flybilletten bestilt?

- Via internett
- På telefon
- Hos reisebyrå
- Annen måte (spesifiser):.....

18. Har du deltatt i organiserte fellesaktiviteter på turen?

- Ja
- Nei

19. Dersom ja, hva slags aktivitet(er)? (flere svar mulig)

- Fisketur
- Båttur
- Kajakkur
- Sykkeltur
- Fjelltur
- Hvalsafari
- Ørnesafari
- Vikingmuseum
- Annet (spesifiser):

20. Hva slags type overnatting har du benyttet deg av på reisen? (skriv antall netter på hvert sted)

- Hotell
- Rorbu eller pensjonat
- Privat
- Hurtigruten
- Annet (spesifiser):
- Har ikke overnattet

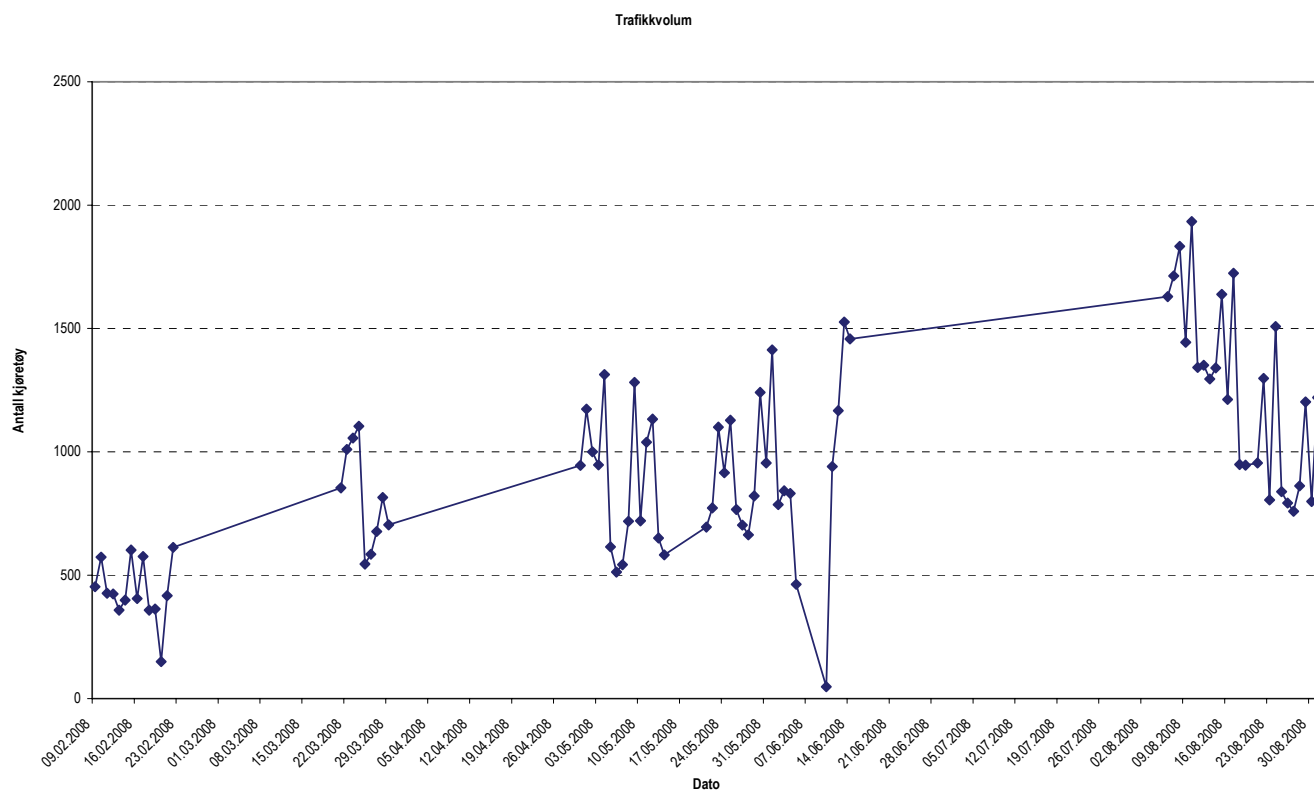
21. Hvor var ditt viktigste besøkssted på denne reisen?

- Harstad
- Narvik
- Lofoten (spesifiser sted):
- Rundreise i Lofoten
- Vesterålen (spesifiser sted):
- Rundreise i Vesterålen
- Både Lofoten og Vesterålen
- Annet: (spesifiser).....

22. Dersom du har kjørt den nye bilveien fra Lofoten (Lofast) til Evenes; opplevde du veistrekningen som en positiv del av reisen?

- Nei, det var kun en transportetappe
- Ja, pga fin utsikt/fin natur
- Ja, av andre årsaker:

Vedlegg 3: Trafikkutvikling i Sørðalstunnelen



Vedlegg 4: Rutetilbud ved utvalgte lufthavner i regionen

Avreise-lufthavn	Destinasjon	Frekvens	Selskap	Avreise-lufthavn	Destinasjon	Frekvens	Selskap	
Bodø	Andøya	1	WF	Evenes	Bodø	2	WF	
	Bergen	1	WF		Oslo	4	SK	
	Brønnøysund	4	WF		Oslo	3	DY	
	Evenes	2	WF		Tromsø	2	WF	
	Mo i Rana	4	WF		Trondheim	1	WF	
	Mosjøen	4	WF		Leknes	Bodø	7	WF
	Namsos	1	WF			Røst	1	WF
	Narvik	3	WF			Svolvær	1	WF
	Oslo	7	SK		Svolvær	Bodø	7	WF
	Oslo	3	DY			Leknes	1	WF
	Rygge	1	DY	Stokmarknes	Andøya	2	WF	
	Røst	2	WF		Bodø	6	WF	
	Sandnessjøen	4	WF		Tromsø	3	WF	
	Stokmarknes	6	WF	Andøya	Bodø	3	WF	
	Svolvær	7	WF		Narvik	1	WF	
	Tromsø	6	SK		Stokmarknes	1	WF	
	Tromsø	5	WF		Tromsø	2	WF	
	Tromsø	1	DY					
	Trondheim	8	WF					
	Trondheim	6	SK					
Trondheim	1	DY						
Værøy	2	Luftransport						

Ruter per 20. oktober 2008

WF = Widerøe

SK = SAS

DY = Norwegian

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo