

Sammendrag:

Forlengelse av rullebaner i Lofoten og Vesterålen – effekter på marked, ruteøkonomi og statstøtte

Lengre rullebane på Leknes og Stokmarknes kan gi direkterute til Oslo med turbopropfly. I tillegg vil det bli mer konkurranse på noen regionale flyruter med tilskudd fra staten. Tilskuddet til regionale flyruter vil halveres fra dagens nivå på 105 millioner kr per år. En stamflyplass i Lofoten vil kunne få et tilstrekkelig marked for et stort jetfly rundt år 2020-2025, fordi det kan regnes med en betydelig tilbudsstimulering. Tilskuddet til regionale flyruter vil da gå ned til anslagsvis 27 millioner kr, en besparelse på 78 millioner kr per år. Det er òg grunnlag for ruter til Trondheim og Tromsø. En regional jet til Oslo vil passe bedre til markedsstørrelsen, men gir i mindre grad rom for billige billetter.

Hadsel kommune og Vestvågøy kommune ønsker forlengelse av rullebanene på Stokmarknes lufthavn og Leknes lufthavn for å skape muligheter for å håndtere større fly enn i dag. Det er også foreslått en 2000 m rullebane for jetfly i Lofoten. Alle alternativer kan gi grunnlag for direkteruter til Oslo og besparelser for staten i sitt kjøp av regionale flyrutertjenester (FOT-ruter) i området. Det er ikke offentlig kjøp av flyruter på Stokmarknes. Det årlige tilskuddet og antall passasjerer på FOT-rutene er:

Røst	12 millioner kr	10 000 passasjerer
Leknes	30 millioner kr	90 000 passasjerer
Svolvær	37 millioner kr	70 000 passasjerer
Andenes	26 millioner kr	37 000 passasjerer

Det er sett på to alternativer – det ene er 1200-1400 m rullebane som kan ta ned fly på 50-76 seter, det andre er en ny stor felles flyplass i Lofoten som kan ta ned større jetfly. Markedsanslag for året 2016 er lagt til grunn.

Det er i dag 3 flyplasser i området: Leknes med 90 000 passasjerer, Svolvær med 70 000 passasjerer og Stokmarknes med 100 000 passasjerer. Om lag halvparten av passasjerene skal til Bodø og 30-40 % til Oslo/ Sør-Norge. På Osloreiser er det lekkasje til Evenes lufthavn fra Stokmarknes og Svolvær. Det er relativt dyre billetter til Oslo via Bodø. Gjennomsnittsprisen er 4700 kr på yrkesreiser og 2950 kr t/r på fritidsreiser. Reiselivet i Lofoten har et betydelig potensial som kan bli utløst ved nye direkteruter til Oslo med lavere pris og økt kapasitet.

50-75 seters fly på flyplasser som er 1200-1400 m lange

Det er sett på fire flytyper: Dash8-300 med 50 seter, Dash Q400 med 78 seter, ATR-42 med 46 seter og ATR-72 med 76 seter. ATR har større utbredelse i Europa og er forutsatt operert av et selskap med relativt lave kostnader, fordi det

er mer konkurranse blant ATR-operatører enn Dash-operatører. Med ett fly rekker man tre rundturer til Oslo om dagen.

Det er et marked for direkteruter til Oslo med slike fly. Flytiden blir 2:10-2:15 timer, mens de fleste reiser via Bodø tar ca 3 timer. I tillegg vil billettprisene bli lavere, f.eks. 3600 kr på yrkesreiser og 1900 kr på fritidsreiser. Dette gir besparelser på 1000 kr i forhold til dagens gjennomgangspriser.

På FOT-rutene vil markedet til Bodø bli redusert og en kan benytte ATR-42 på Leknes og Andenes (kombinert med Stokmarknes). Begge disse forhold gir besparelser. Det vil bli om lag 60-65 000 passasjerer på hver av FOT-rutene til Leknes, Svolvær og Stokmarknes. Det holder da med 4 rundturer med ATR-42 eller 5 turer med DH8-100. Til Røst flys det to ganger daglig direkte til Bodø.

Nytt tilskuddsbehov er beregnet til 38 millioner kr mot dagens 105 millioner kr. Dersom dagens kostnadsnivå legges til grunn på Røst og Svolvær, blir tilskuddsbehovet 53 millioner kr, en årlig besparelse på 52 millioner kr.

Stamflyplass for jetfly i Lofoten

Det er forutsatt at flyplassen kan ta ned jetfly av den størrelse som SAS og Norwegian benytter. Driftskostnadene per passasjer blir relativt lave, og det blir mulig å holde gjennomsnittlige billettpriser på 2700-3300 kr for yrkesreiser og 1800-1900 kr for fritidsreiser.

Et kritisk punkt er om markedet er stort nok til fylle disse flyene. Det kreves anslagsvis 170 000 – 200 000 passasjerer avhengig av hvor stort flyet er (141 eller 186 seter). Det er anslått at et stort reiselivspotensial kan utløses, særlig hvis økt overnattingskapasitet og aktiviteter/attraksjoner utvikles. Videre vil det ligge en betydelig tilbusstimulering i et nytt tilbud. Pris, reisetid, flytype og større kapasitet er faktorer som vil bidra til økte trafikk. Det er ikke usannsynlig at det kan være et marked for en slik jetflyrute i 2016, men 2020-2025 er mer sannsynlig. Sesongvariasjon vil være en utfordring. Videre vil markedet bli for lite til å oppnå konkurranse.

Med en stamflyplass i Lofoten vil også FOT-rutene benytte denne fordi de eksisterende flyplasser forutsettes nedlagt. Dette betyr at trafikken fra Leknes og Svolvær samles på én flyplass/rute. Denne rute vil kunne gå i balanse uten støtte fra staten. I tillegg vil det kunne være grunnlag for en rute til Trondheim og Tromsø med én daglig rundtur. Dermed vil det kun være FOT-ruter til Røst og Andenes med et samlet støttebeløp på 27 millioner kr, dvs. en årlig besparelse på 78 millioner kr.

Regionale jetfly på 1700 m rullebane på Leknes

Et regionalt jetfly på 1700 m rullebane på Leknes vil i langt mindre grad enn store jetfly bidra til trafikkstimulering pga høyere kostnader per sete. Det anslås at billettprisene t/r med 95000 passasjerer kan bli ca 600 kr lavere enn dagens gjennomgangspriser. Det blir noe mindre trafikk på Bodørutene, og det samlede FOT-tilskuddet vil bli snaut 60 millioner kr på Oslorutene hvis Svolvær lufthavn opprettholdes og kun 27 mill kr hvis Svolvær lufthavn nedlegges og all trafikk går fra Leknes. Også her er det grunnlag for en rute til Trondheim og til Tromsø med en daglig rundtur.

Det er i dette prosjektet ikke sett på investeringsbeløp eller driftsøkonomi på flyplasser.