

Sammendrag:

Potensialet for Florø lufthavn i et regionalt perspektiv

Flytilbudet ved Florø lufthavn er godt sammenlignet med tilbudet på øvrige regionale lufthavner på Nordvestlandet. Helikopterflygningene til fra kontinentalsokkelen er et viktig grunnlag for flytilbudet fra Florø. Næringslivet ønsker et bedre flytilbud, men ønskene varierer. Noen vil bedre tilbudet nordover, mens andre ønsker en direkterute til Stavanger eller i alle fall en senere avgang til Bergen.

Flesteparten av de offshoreansatte bor i Hordaland og Rogaland. Bergen er derfor et viktig knutepunkt for oljetrafikken. Den siste avgangen til Bergen går i dag for tidlig til at passasjerene fra siste innkommende helikopter kommer med. En forskyving av siste avgang til Bergen vil gjøre Florø til et bedre knutepunkt for offshoretrafikk.

Stavanger er den eneste destinasjonen som i dag er stor nok til å forsvare en ny rute. Ruten er vanskelig å realisere på grunn av begrenset flykapasitet ved Florø lufthavn. En ny rute vil redusere behovet for kapasitet og frekvens på Bergensruten.

Florø lufthavn skaper sysselsetting lokalt, og et godt flytilbud har stor betydning for næringslivet i Florø og området rundt. Helikopterbasen og andre baseaktiviteter for offshorevirksomheten har et potensial for ringvirkninger som sammen med økt aktivitet offshore trolig vil gi behov for et styrket flytilbud i framtida.

Bakgrunn og problemstilling

God tilgjengelighet og gode kommunikasjoner er av stor betydning for næringslivets utviklingsmuligheter og konkurranseevne. I et land som Norge, med spredt bosetting og lange avstander, spiller flytransport en svært viktig rolle for befolkning og næringsliv. Lufthavner innehar en viktig rolle i luftfartssystemet, ikke bare som infrastruktur- og tjenestetilbyder for fly og passasjerer, men også for regionen som helhet.

Næringsutviklingsselskapet Sunnfjord 2020 og Flora kommune ønsker å utvikle Florø lufthavn og næringslivet i kommunen. Aktuelle tiltak er først og fremst å utvikle et bedre rutetilbud. Dette er bakgrunnen for at Transportøkonomisk institutt (TØI) er gitt oppdraget med å kartlegge potensialet for Florø lufthavn. Formålet med prosjektet er å analysere utviklingsmulighetene i regionen, lufthavnenes markedsgrunnlag, drivkreftene i luftfarten, og potensialet for nye flyruter.

Regionale lufthavner på Nordvestlandet

Flytilbudet ved Florø lufthavn er godt sammenlignet med tilbudet ved øvrige regionale lufthavner på Nordvestlandet. Det er stor variasjon i volumet på flytrafikken ved de regionale lufthavnene på Nordvestlandet, men det er små variasjoner når det gjelder transportmiddelfordeling, reisemål, reisemål og billettpris. På reiser til/fra nærliggende destinasjoner som Bergen og Ålesund dominerer bil, mens fly har betydelige markedsandeler på reiser til Oslo, Stavanger og Trondheim. Hovedtyngden av flytrafikken til/fra de regionale lufthavnene går mot Oslo eller til utlandet via Oslo. Reiser til Bergen, Stavanger og Trondheim er i all hovedsak arbeidsrelatert, mens øvrige reiser har omtrent like mange fritids- og arbeidsreiser.

Det er lekkasje fra nedslagsfeltene til regionale lufthavner eller til nærliggende stamlufthavner. Lekkasjen fra Ørsta-Volda og Sandane er størst. Reisende til/fra Florø lufthavnsnedslagsfelt benytter i stor grad den lokale lufthavnen. Florø lufthavn trekker også til seg reisende til/fra Vågsøy, Selje, Jølster, Naustdal og Førde.

Florø lufthavns betydning for sysselsetting og næringsliv

En kartlegging av sysselsettingen ved Florø lufthavn viser at 137 årsverk er direkte knyttet til virksomheten ved lufthavn. Beregninger av ringvirkningene av virksomheten ved lufthavnen viser at indirekte og induserte virkninger generer ytterligere ca 70 årsverk.

Helikopterflygningene til fra kontinentalsokkelen er et viktig grunnlag for flytilbudet fra Florø. I tillegg til offshorenæringen er det en rekke andre næringer og virksomheter i Florø som nyter godt av offshorevirksomheten uten direkte å være knyttet til den fordi aktiviteten skaper et trafikkgrunnlag for å kunne tilby et godt flytilbud. Bedre kommunikasjonsmuligheter skaper igjen muligheter for lokalt næringsliv til å tilknytte seg kunder, leverandører og kompetansemiljøer.

Næringslivet i Florø vektlegger betydningen av gode kommunikasjoner og et godt flytilbud. Det legges spesielt vekt på viktigheten av direkteruter, hyppige avganger og god regularitet. Hyppige avganger er viktigere enn store fly. Næringslivet ønsker et bedre flytilbud, men ønskene varierer. Noen vil bedre tilbudet nordover, mens andre ønsker en direkterute til Stavanger eller i alle fall en senere avgang til Bergen. Danish Air Transports (DAT) manglende integrasjon med andre selskaper kan skape utfordringer. Enkelte bedrifter har også utfordringer når det gjelder flyfrakt, særlig frakt som faller inn under kategorien farlig gods.

Florø lufthavn benyttes til dels også av næringslivet i Vågsøy kommune. Det fremheves at bedre korrespondanse mellom båt- og flyruter er en forutsetning for at Florø lufthavn skal være et attraktivt alternativ.

Knutepunkt for offshorettrafikk

Florø lufthavn ligger svært gunstig til for transport til/fra installasjoner på sokkelen innenfor 61° N og 62° N. Kort reisetid til sokkelen og størrelsen på lufthavnen gir gode forutsetninger for å styrke lufthavnens posisjon som

knutepunkt for offshoretrafikk. Kort flytid gir også drivstoffbesparelser i helikopterdriften.

Nærmere halvparten av all flytrafikken over Florø lufthavn er knyttet til olje- og gassvirksomhet. 75 prosent av disse reisene er reiser til/fra arbeidssted og er i stor grad transport til/fra sokkelen. Tall fra Statoil Lufttransport viser at Hordaland, Rogaland og Sogn og Fjordane er fylkene med flest offshoreansatte. Det er følgelig viktig med korresponderende flyruter for alle helikopterrutene for å sikre effektiv tilbringertransport for disse.

Utviklingsmuligheter ved Florø lufthavn

Sunnfjord 2020 og Flora kommune ønsker å utvikle Florø lufthavn og næringslivet i kommunen. Aktuelle tiltak er først og fremst å utvikle et bedre rutetilbud.

Analysen av trafikkstrømmene til/fra Florø lufthavn viser at Oslo, Bergen og Stavanger er de viktigste reisemålene. Bil dominerer på reiser over kortere avstander, som for eksempel til Ålesund, mens fly har større markedsandeler på lengre avstander. Stavanger er den eneste destinasjonen som i dag er stor nok til å forsvare en ny rute. En ny direkterute til Stavanger er ikke mulig med den flykapasiteten DAT har ved lufthavnen i dag. En direkterute til Stavanger vil gi bortfall på de andre rutene, spesielt på Bergensruten. En redusert frekvens til Bergen vil da være naturlig. Det tilbys i dag korresponderende ruter fra Bergen til Stavanger. Det synes mer hensiktsmessig å arbeide for mer effektiv overgang i Bergen enn en ny direkterute til Stavanger. Mulighet for gjennomgående billetter og bestilling av billetter gjennom bookingssystemet Amadeus fremheves også som områder med mulighet for forbedring.

Det er i dag ikke trafikkgrunnlag for ny flyrute nordover. Dessuten sprer ønskene seg på flere byer (Ålesund, Molde, Kristiansund og Trondheim) som ikke kan tilfredstilles kun med en rute. En eventuell "oljerute" nordover kan starte i Stavanger, mellomlande i Bergen og Florø, før den ender i Molde eller Kristiansund. Slike kjedede ruter er dyre å operere og krever høye billettpriser for å kompensere for dyre gjennomgangsreiser. Det vil derfor være opp til oljeindustrien og eventuelle andre aktører å påvise reisebehovet langs denne rute for at eventuelle flyoperatører skal føle seg overbevist om at en slik rute er økonomisk forsvarlig. Per i dag er det få flyreiser mellom Florø og byene nordover på denne ruta.

Flesteparten av de offshoreansatte bor langs kysten av Sør-Norge. Per i dag kommer ikke reisende med siste helikopter inn fra sokkelen videre med siste fly til Bergen, og må derfor overnatte i Florø. En kan forskyve avgangen noe for å få med passasjerene fra det siste innkommende helikopteret som skal videre til Bergen og/eller Stavanger.

Florø lufthavn har i dag 117 248 passasjerer kommet/reist. Fremtidig trafikkvekst ved lufthavnen er i stor grad avhengig av utviklingen i aktivitetsnivå på sokkelen. Med utgangspunkt i fremtidsutsiktene i regionen er det rimelig å anta en fremtidig passasjervekst på 1 prosent årlig. Ekstra helikopterkapasitet knyttet til Gjøaplattformen kan gi et engangshopp i flytrafikken på 10 000 passasjerer. Totalt vil dette gi en trafikkvekst på 1,8 prosent per år frem mot 2019, og er omtrent på

nivå med de langsiktige prognosene for flytransport innenlands. Det er variasjon i belegget etter destinasjon, dag, retning og tidspunkt på dagen, men det synes å være tilstrekkelig flykapasitet ved Florø lufthavn til å betjene den fremskrevne trafikkveksten.

Helikopterbasen i Florø knyttet til offshorevirksomheten skaper potensial for ringvirkninger som næringslivet i Florø kan utnytte for å unngå at Florø kun blir et transittpunkt. En realisering av potensialet knyttet til offshorevirksomheten vil på sikt kunne gi grunnlag for å forbedre flytilbudet ved lufthavnen ytterligere. For det første skaper offshoretrafikken et grunnlag for flytrafikken fra Florø lufthavn. Gode kommunikasjonsmuligheter skaper igjen muligheter for lokalt næringsliv til å knytte til seg eksterne aktører, i form av kunder, leverandører og kompetansemiljøer. For det andre medfører offshorevirksomheten økt aktivitet i Flora havn. Samlet skaper denne aktiviteten behov for andre leveranser og støttende aktiviteter. Mannskapsskifter gir et marked for hotellovernattinger og er svært viktig for hotellnæringen. For å få flere ben å stå på er det imidlertid viktig at reiselivsnæringen i samarbeid med DAT aktivt søker å utnytte de mulighetene dagens flytilbud gir.