

Rullebaneforlengelse Sandnessjøen



Foto: BP

Lars Draagen og Harald Thune-Larsen

TØI-rapport 1159/2011

Rullebaneforlengelse Sandnessjøen

Lars Draagen

Harald Thune-Larsen

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

Tittel: Rullebaneforlengelse Sandnessjøen

Title: Runway extension Sandnessjøen airport

Forfattere: Lars Draagen
Harald Thune-Larsen

Author(s): Lars Draagen
Harald Thune-Larsen

Dato: 07.2011

Date: 07.2011

TØI rapport: 1159/2011

TØI report: 1159/2011

Sider 48

Pages 48

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1250-4

ISBN Electronic: 978-82-480-1250-4

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Helgeland regionråd

Financed by: Helgeland regionråd

Prosjekt: 1914

Project: 1914

Prosjektleder: Lars Draagen

Project manager: Lars Draagen

Kvalitetsansvarlig: Marika Kolbenstvedt

Quality manager: Marika Kolbenstvedt

Emneord: Flyplass
Rullebane

Key words: Airport
Runway

Sammendrag:

En lengre rullebane åpner for forlengelse av dagens direkterute Oslo-Brønnøysund til Sandnessjøen og økt konkurranse på FOT-rutene på Helgeland. Avinor vil få et noe lavere driftsresultat, men dette kan bli kompensert av vesentlig lavere FOT-tilskudd for staten. Mange av bedriftene i området tror at en direkte rute til Oslo vil øke både reiseaktivitet og investeringslyst i området.

Summary:

A runway extension at Sandnessjøen airport will allow direct flights to Oslo with larger aircrafts and increase competition for PSO-routes. The resulting loss for the national air service provider, Avinor, may well be compensated by cheaper PSO-tenders. Passenger traffic in the area is expanding fast because of oil and gas exploration, and local business leaders believe that direct flights to Oslo will increase travel and investments in the area.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Denne rapporten er laget av Gravity Consult AS i samarbeid med Transportøkonomisk Institutt på oppdrag av fylkesrådet i Helgeland Regionråd. Arbeidet startet i mai 2011 og ble avsluttet i juli 2011. Bakgrunnen for arbeidet er den økte flytrafikken på Stokka ved Sandnessjøen og forventet høyere aktivitet i området, spesielt innenfor oljerelatert industri. Det er oppstått tvil om flyplassen med nåværende infrastruktur har kapasitet til å ivareta fremtidige trafikkstrømmer.

Rapporten søker å vise hvordan en forlengelse av rullebanen til 1199 meter kan påvirke passasjerstrømmer og fremtidige flyprogrammer og hvordan dette igjen påvirker Avinors økonomi og statens tilskudd til rutedrift på Helgeland. Vi ser også på mulige konsekvenser av ikke å utvide flyplassen.

Oslo/Høvik 06. juli 2011

Gravity Consult AS

Lars Draagen

Transportøkonomisk institutt

Marika Kolbenstvedt, fung. instituttsjef

Innhold

0. Sammendrag	9
1. Innledning	13
2. Faglig tilnærming	14
3. Markedet	16
3.1 Passasjerutvikling 2005 – 2010	16
3.2 Passasjerfordeling Sandnessjøen 2010	16
3.3 Passasjerprognose 2011 – 2014	20
4. Alternative flyprogrammer	23
4.1 Direkterute til Oslo via Brønnøysund	23
4.1.1 Effekter av ny rute til Oslo	25
4.2 Bruk av større fly på dagens FOT ruter	28
4.2.1 Endret resultat	30
4.2.2 Effekter av større fly	31
5. Lønnsomhet Avinor	33
5.1 Investeringskostnader	33
5.2 Driftsutgifter	34
5.3 Inntektsendringer	35
5.4 Resultatendringer	36
6. Konsekvenser av manglende utbygging	37
6.1 De ulike reisende	37
6.2 Markedsundersøkelsen	38
6.3 Intervjuene	38
6.4 Konklusjon	42

7. Ringvirkninger for dagens flyplasstruktur	44
7.1 Lekkasje fra andre flyplasser	44
7.2 Endrede trafikkstrømmer	44
7.3 Konsekvenser for rutetilbudet	45
7.4 Mulige endringer i FOT tilskudd	46
8. Oppsummering	48
Referanser/litteratur	49

Sammendrag:

Rullebaneforlengelse Sandnessjøen

Økende passasjertall

Passasjertallet på Sandnessjøen lufthavn, Stokka økte 9,8 % fra 2009 til 2010. Siden 2005 har økningen vært 38 %. Det forventes økt passasjertilgang fremover blant annet som en følge av økt aktivitet på sokkelen utenfor Helgeland. Det er usikkerhet om Stokka med dagens korte rullebane vil være i stand til å betjene det passasjertallet som forventes og frykt for at manglende kapasitet vil bremse utviklingen av viktige næringer i HALD regionen. Derfor har Helgeland Regionråd tatt initiativ til:

- å utrede de økonomiske konsekvensene for Avinor av en forlengelse av rullebanen til 1199 meter
- en registrering av forventede konsekvenser blant viktige næringslivsaktører av å beholde dagens rullebane.

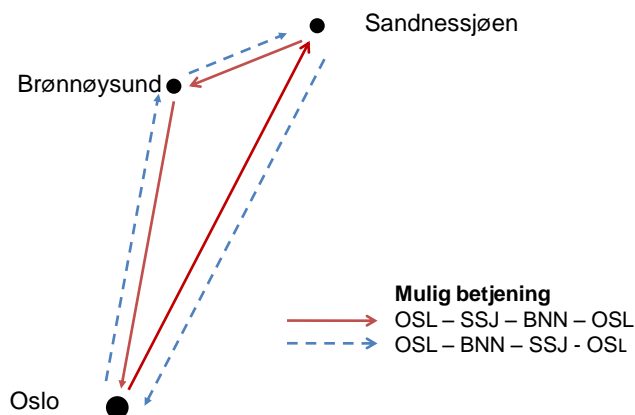
Effekter for andre deler flyplassnettet i området er også med analysen.

Stokka hadde i 2010 65.687 passasjerer. Samtidig viser Avinors Reisevaneundersøkelse at det kan være opp mot 20.000 passasjerer til/fra HALD regionen som bruker Trondheim og Bodø som sin første flyplass. De fleste av disse er privatreisende som har pris som sin viktigste motivasjon for sine valg av flyløsninger. I Stokkas influensområde er det ut fra dette ca. 85.000 flypassasjerer hvorav 65.000 reiser fra lokal flyplass

I et lavt anslag for passasjerutviklingen fram til 2014 benyttes den offisielle prognosen som TØI har laget for Stokka på vegne av Avinor. Denne viser en vekst i antall reisende til/fra HALD regionen fra dagens 85.000 til 95.000 passasjerer. I det høye alternativet som i tillegg til underliggende vekst også medfører økt antall reiser som en følge av økt oljeaktivitet reiser det 105.000 passasjerer til/fra HALD regionen i 2014.

Økt potensiale ved direkte rute

En lengre rullebane gjør det mulig å forlengte dagens direkterute Oslo – Brønnøysund til Sandnessjøen. Det kan skapes et tilbud med 3 daglige avganger som opererer i trekanten Oslo – Brønnøysund – Sandnessjøen – Oslo uten at det skaper økt behov for flymateriell i forhold til ruteprogrammet som flys sommeren 2011. Den nye ruten vil øke tilbud til Oslo uten flybytte fra 70.000 seter til 80.000. Dagens tilbud fra Brønnøysund til Oslo er krevende å fylle og en forlengelse av ruten til Sandnessjøen vil understøtte helårsdrift av ruten. Kostnadene for flyselskapet øker med 10 millioner kroner pr år og det nye tilbudet krever beskjedne 10.000 nye passasjerer til en gjennomsnittlig pris kr 1.000 hver veg for å opprettholde lønnsomheten.



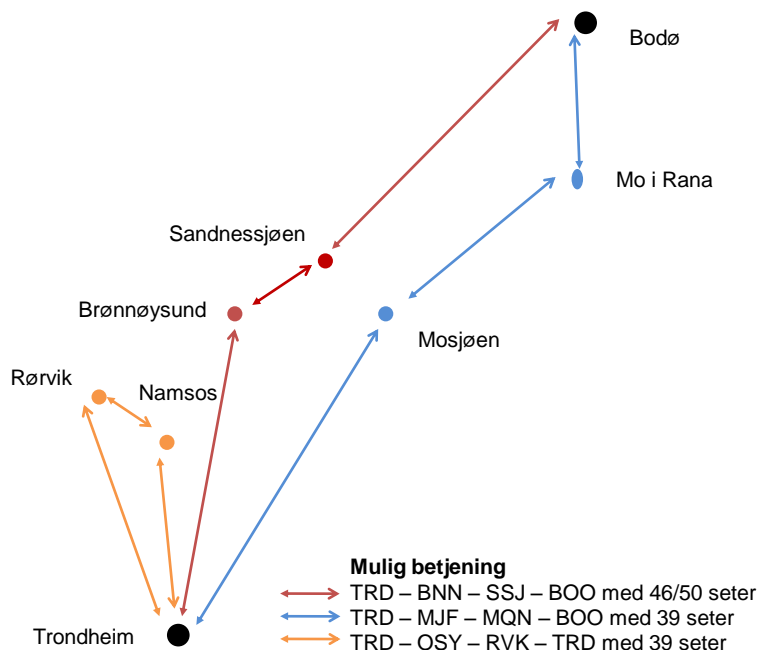
Utfordringer ved bruk av større fly

En rullebane på 1199 meter gjør det mulig å benytte flere flytyper på FOT rutene. I tillegg til dagens Dash 8 – 100 med 39 seter kan ATR – 42 med 46 seter og Dash 8 – 300 med 50 seter også benyttes. Ved å tillate kombinerte anbud på Sandnessjøen og Brønnøysund vil det med samme frekvenstilbud som i dag kunne tilbys henholdsvis 54.000 og 85.000 nye seter. På de rutene som blir berørt medfører dette henholdsvis 18 % og 28 % økning. Det vil kreve stor vekst for å fylle disse setene. Det ligger ikke samme potensial for vekst på FOT rutene som det gjør i en ny direkterute til Oslo. Her vil det kreve at flyselskapet selv stimulerer til vekst gjennom å bruke prismekanismen. Det anses ikke sannsynlig at antall forretningsreisende øker som følge av prisjusteringer. Vekst må være eventuell undertrykket trafikk som nå får reisemuligheter på attraktive tidspunkter. Det er spesielt fritidstrafikken som kan stimuleres med pris, men det er usikkert hvor stort potensial som finnes på FOT rutene.

Bruk av større fly øker kostnadene alt annet like. Det antas at bruk av 2 stk Dash 8 – 300 til å dekke FOT rutene på Sandnessjøen og Brønnøysund øker kostnaden for flyselskapet med 15 millioner pr år. Det vil kreve 17.600 flere passasjerer til en gjennomsnittlig pris på kr 850. Det er innenfor fritidstrafikken veksten forventes å komme. Gitt at det totalt er 140.000 passasjerer på FOT rutene til/fra de to byene, at 45 % av disse er fritidsreisende og at en forretningsreisende betaler 60 % mer enn en fritidsreisende vil det kreve nesten 40 % vekst blant disse reisende. Det kan ikke forventes at dette vil skje.

Om det settes inn en ATR 42 med 46 seter så kan kostnadene ved operasjonen bli lavere. I TØI rapport 1116/2010 "Evaluering av anbudsordningen for regionale flyruter" er kostnadsforskjellene mellom flytyper omtalt. Det vises der til at Dash 8 – 100 baser på anslag om dagens operatører og operative mønster har ca 20 – 25 % høyere setekostnad enn ATR

42. Overført til situasjonen med en forlengelse av Stokka vil det kreve 15 – 20 % vekst blant fritidsreisende til de to byene.



Investeringer og lønnsomhet

De totale investeringene ved rullebaneforlengelsen er anslått til 23,5 millioner, hvorav 5,5 millioner allerede er gjort. Avinors driftskostnader vil øke med 4,3 millioner. Trafikkinntektene vil variere med endringen i flymønster og økningen i antall passasjerer. Estimatenes for de ulike endringene er fra 0,8 millioner til 3,2 millioner pr år. Driftsresultatet for Avinor vil derfor bli i størrelsesorden 0,6 millioner til 3 millioner svakere enn i dag for de ulike scenarioene.

Rullebaneforlengelsen åpner imidlertid for konkurranse om anbudene på dagens FOT ruter. Ved at 2 flyplasser på Helgeland da får lengre rullebane kan det lyses ut et felles anbud for begge disse rutene. For de som skal drive rutene vil dette medføre muligheter for større driftsenheter og dermed positive skalaeffekter på kostnadssiden. I dag betaler Staten 50 millioner pr år for FOT ruter til Sandnessjøen og Brønnøysund. Det antas at en forlengelse av Stokka innebærer et potensial for 10 – 15 millioner lavere FOT tilskudd pr år og 40 – 60 millioner over en anbudsperiode på 4 år. Dette er effekter av operatører med lavere kostnader og en situasjon med konkurranse mellom flere aktører.

Konsekvenser av å ikke bygge ut

Økende petroleumsrettet aktivitet utenfor Helgeland og ekspanderende havbruk og øvrig maritim aktivitet langs hele norskekysten skaper vekst i det maritimt orienterte næringslivet i HALD regionen. Både oppdragene og de som utfører dem kommer fra mange landsdeler. Dermed er avhengigheten av flytransport stor. En fortsatt vekst krever at det er beredskap i form av et tilstrekkelig transportsystem til/fra byen og tilstrekkelig overnattingskapasitet hvis

næringslivet skal satse maksimalt i regionen. I praksis vil dette si at det er mulig å dimensjonere opp rutetilbudet og/eller sette inn charterkapasitet ved varig eller midlertidig svingning i aktiviteten. Det er tvil innenfor næringslivet om dagens flyplass kan sikre nok kapasitet på sikt. Det er også skepsis til at andre operatører og fly ikke kan benytte Stokka grunnet kort rullebane. Mangelen på kapasitet på attraktive reisetidspunkter er det som innenfor oljesektoren er mest bekymringsfullt. Mange bedrifter er svært opptatt av å få direkte rute til Oslo og tror dette vil øke både reiseaktivitet og investeringslyst.

Oppsummering

En forlengelse av direkteruten mellom Brønnøysund og Oslo til Sandnessjøen vil gi lave ekstra kostnader, men gi tilgang til et større marked. Det vil være et større potensial for å opprettholde 3 daglige avganger til Oslo på helårsbasis om forlengelsen gjennomføres.

I et system med 2 rullebaner på 1199 meter (Sandnessjøen og Brønnøysund) og 2 kortere (Mosjøen og MO i Rana) vil det ikke være mulig å kombinere operasjonen av alle 4 plassene som det gjøres i dag. Mosjøen og Mo i Rana må betjenes med dagens 39 seters fly. Det kan skape stedvise kapasitetsproblemer spesielt til Trondheim. Det kan derfor være behov for å se på betjeningsmønster mot Bodø vs mot Trondheim i nye utlysninger.

Avinor får et svakere driftsresultat. Avinor er et aksjeselskap som blant annet måles på bedriftsøkonomisk resultat. På den annen side antas staten ved Samferdselsdepartementet å få 10 – 15 millioner lavere årlige kostnader på sine FOT anbud. Staten, som også eier Avinor, får i sum en resultatforbedring på 8 – 15 millioner kroner når en ser bort fra endrede skatteinntekter fra flyselskap, næringsetablering mv. Ut fra dette bør en rullebaneforlengelse ansees som lønnsom og gjennomføres.

1. Innledning

Det er økende oljeaktivitet utenfor Helgeland. Sandnessjøen er utpekt til forsyningsbase og den økende oljeaktiviteten vil føre til økt antall passasjerer over Sandnessjøen lufthavn, Stokka. Flyplassen er en av fire flyplasser på Helgeland. Ruteprogrammet er en del av statens FOT tilbud og det har fram til nå vært 3 – årlige kontraktsperioder for rutetildelinger. Nåværende anbudsperiode utgår 1. april 2012 og en ny anbudsutlysning er nært forestående. Denne vil gjelde til 2015 eller 2016.

Stokkas rullebane er kort, noe som legger store begrensninger på hvilke flytyper som kan benyttes. I dag er alle ruter på Stokka betjent av Widerøes Flyveselskap som benytter flytypen Dash 8 -100 med 39 seter. Det er flytilbud til Trondheim og Bodø, og de fleste avgangene opereres i kombinasjon med en av de andre flyplassene på Helgeland.

Det stilles spørsmål i flyplassens nedslagsfelt hvorvidt flytilbudet framover med dagens rullebane vil være godt nok til å håndtere den passasjerutviklingen som mange forventer. Derfor har Helgeland Regionråd engasjert Gravity Consult AS til å gjøre en vurdering av mulige effekter av en rullebaneforlengelse.

Denne rapporten behandler kun de kommersielle og økonomiske sidene ved en eventuell forlengelse. Det vil ikke bli tatt stilling til eventuelle operasjonelle problemstillinger i forbindelse med en eventuell forlengelse. Det forutsettes at forlengelsen kan gjennomføres, og at flyplassen blir operativt godkjent.

Innspill fra informanter har skjedd ved personlig intervju og pr telefon. Informantene er valgt etter anbefaling fra oppdragsgiver.

Rapporten er laget av Gravity Consult AS i samarbeid med Transportøkonomisk Institutt. Arbeidet er utført av Lars Draagen fra Gravity Consult og Harald Thune-Larsen fra TØI. Kjell Wilsberg fra Gravity Consult har vært rådgiver og gjort kvalitetssikring. Hovedkontakt for oppdragsgiver har vært Tor Henning Jørgensen i HALD IKS.

2. Faglig tilnærming

Den faglige tilnærmingen tar utgangspunkt i oppdragsgivers beskrivelse av oppdraget. Denne kan deles i 3:

- A. Kost-nytteanalyse av en forlengelse av rullebanen på Stokka til 1199 meter
- B. Konsekvenser for samfunnsutviklingen hvis Stokka ikke forlenges.
- C. Hvilke ringvirkninger vil en forlengelse gi for eksisterende flyplasstruktur på Helgeland.

Kost/nytteanalysen vil ta utgangspunkt i at en lengre rullebane gir grunnlag for endret rutetilbud på Stokka. Her utredes to ulike typer endringer for formuleres i 2 scenarioer.

- I. Ny direkterute til Oslo ved at Brønnøysundruten forlenges til Sandnessjøen
- II. Bruk av større fly som gir mer kapasitet og tilgang for flere selskaper

I punkt I vurderes konsekvensene av en forlengelse av dagens nonstop ruter fra Brønnøysund til Sandnessjøen. Dette er den minst omfattende og letteste endringen. I punkt II opprettholdes dagens rutestruktur, men det simuleres bruk av større flytyper og tilgang for andre operatører i neste anbudsperiode fra 2015 eller 2016

I lønnsomhetsanalysene vil det bli vurdert konsekvenser for Avinor og for flyselskapet som opererer rutene. Forutsetningen for at flyruter opereres er at flyselskapet kan skape positive resultater, i alle fall på lang sikt. Dette gjelder både for kommersielle ruter og for FOT – ruter. For å kunne lage realistiske løsninger av effekter er det derfor nødvendig å vurdere om foreslåtte endringer kan gi tilfredsstillende resultater for flyselskapet. Det finnes ikke offentlig tilgjengelig informasjon om resultater på enkeltruter. Det vil derfor bli laget estimater basert på tilgjengelig informasjon. Økonomiske effekter ved endret flybetjening vil bli formulert som resultatendringer i forhold til dagens anslåtte resultat. For andre operatører vil det blir gjort vurderinger av kostnadsforskjeller og deres påvirkning av anbudsbeløpene

Antall reisende i markedsgrunnlaget er hentet fra Avinors offisielle passasjertall så langt disse er offentliggjort.

Fordeling av passasjerer i henhold til endelig reisemål, reisemåte, reisehensikt med mer er hentet fra Avinors Reisevaneundersøkelse (RVU) for 2009. RVU er omfattende spørreundersøkelser som Avinor gjennomfører blant sine passasjerer hvert andre år. Fordelinger fra 2009 er benyttet på antall passasjerer i 2010.

Lønnsomhetsberegningene for flyselskapene er anslått ut fra:

- Data om passasjerer og inntekter som er offentliggjort av Samferdselsdepartementet i utlysningen av dagens kortbaneruter. Grunnlagstallene er fra 2007 og de er fremskrevet med kjent passasjerutvikling for de flyplassene som er beskrevet.
- Bransjepriser for ulike flytyper
- Forutsatt oljepris og dollarkurs
- I lønnsomhetsvurderingene er det lagt til grunn krav om 7 % fortjenestemargin for flyselskapene

I alle scenarioer vurderes lønnsomheten i utvidelse av rullebanen og medfølgende økte driftskostnader mot økte inntekter for Avinor gjennom forbedret rutetilbud og økt passasjervekst. Det gjøres også en vurdering av mulige effekter for statens FOT rutenett og kostnadene ved dette.

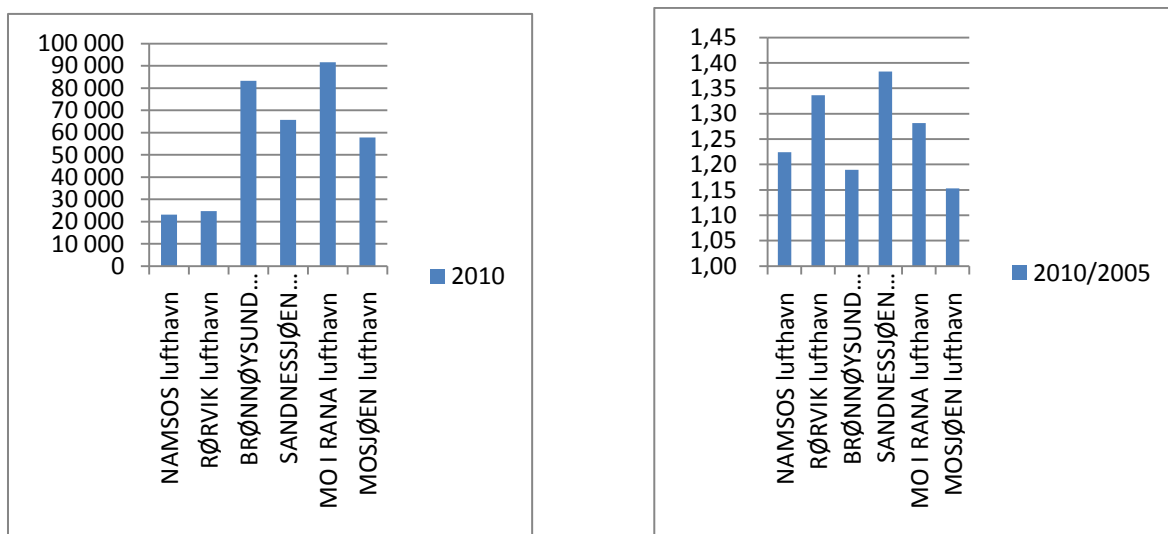
Avinors inntekter er beregnet fra takstregulativet for 2011. Det er videre tatt utgangspunkt i de flytyper som benyttes i Norge i dag og de egenskaper som flyene er oppgitt å ha fra flyselskapene. I alternative flyprogrammer er det benyttet simuleringsprogrammer som er anerkjente i industrien og som benyttes av mange flyselskaper.

3. Markedet

3.1 Passasjerutvikling 2005-2010

Stokka lufthavn hadde i 2010 65.687 passasjerer. Det er en økning på 9,8 % i forhold til 2009. Figur 3.1.1 viser passasjertallene for alle lufthavnene mellom Trondheim og Bodø samt endringen i antall passasjerer for perioden 2005 – 2010. Stokka har i 5-årsperioden hatt en passasjervekst på 38 %. Dette er den høyeste veksten av alle lufthavnene i området. Stokka var den tredje største lufthavnen i området i 2010 målt i antall passasjerer og har siden 2005 vokst forbi Mosjøen lufthavn, Kjærstad.

Figur 3.1.1: Passasjerer pr lufthavn 2010 og utvikling i perioden 2005- 2010



3.2 Passasjerfordeling Sandnessjøen 2010

Stokka har flytilbud til Trondheim og Bodø. Dette er omstigningspunkter hvor en del av passasjerene bytter fly og reiser videre mot endelig bestemmelsessted. I RVU spørres passasjerene blant annet om endelig bestemmelsessted og hvordan de kom til flyplassen. Informasjon om reisens hensikt, oppholdets varighet, billettpris er andre spørsmål som besvares. RVU gir i dag den mest omfattende kunnskapen om reisevaner med fly i Norge.

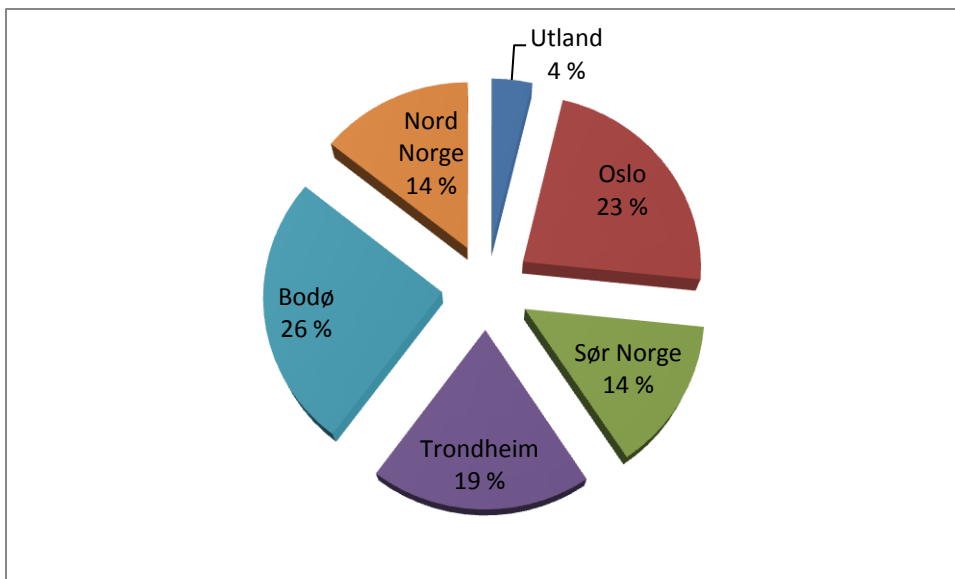
I den videre framstillingen er de offisielle passasjertallene for 2010 inndelt i henhold til endelig reisemål i RVU 2009. Dette danner grunnlaget for vurderingen av alternative tidstabeller og lønnsomhetsutviklingen for Avinor og flyselskaper ved endringer i infrastruktur og rutetilbud.

Det er valgt å dele passasjerene inn etter endelig destinasjon på følgende måte:

- Utland – alle steder utenfor Norge
- Oslo
- Sør Norge – alle byer sør for Stokka med unntak av Oslo og Trondheim
- Trondheim
- Bodø
- Nord Norge – alle byer i Nord Norge nord for Bodø.

Passasjerer som har bestemmelsessted utland, Oslo eller Sør Norge kan velge å bytte fly i Trondheim eller Bodø, mens passasjerer som skal til Nord Norge i praksis alltid bytter i Bodø. Logisk sett skulle man tro at alle reiser sørover ville gå via Trondheim, men dette er ikke tilfelle. De fleste flyvningene sørover mellomander en gang før Trondheim, og da blir reisen mer tungvint i form av lengre total reisetid enn nødvendig. Noen reisende (spesielt de som betaler reisen selv) er opptatt av lave priser. Da vil reisetid være underordnet pris ved valg av omstigningspunkt. En reise fra Helgeland til andre byer enn Bodø og Trondheim vil medføre bruk av enten SAS eller Norwegian. Begge selskaper har ruter til Oslo fra begge byer og det er sterk konkurranse. Strekningen Bodø – Oslo har et mindre passasjergrunnlag enn Trondheim – Oslo og et omfattende rutetilbud har ført til sterk priskonkurranse og lave priser. Det kan derfor finnes billetter på noen avganger fra Bodø til Oslo som har lavere pris enn fra Trondheim til Oslo. Det faktum at det er færre som skal nordover medfører også at Widerøe kan motivere reiser til Sør Norge via Bodø gjennom sin inntektsstyring.

Figur 3.1.2: Passasjerfordeling Sandnessjøen RVU 2009



Figur 3.1.2 viser fordelingen av passasjerer som reiste til/fra Stokka i 2009 fordelt etter endelig reisemål.

RVU viser også at det i Stokkas influensområde er mange som oppgir Trondheim og Bodø som sin avreiseflyplass. Dette er passasjerer som reiser til Trondheim og Bodø på annen måte for å starte flyreisen der. Det kan være mange grunner til dette, men det fremkommer ikke i RVU. Det er mest fritidspassasjerer som reiser på denne måten, og det er naturlig å anta at pris er en viktig drivkraft for valget av annen flyplass. RVU 2009 viser for eksempel at reiser fra Helgeland og Lofoten til Oslo er vesentlig dyrere enn fra andre flyplasser. Generelt gjør bruken av små fly det vanskeligere å tilby rabatterte seter. Spesielt gjelder dette i høyettterspørselsperioder. Fritidstrafikken utenfor de store ferieperiodene og høytider foregår mye i sammenheng med helger da det er mange som ønsker å reise. Totalt sett skaper dette høyere priser og mange finner det mer lønnsomt å reise lengre til flyplassen for å spare penger på flybillettene. Spesielt gunstig blir slike tilbringerreiser om flere reiser sammen, for eksempel hele familier. Dette defineres som lekkasje fra Stokka. Som følge av dette blir også andel arbeidsreiser høy fra alle de regionale flyplassene. I RVU 2009 har ca. 14.000 passasjerer med bostedsadresse i HALD kommunene oppgitt at de reiser fra Trondheim, Bodø og delvis Mosjøen. Av disse var ca. 10 000 fritidsreisende.

Tabell 3.1.2 viser total fordeling av lokal trafikk og registrert lekkasje i 2009 basert på siste RVU.

Tabell 3.1.2: Passasjerer (000) over Stokka i 2009 samt observert lekkasje fordelt etter reisemål. Kilde: RVU.

	Lokalt		Lekkasje bosatte		Totaltrafikk
	Arbeid	Fritid	Arbeid	Fritid	
Oslo/utland	7	9	1	7	24
Øvrig sør	6	3	1	2	11
Trondheim	7	5			12
Bodø	9	6			15
Øvrig nord	5	3	2	2	12
Totalt	34	26	4	10	74

Lekkasjen er her de som har oppgitt en av HALD kommunene som hjemstedsadresse. Det er også passasjerer som skal besøke de samme kommunene som kan ha fløyet til en annen flyplass enn Stokka. I RVU finnes det også informasjon om hvilke kommuner passasjerene besøker, men denne er erfaringsmessig av lavere kvalitet enn informasjonen om hvor folk er bosatt. Det legges her til grunn at total lekkasje av besøkende ligger på 25 % av lekkasjen for bosatte. Det gir en total anslått lekkasje i 2009 på ca 18 000 passasjerer og totalt ca 78 000 passasjerer knyttet til Stokka i 2009.

Totalt reiste det 65.687 passasjerer over Stokka i 2010. Om man forutsetter at lekkasjen fra 2009 til 2010 har vokst i samme omfang som trafikken på Stokka (+ 9,8 %) var lekkasjen i 2010 på nærmere 20 000 passasjerer. Det gir en total anslått trafikk knyttet til Stokka i 2010 på 85 700 passasjerer.

Det forutsettes av fordelingen er uendret i 2010. Passasjertallene for 2010 vises i tabell 3.1.3 under.

Tabell 3.1.3: Passasjerer (000) over Stokka i 2010 samt anslått lekkasje fordelt etter reisemål. Anslag basert på RVU.

	Lokalt		Total lekkasje		Totaltrafikk
	Arbeid	Fritid	Arbeid	Fritid	
Oslo/utland	7	10	2	9	29
Øvrig sør	7	3	2	2	14
Trondheim	7	6			13
Bodø	10	6			17
Øvrig nord	6	3	3	2	14
Totalt	37	28	6	14	86

Som tabell 3.1.3 viser skal 64 % av disse passasjerene sørover. Totalt var 51 % arbeidsreiser. Høyest andel arbeidsreiser var det til øvrig Sør Norge. Hele 63 % av disse reisene ble gjort i arbeidssammenheng, og de viktigste reisemålene var Stavanger og Bergen. Blant de som skulle til Stavanger tilhørte nesten alle oljeindustrien. Lavest andel arbeidsreiser var det til Oslo/utland (31 %). Oslo/utland er den destinasjonen som tiltrekker seg flest privatreisende. Dette er typisk for trafikk fra alle flyplassene i Norge.

Tabell 3.1.4 viser fordelingen av lekkasjen mellom Trondheim, Bodø og Mosjøen, samt fordelingen pr reisemål. Lekkasjen over Værnes er størst, ca 55 % av totalen, og hele 90 % av disse er privatreisende. Over Bodø er det jevn fordeling mellom arbeids- og privatreiser, mens det kun er registrert lekkasje blant arbeidsreisende over Mosjøen. Informantene bekrefter at Mosjøen av og til blir brukt på arbeidsreiser når værforhold eller kapasitetsproblemer gjør reiser på Stokka uaktuelle.

Lekkasjetallene er basert på de reisendes besvarelse av mottatte spørreskjema. Det er derfor feilkilder som ulik tolkning av spørsmål, feil svar med mer. Det finnes ikke andre kilder enn RVU som kan tallfeste lekkasje i dette området, men informantene bekrefter at det er lekkasje. Andre steder i landet har lekkasje delvis blitt bekreftet av statistikk fra flybusser.

Tabell 3.1.4: Anslått antall passasjerer(000) til/fra HALD kommunene som reiste fra andre flyplasser i 2010

Til/fra	TRD	BOO	MJF	Totalt
Utlandet	4	1	-	5
Oslo	4	0	1	6
Sør u/TRD	3	1	-	4
Nord u/BOO	-	4	1	5
Totalt	11	6	2	20

Tabell 3.1.5 viser fordelingen mellom Stokka og andre flyplasser. Det er 23 % som velger å reise fra annen flyplass. Jo mer kapasiteten øker og prisene synker gjennom konkurranse og/eller bruk av større fly, jo større vil andelen bli av passasjerer som bruker Stokka for sine reiser. Det kan nevnes at lekkasjen av fritidspassasjerer fra Brønnøy til Trondheim lufthavn er ca 40 % av lekkasjen fra Alstahaug, selv om det er vesentlig kortere vei fra Brønnøy til Trondheim lufthavn. Forklaringen kan være at flyforbindelsen sørover er vesentlig bedre fra Brønnøysund enn fra Sandnessjøen. Sandnessjøen ligger vesentlig lengre unna Trondheim

og i det videre arbeidet legger vi som utgangspunkt til grunn at deler av lekkasjen "kommer hjem" ved tilstrekkelig bedring i rutetilbud, kapasitet og billettpriser.

Tabell 3.1.5: Passasjerer (000) i 2010 inklusive lekkasje

	Lokalt	Lekkasje TRD	Lekkasje BOO	Lekkasje MJF
Passasjerer	66	11	6	2
Andel	77 %	13 %	7 %	3 %

3.3 Passasjerprognoser 2011 – 2014

Passasjerveksten framover vil være avhengig av flere faktorer.

- Den generelle utviklingen i flytrafikken basert på en underliggende vekst i norsk økonomi
- Endringer i lokale forhold som for eksempel økt etablering, ny oljeaktivitet, baseoppbygging med mer
- Tilbudsdrevet vekst som skapes ved forbedret flytilbud og/eller lavere priser. Dette gjelder spesielt for privatreiser

Spesielle lokale forhold har i mange tilfeller skapt helt spesiell veksttakt. Eksempler på dette er utbygging av metanolfabrikken på Tjeldbergodden ved Kristiansund, Snehvitprosjektet i Hammerfest og Ormen Lange utbyggingen ved Molde. Utviklingen i Sandnessjøen er også avhengig av hva som skjer i oljesektoren og hvilke aktiviteter som legges til byen. Derfor er det usikkerhet omkring fremtidige prognoser. Her har vi valgt å vise 2 ulike alternativer. Et lavt alternativ tilsvarer en prognose som TØI har laget for Avinor med utgangspunkt i grunnprognoser og kjent forventet vekst i oljeaktiviteten, mens et høyt alternativ forsøker å ta hensyn til mulighetene for økt oljeaktivitet som informantene nå har redegjort for.

Det vil i senere kapitler blir redegjort for de praktiske implikasjonene ved en rullebaneforlengelse. Her forutsettes det at en utbyggingsprosess vil ta noe tid og at det første fulle driftsåret er 2014. Alle passasjertall tar derfor utgangspunkt i passasjervolumer fremskrevet til 2014.

Fram til 2014 er det spesielt forhold under punkt b. ovenfor som gir usikkerhet i passasjertallet i åpningsåret 2014. I det lave alternativet forutsettes det en generell vekst på 6000 passasjerer og økt oljetrafikk i 2014 på 4.000 passasjerer sammenlignet med 2010, slik at det i åpningsåret vil være et totalmarked på 95.000 passasjerer. I det høye alternativet blir økningen på til sammen 20.000 passasjerer, og et høyt alternativ for totaltrafikken blir da 105.000 passasjerer i 2014. I begge tilfeller antas at den økte oljetrafikken fordeler seg på destinasjoner som oljetrafikken i 2009, mens resten av trafikkveksten fordeler seg som totaltrafikken i 2009. Tabell 3.1.5 og 3.1.6 viser passasjertallene (000) i 2014 fordelt på endelig reisemål for lavt og høyt alternativ fordelt på arbeidsreiser og fritidsreiser.

Tabell 3.1.5: Markedsgrunnlag åpningsåret 2014 – lavt alternativ

Til/fra	Lokalt		Lekkasje		Totaltrafikk
	Arbeid	Fritid	Arbeid	Fritid	
Oslo/utland	8	12	2	9	31
Øvrig sør	8	4	2	2	16
Trondheim	8	6	0	0	15
Bodø	11	7	0	0	18
Øvrig nord	7	3	3	2	15
Totalt	43	32	6	14	95

Tabell 3.1.6; Markedsgrunnlag åpningsåret 2014 – høyt alternativ

Til/fra	Lokalt		Lekkasje		Totaltrafikk
	Arbeid	Fritid	Arbeid	Fritid	
Oslo/utland	10	9	2	12	32
Øvrig sør	14	2	2	4	21
Trondheim	10	6	0	0	16
Bodø	12	7	0	0	19
Øvrig nord	7	3	3	2	15
Totalt	53	27	6	19	105

I det lave alternativet forutsettes det at lekkasjen er konstant og at all vekst skjer i den lokale trafikken selv om det også er tenkelig at det en del av veksten vil slå ut som økt lekkasje i stedet. I det høye alternativet blir passasjertallet så høyt at dagens kapasitet på Stokka ikke vil være tilstrekkelig. Lekkasjen vil da øke fra 20.000 til 25.000 passasjerer pr år. Det forventes da 75.000 og 80.000 reisende over Stokka i de to alternativene.

I dag tilbys det 30 avganger sydover pr uke fra Sandnessjøen. Motsatt veg er det 35 ankomster sydfra. På kun 1 ankomst har Sandnessjøen hele kapasiteten på flyet alene, mens alle avgangene opereres i kombinasjon med en av de andre byene. Om en antar at hver by har 50 % av setene på alle de kombinerte avgangene, blir tilbudte seter til/fra Trondheim 1287 pr uke. Estimert setetilbud pr år sørover blir ca 60.500. I 2010 har vi estimert at det var 39.500 passasjerer som reiste sydover fra Sandnessjøen (tabell 3.1.2). Det gir en beleggsprosent lik 65. RVU 2009 viste at ca 10 % av den sydgående trafikken reiste via Bodø. Om det tas samme forutsetning for 2010 blir passasjertallet for sydgående ruter ca 35.550 og belegget 59 %. I

I 2014 er anslått at 46.000/51.000 passasjerer (lokalt fra Stokka) har reisemål syd for Sandnessjøen i de to alternativene. Om en fortsatt forutsetter at 10 % av disse reiser via Bodø blir passasjertallene for sydgående ruter ca 41.400 og 45.900. Om tilbudet opprettholdes på dagens nivå vil kabinfaktorene bli 68 % og 76 %. I en situasjon med knapphet på seter vil mer av trafikken måtte reise via Bodø. I tillegg har vi lagt til grunn at lekkasjen til andre lufthavner vil øke. Dette gjelder spesielt fritidstrafikken. Det samme skjedde i Molde i utbyggingsfasen av Ormen Lange prosjektet. Det var da stor pendlertrafikk til/fra Molde. Lokalt fritidsreisende ble fortrenget og det ble stor vekst i Ekspressbusstrafikken

fra den regionen til Oslo. Med den korte reiseavstanden fra Molde til Oslo gjorde at det fantes andre reisemåter enn med fly. Fra Sandnessjøen er det ikke tilsvarende muligheter grunnet avstanden til Oslo. Det må derfor forventes at noen reisende ikke vil få tilbud.

Det finnes ingen oversikt over antall passasjerer pr avgang. Et gjennomsnittlig belegg er en kombinasjon av ruter med lave og høye beleggsprosjenter. Med en gjennomsnittlig kabinfaktor på f.eks 76 % vil det være svært mange fulle fly, spesielt på de mest attraktive reisetidspunktene. For mange av kundene som etterspør disse rutene er det ikke et alternativ å endre reisetidspunkt. På tross av endrede reisemåter må det kunne sies med stor sikkerhet at dagens rutesystem ikke kan håndtere de passasjervolumene som er vist i den høye prognosen over. Om man ser fremover til 2020 blir dette enda mer urealistisk.

Med dagens rullebanelengde på Sandnessjøen finnes det to muligheter for å øke kapasiteten

- Øke antall turer i dagens struktur
- La Sandnessjøen få egne maskiner på alle avganger sørover

Begge disse alternativene krever at det settes inn flere fly. Med 5(6) daglige turer vil det være liten kvalitetsforbedring å innføre flere avganger. Ved å rette ut rutene og fly direkte til Trondheim vil man oppnå kortere reisetid og et bedre produkt. Ved å unngå mellomlandinger vil også kostnaden for flyoperatøren reduseres.

Når det må settes inn ekstra fly vil dette øke kostnaden ved operasjonen. Nye flyenheter vil normalt ha dårligere lønnsomhet enn gjennomsnittet av de som opererte. Da Stokka utelukkende har FOT ruter må det forventes at en nødvendig ekspansjon vil kunne medføre økte tilskudd for Staten.

Her er ikke tatt med muligheten for å opprette direkteruter til Oslo. Dette er praktisk mulig ved bruk av en Dash 8 – 100 maskin og dagens rullebane, men et lite fly på en rute med større innslag av fritidstrafikk (som må forventes til Oslo) vil være vanskelig å få lønnsomt. Vi har heller ikke tilgang til data om eventuelle begrensninger i operative forhold på f.eks vinterstid. Skulle slike være til stede ville det normalt føre til at flyene må operere med redusert antall passasjerer. Det vil gjøre det vanskeligere å skape god økonomi i denne ruten.

4.0 Alternative flyprogrammer

I dette kapitlet vurderes to forbedringer i flytilbudet som vil være mulig hvis rullebanen forlenges til 1199 meter.

- En direkte rute til Oslo som lettest gjennomføres ved at dagens rute mellom Oslo og Brønnøysund forlenges til også å anløpe Sandnessjøen
- Bruk av større flytyper på dagens FOT ruter

4.1 Direkterute til Oslo via Brønnøysund

Reiser til Oslo skjer i dag normalt enten ved å bytte fly i Trondheim eller Bodø (I sommer går det også en direkte rute med Dash 8 – 100 med 4 avganger i uken som vi ser bort fra her). Tabell 4.1 viser rutetilbudet 19. og 22. september 2011 slik det fremkommer på wideroe.no 10. juni 2011. Avgangene merket med grått er de antatt mest attraktive for arbeidsreiser.

Tabell 4.1: Rutetilbud Sandnessjøen – Oslo september 2011 *

Fra Sandnessjøen				Fra Oslo			
<i>Avg</i>	<i>Ank</i>	<i>Reisetid</i>	<i>Via</i>	<i>Avg</i>	<i>Ank</i>	<i>Reisetid</i>	<i>Via</i>
06:13	10:15	04:02	TRD	07:40	10:17	02:37	BNN
06:55	11:50	04:55	BOO	11:20	14:08	02:48	TRD
10:10	13:35	03:25	TRD	14:10	16:47	02:37	TRD
10:32	14:05	03:33	BOO	16:05	19:47	03:42	BNN
14:23	18:35	04:12	TRD	19:30	22:18	02:48	TRD
15:15	18:35	03:20	TRD				
15:15	19:15	04:00	TRD				
15:15	19:55	04:40	TRD				
17:02	20:35	03:22	BOO				
19:50	22:30	02:40	TRD				

*Reise 19. sep 2011 fra wideroe.no 10.juni 2011

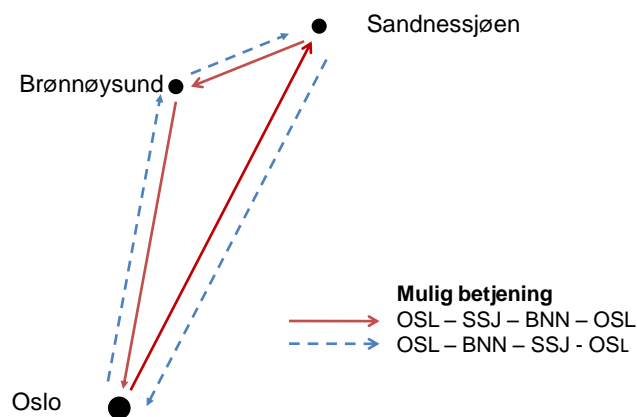
I dag er første ankomst Oslo kl. 10:15 som tilsier at første mulighet for møter er kl 11:00. Motsatt vei er første ankomst i Sandnessjøen kl. 10:17. Korteste reisetid sørover er 2:40, men på de mest attraktive reisetidspunktene ligger den typiske reisetiden på 3:30 – 4:00 timer. Dette skyldes en ikke optimal rutetilpasning med stamrutene i Trondheim/Bodø. For nordgående reiser er tilpasningen bedre og det er flere alternativer med under 3 timers reisetid. Koordinering av tidtabeller mellom ulike selskaper er krevende fordi selskapene har mange og ofte ulike hensyn å ta. Det vil alltid være krevende å gjennomføre endringer.

Hvis en antar at en ny direkte rute til Oslo startes, vil markedspotensialet for en slik rute være alle som reiser til Oslo og til utlandet. I tillegg vil mange av de som skal til Sør Norge reise til Oslo for å bytte fly. En del av siste kategori vil bytte i Trondheim, men da rutetilbudet fra Oslo til andre steder i Sør Norge er vesentlig bedre enn fra Trondheim, er det sannsynlig at en reise via Oslo vil være mer effektiv enn tilsvarende reise via Trondheim. Derfor vil de fleste

velge Oslo som omstigningspunkt. Mot dette argument kan henføres at et slikt reiseopplegg vil innebære en kombinasjon av en lang flyging med propellfly og en kort flyging med jetfly, mens man normalt vil se det motsatte. Potensialet for en direkterute til Oslo vil i 2014 maksimalt være 47.000 eller 53.000 for henholdsvis det lave og høye alternativet (inklusive lekkasjen). Hvor stor del av lekkasjen som vil flytte tilbake til Stokka vil blant annet være avhengig av prisnivået på Stokka og på kapasitet/tidtabell. Da mye av lekkasjen er fritidsreiser vil pris være den viktigste faktoren.

Det flys sommeren 2011 3 ganger nonstop mellom Brønnøysund og Oslo på hverdager. To av avgangene opereres med Dash 8 - 300 med 50 seter. Tidtabellen krever bruk av en hel flyenhet. Tur nr 3 går midt på dagen og opereres med Dash8-100 med 39 seter. Ved bruk av det samme flyet som i dag flyr 2 rundturer Brønnøysund – Oslo kan det skapes 3 daglige turer mellom Oslo og Brønnøysund og Sandnessjøen. Det meste effektive modellen vil være å operere alle rutene i trekant. Det vil si Oslo – Sandnessjøen – Brønnøysund - Oslo. I dette tilfellet får passasjerer fra Oslo til Brønnøysund en mellomlanding i Sandnessjøen og passasjerer fra Sandnessjøen til Oslo får mellomlanding i Brønnøysund. Trekantene kan også flys motsatt vei om ønskelig ved at Brønnøysund anløpes først. Trolig vil en kombinasjon av begge muligheter være best, avhengig av retningsbalansen i trafikken til/fra Oslo. Figur 4.1.1 viser et mulig flymønster for Oslo – ruter i trekant med Brønnøysund

Figur 4.1.1; Ny rute til Oslo i kombinasjon med Brønnøysund



I dag overnatter flyet i Oslo. Da blir første direkteavgang Sandnessjøen til Oslo kl 09:35 med ankomst 11:00. Om en tidligere ankomst i Oslo skal oppnås, må flyet overnatte i Sandnessjøen. Da kan en avgang kl 06:30 gi ankomst i Oslo 08:37, en reisetid på 2:07. Valg av overnattingssted for maskinen må gjøres ut fra flere hensyn. Det er naturlig å ta utgangspunkt i trafikkstrømmene som normalt er til Oslo om morgenen. Det taler for en overnatting på Helgeland. Reisetiden for alternativene via Trondheim er også bedre for de nordgående reisene enn for de sørgående, det taler for samme løsning. På den annen side

vil en overnatting på Helgeland være dyrere for flyselskapet. Vi har ikke gått inn på trafikkstrømmene til/fra Brønnøysund. Det kan være forbindelser til helikoptertrafikken som har vært grunnlaget for dagens tidtabell. I tabell 4.1.1 vises et eksempel på mulig tidtabell til/fra Oslo med 3 daglige rundturer i kombinasjon med Brønnøysund. Avgangstidene kan justeres om det er ønskelig å gjøre prioritering av visse avgangstidspunkter. Eksempelvis kan ettermiddags/kveldsavgangene fra Oslo legges senere. Retningen trekantene flys kan også endres etter behov. Dette er ny produksjon som kommer i tillegg til eksisterende forbindelser via Trondheim.

Tabell 4.1.1; Eksempel på mulig tidtabell Sandnessjøen – Oslo

Fra Sandnessjøen				Fra Oslo			
<i>Avg</i>	<i>Ank</i>	<i>Reisetid</i>		<i>Avg</i>	<i>Ank</i>	<i>Reisetid</i>	
06:30	08:37	02:07	<i>via BNN</i>	09:05	11:12	02:07	<i>via BNN</i>
11:27	13:12	01:45	<i>Nonstop</i>	14:00	15:40	01:40	<i>Nonstop</i>
15:55	18:02	02:07	<i>via BNN</i>	19:00	21:07	02:07	<i>via BNN</i>

I forhold til dagens publiserte ruter vil forslaget til tidtabell forkorte reisetiden om morgenen fra 04:02 til 02:07 som er en halvering av tiden. Om ettermiddagen er det samme effekt. Nordover er forebedringene mindre. Det vil i tillegg fortsatt være flere reisemuligheter via Trondheim begge veier.

Ruten til Oslo vil være en kommersiell rute og kan startes når forlengelsen er gjennomført. Tilskuddsrutene (FOT-rutene) lyses ut på anbud for faste perioder. Fram til nå har det vært 3 års utlysingsperioder og innværende periode varer til 1. april 2012. Utlysning av neste periode er ennå ikke foretatt, men det er muligheter for at denne utlysningen vil bli gjort for 4 år. Med en forutsatt åpning i 2014 vil dette være midt i den neste FOT – perioden. Tilskuddsrutene vil således neppe bli påvirket av en ny kommersiell rute. På sikt vil det kunne påvirke utformingen av FOT - anbudene, men her forutsettes at disse rutene går som opprinnelig planlagt.

Ved en fremtidig vekst i trafikken kan en Oslo rute utvikles på flere måter. Det kan legges inn flere trekanttruter for å skape bedre frekvens. En annen mulighet er å la hver by få sitt eget fly til Oslo. Det vil gi kortere reisetid og et mer attraktivt tilbud. I en startfase kan dette skje ved å nyttiggjøre seg ledig kapasitet på dagens flåte, for eksempel midt på dagen og i forbindelse med helger. Fritidstrafikken er fleksibel med hensyn til avreisetidspunkter og denne type ruteutvidelser er "billige" seter som kan gi grunnlag for attraktive priser for privatreisende. Med en aktiv holdning kan det derfor være grunnlag for ytterligere vekst i antall reisende.

4.1.1 Effekter av ny rute til Oslo

Tabell 4.1.1 viser anslått resultat for ulike kombinasjoner av kabinfaktor og gjennomsnittsinntekt for dagens rute mellom Brønnøysund og Oslo. Ved en kabinfaktor på 65 % vil det være nødvendig med priser mellom 1400 – 1500 hver veg for å oppnå lønnsomhetsmålet.

Tabell 4.1.1; Antatt resultat(mill kr) Brønnøysund – Oslo ruten ved ulike priser/passasjertall

	1500	1400	1300	1200	1100	1000
80 %	17	11	6	0	-5	-11
75 %	12	7	1	-4	-9	-14
70 %	7	2	-3	-8	-12	-17
65 %	2	-3	-7	-12	-16	-20
60 %	-3	-7	-11	-15	-20	-24
55 %	-8	-12	-16	-19	-23	-27

Det antas at en forlengelse av Brønnøysund – Oslo ruten ikke vil påvirke kostnadene for de subsidierte rutene på Helgeland. I dagens Oslo – Brønnøysund rute opereres bare 2 av de 3 rundturene med Dash 8 – 300. Den valgte tidtabellen gjør likevel at et helt flyindivid båndlegges. Hvis Stokka inkluderes vil det være mulig å gjennomføre 3 daglige rundturer med samme fly og det kreves derfor ikke investeringer i nytt flymateriell. Det må også kunne forutsettes at antall flymannskaper ikke øker ved en slik endring når antall flyindivider ikke øker. Kostnadsendringen vil derfor kun bestå av økte variable kostnader som drivstoff, avgifter, handling på flyplassen samt noen variable tekniske kostnader. Endringene kommer delvis som en følge av flere landinger (i Sandnessjøen) og delvis ved at en rundtur nå flys med Dash 8-300 i stedet for Dash8-100. Økte kostnader er anslått til ca 10 millioner pr år. Den nye ruten må derfor som et minimum skape 10 millioner kroner i inntekt pr år om ikke resultatet for operatøren skal forverres. I tabell 4.1.2 vises resultatendringen ved ulike kombinasjoner av antall nye passasjerer (000) pr år og ulike snittpriser.

Tabell 4.1.2; Antatt resultatendring ved ulike kombinasjoner pris/antall(nye passasjerer)

(000 pax)	1400	1300	1200	1100	1000	900
18	15	13	12	10	8	6
16	12	11	9	8	6	4
14	10	8	7	5	4	3
12	7	6	4	3	2	1
10	4	3	2	1	-	-1
8	1	0	-0	-1	-2	-3

Tabellene 3.1.5 og 3.1.6 ovenfor viser passasjerfordelingen i 2014 uten at rullebanen på Stokka forlenges. I det totale markedsgrunnlaget ligger 20.000 passasjerer som ikke reiser fra Stokka, men benytter andre flyplasser. I hovedsak reiser de fra Trondheim og Bodø. Med et forbedret tilbud i form av mer direkte ruteføring og/eller lavere priser samt bedre kapasitet vil deler av denne lekkasjen kunne flyttes tilbake til Stokka. Dette vil først og fremst være de som reiser sørover.

I det lave scenarioet forutsettes det at all lekkasje av arbeidsreiser sørover vil gå over til lokal flyplass. Arbeidsreisende er mer tidssensitive og et forbedret tilbud til Oslo og Sør Norge vil være attraktivt. Av de fritidsreisende sørover som ikke reiser fra Stokka forutsettes 1/3 flyttet tilbake. Tabell 4.1.3 viser fordelingen etter forlengelsen. I tillegg er det lagt til grunn at den eksisterende lokale fritidstrafikken sørover øker med 1/3 pga lavere billettpriser. I sum gir dette en kraftig vekst i lokal fritidstrafikk sørover.

Tabell 4.1.3; Passasjerer i 2014 - lavt alternativ

	Lokalt		Lekkasje		Totaltrafikk
	Arbeid	Fritid	Arbeid	Fritid	
Oslo/utland	10	18	0	6	34
Øvrig sør	10	6	0	1	17
Trondheim	8	6	0	0	15
Bodø	11	7	0	0	18
Øvrig nord	7	3	3	2	15
Totalt	47	41	3	10	100

Lekkasjen er redusert fra 20 000 til 13 000. For Stokkas del øker trafikken fra 75.000 til 88.000.

I det høye scenarioet var prognosen før forlengelse 105.000 passasjerer fordelt på 80.000 på Stokka og 25.000 i lekkasje. Som i det lave alternativet forutsettes all lekkasje av arbeidsreiser nå som lokalt avreiste fra Stokka, men her forutsettes at 2/3 av fritidslekkasjen erstattes av lokale reiser. Totaltrafikken blir da 110.000, fordelt på 101.000 lokalt reisende og 9.000 i lekkasje.

Tabell 4.1.4; Passasjerer i 2014 – høyt alternativ.

	Lokalt		Lekkasje		Totaltrafikk
	Arbeid	Fritid	Arbeid	Fritid	
Oslo/utland	12	22	0	3	36
Øvrig sør	16	6	0	1	23
Trondheim	10	6	0	0	16
Bodø	12	7	0	0	19
Øvrig nord	7	3	3	2	15
Totalt	57	44	3	6	110

Ruten mellom Brønnøysund og Oslo tilbys det ca 70.000 seter pr år om denne sommerens flyprogram opereres hele året. Med den nye ruten vil tilbudet øke til ca 80.000 seter. Det er anslått at det reiser 23 passasjerer på hver avgang. (Detaljert beskrivelse i pkt 7.3) Det estimeres at passasjertallet på ruten er ca 35.000 passasjerer pr år. På denne type ruter og med den foreslåtte tidtabellen må det kunne oppnås 75 % belegg som tilsvarer 60.000 passasjerer. Det vil da være plass til 25.000 nye passasjerer. Denne ruteendringen vil kunne dermed bidra til å ivareta passasjerveksten i 2014 i begge alternativene.

Ut fra RVU 2009 er gjennomsnittlig pris for arbeidsreiser anslått til kr 4.200 for en tur/retur reise mellom Sandnessjøen og Oslo. For fritidsreiser er prisen for tilsvarende reise kr 3.000. Vekst i fritidsreiser vil for en stor del være drevet av lavere priser. Med direkte ruteføring oppnås bedre muligheter for å kunne tilby lavere priser og det er mulig at priser på fritidsreiser kan tilbys til kr 2.000 tur/retur ved en slik ruteomlegging.

Mellom Brønnøysund og Oslo tilbys både direkte reiser og reiser med flybytte i Trondheim. På nettsiden til Widerøe (wideroe.no) tilbys disse som et felles tilbud. Observasjoner av tilbudene på dette nettstedet gir viser at en full fleksibel billett koster kr 2.702 for reise med alle direkterutene, men kr 3.534 for reiser via Trondheim. Prisen på direkteruten er 23 % lavere. Laveste tilbudte pris varierer med avgangstiden. På sammenlignbare avganger fra Brønnøysund til Oslo kl. 14:00 direkte og 14:20 via Trondheim for reise neste dag (24.jun 2011) var laveste tilbudte priser henholdsvis kr 2.702 og kr 3.258. Tilsvarende priser for reiser 19. sep 2011 var kr 936 og kr 1.125.

Dette er spredte observasjoner, men ytterligere søk i andre perioder støtter de ovennevnte observasjoner. I en situasjon med både direkteruter og reisemuligheter via Trondheim oppstår det en form for konkurranse mellom disse rutene. Spesielt vil dette gjelde i perioder med mye kapasitet, for eksempel ved introduksjon av nye ruter. For Widerøe vil det her være mer lønnsomt å fly passasjerer helt til Oslo enn å fly ham til Trondheim. På ovennevnte avgang fra Brønnøysund 19. september 2011 er laveste pris til Trondheim kr 510. På samme avgang var Oslo prisen kr 1.125. Ved å tilby reise direkte til Oslo klokken 14:00 til kr. 936 øker selskapet sin inntekt pr passasjer med 83 %. Kostnadene er degressive med økt flylengde og økt flystørrelse. Tilsvarende situasjon vil kunne oppstå fra Sandnessjøen om direkteruten forlenges. Med den forlengede rullebanen vil det også åpne for andre aktører på den kommersielle ruten. Det vil da kunne oppstå en situasjon med to forskjellige aktører på direkteruten og FOT ruten. Da vil konkurransen bli ytterligere skjerpet og det vil komme kundene til gode.

4.2 Bruk av større fly på dagens FOT ruter

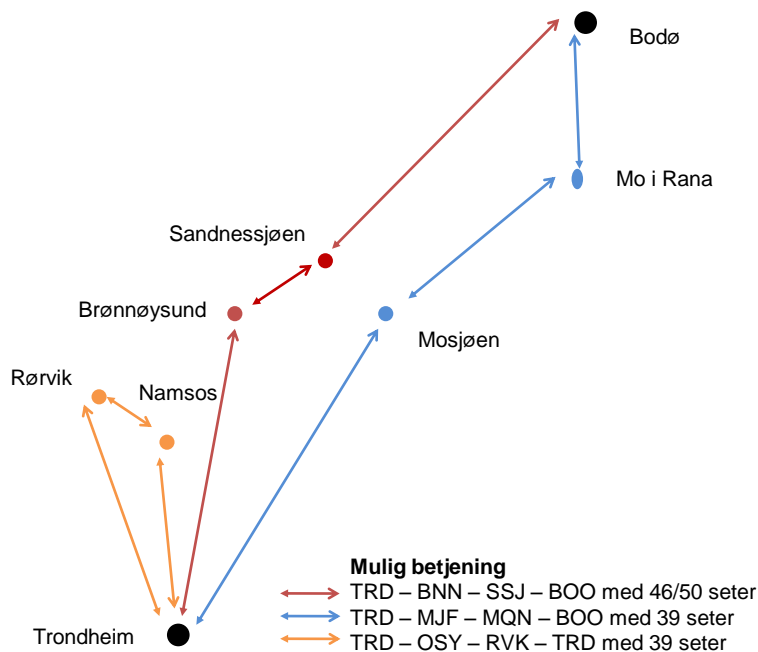
Oljesektorens utvikling vil først og fremst påvirke passasjertallene på Sandnessjøen og Brønnøysund. Det kan gi grunnlag for at flytilbudet må utvikles forskjellig i "ytre" og "indre" del av Helgeland. Dette kan gjøres på ulike måter. Det kan settes inn flere frekvenser i dagens struktur eller ruter kan rettes ut ved at hver by får egne ruter til Trondheim og/eller Bodø. Begge disse løsningene vil kreve bruk av flere flyindivider enn de som brukes i dag. Derfor vil det være relativt høye kostnader for flyselskapene ved slike løsninger. En tredje løsning skapes med en lengre rullebane på Stokka.

Da vil det på Helgeland være to flyplasser som kan betjene større fly og to som fortsatt kun kan betjene dagens Dash 8-100-flåte. Det vil da være naturlig å kombinere Sandnessjøen og Brønnøysund i et system og Mosjøen og Mo i Rana i et annet. Figur 4.2 viser et slikt operasjonsmønster hvor Sandnessjøen og Brønnøysund kombineres (rød) og Mosjøen og Mo i Rana (blå) får felles ruter til både Trondheim og Bodø. Rørvik og Namsos (oransje) betjenes i et separat system eller kan kombineres med Mosjøen og Mo i Rana.

Ved å kunne kombinere Sandnessjøen og Brønnøysund og bruke større fly, vil begge byene bli tilført kapasitet. Tidtabellen vil kunne opprettholdes som i dag. En annen effekt av forlengelsen vil være at flere selskaper kan operere både Sandnessjøen og Brønnøysund. Det vil gi grunnlag for mer konkurranse om neste anbud. Ved å utlyse rutene separat og med muligheten til å kombinere dem med hverandre, er det sannsynlig at flere selskaper vil inngi bud, og dette kan medføre lavere kostnader for statens kjøp av flyruter. Det bør bemerkes at en aktør med lavere kostnader og et lavere anbud ikke nødvendigvis vil gi lavere priser til sluttkunden. Med et lavere anbud vil staten spare penger. Det vil være opp til selskapene å

skaffe tilstrekkelige billettinntekter til å skape overskudd av egen drift. Staten fastlegger maksimaltakster og aktørene vil tilpasse seg deretter. Med muligheter for økt konkurranse bør det være en dialog mellom staten og Helgeland Regionråd i forhold til prissetting og anbudsbeløp. I samtaler med de store næringslivsaktørene som benytter Stokka er det gitt uttrykk for at det er viktigere med et godt tilbud og nok kapasitet enn lavere priser. For de fritidsreisende vil pris derimot være viktigere. Derfor vil økt vekst som følge av utvidelse i hovedsak forutsette lavere priser enn i dag.

Figur 4.2; Mulig flymønster FOT – ruter ved forlengelse av Stokka



Dash 8 – 100/200 er spesialtilpasset for å operere på dagens kortbanenett. I praksis skaper dette en situasjon med minimal konkurranse om anbudene så lenge ikke flere aktører anskaffer dette flyet. Dash 8 – 100 maskinen produseres ikke i dag, men det finnes ca 200 fly i drift totalt. Det er derfor mulig å få tak i fly. I praksis vil det være dyrt for en ny aktør å få dette flyet inn i flåten, og det vil kreve tid og ressurser å fase inn en ny flytype. Med den korte tiden fra utlysningen til oppstart er det i praksis kun dagens operatører av dette flyet som kan by. I dag finnes det 28 maskiner av Dash 8 – 100 serien i Europa og Widerøe har 20 av dem. Det er fire andre operatører hvor Olympic Air i Hellas med 5 fly er den største. De øvrige har 1 maskin hver. Av Dash 8 – 200 serien er det svært få eksempler i Europa. (flåteinformasjon i henhold til rati.com)

Med en forlengert rullebane vil ATR 42 kunne benyttes. Det er i dag flere enn 100 fly av denne typen i Europa som opereres av 26 ulike selskaper. Det er således flere aktører som kan delta i konkurransen om anbudene. En av aktørene er danske DAT som opererer blant annet anbudsrutene på Florø. En ATR 42 har en setekapasitet fra 42 til 46 seter.

Widerøe opererer i tillegg til Dash 8 – 100 maskinene også den større Dash 8 – 300 med 50 seter. Flyet benyttes i dag på ruten fra Brønnøysund til Oslo og er i praksis en større utgave av 39 seteren. Det er 18 fly av denne typen i Europa i dag og det er 6 flyselskaper som benytter denne maskinen. Det er derfor mindre sannsynlig at andre aktører vil starte operasjoner i Norge med denne flytypen enn med ATR 42.

4.2.1 Endret resultat

For å kunne beregne effekter av endringer må det beregnes inntekter og kostnader for dagens operasjoner. I utlysningen av anbudsrutene for 2009 – 2012 er passasjertallet oppgitt å være 283.000 for hele ruteområdet mellom Trondheim og Bodø. Passasjerinntektene var 220 millioner kroner. Antall passasjerer i området Helgeland har økt med 12 % i perioden 2007 – 2010. Utviklingen i gjennomsnittlig inntekt pr passasjer i samme periode er ikke kjent, men den er her satt til + 4 % totalt for perioden 2007 – 2010. Med gjennomsnittlig inntekt forstås her billettinntekten til flyselskapet. Da er ikke securityavgift (kr 58) og passasjeravgift (kr 44) inkludert. De fleste flyselskaper har ikke dette med i sine inntekter/kostnader. Alle priser som beskrives her må derfor tillegges kr 102 for punkt til punkt reiser. I prisbegrepet er heller ikke eventuelle gebyrer fra selskapene for bagasje, valg av sete, bruk av kredittkort med mer tatt med. Basert på 2007 informasjon samt 12 % passasjervekst og 4 % prisstigning er billettinntektene anslått til 256 millioner i 2010. Det totale tilskuddet for alle FOT - rutene mellom Trondheim og Bodø er i inneværende anbud 157,5 mill pr år. Med disse forutsetningene anslås de totale inntektene i dette området (fra billetter og tilskudd) i 2010 å være ca 414 mill kroner pr år. Hvis det forutsettes et overskuddkrav på 7 % for flyselskapet blir kostnaden for Helgelandsoperasjonen 385 millioner kroner pr år. Dette benyttes som basis for beregningene av effekter nedenfor. I tabell 4.2.1 vises en følsomhetsanalyse for ulike snittinntekter og beleggsprosenten for området Helgeland/Trøndelag. De røde feltene viser kombinasjoner som gir underskudd. Tabellen viser at man ved 60 % belegg må ha mellom 800 – 850 kr i gjennomsnittlig inntekt pr passasjer en veg for å gå i balanse. (Med dette forstår vi da "å oppnå 7 % fortjeneste).

Tabell 4.2.1; Antatt resultat(mill kr) FOT ruter Helgeland ved ulike priser/passasjertall

	1000	900	800	700	600	500
80 %	223	160	98	36	-26	-88
75 %	186	128	69	11	-47	-106
70 %	149	95	40	-14	-69	-123
65 %	113	62	11	-39	-90	-140
60 %	76	29	-18	-64	-111	-158
55 %	39	-4	-46	-89	-132	-175

4.2.2 Effekter av større fly

Det tas utgangspunkt i en løsning der Sandnessjøen og Brønnøysund har felles ruter til Trondheim og Bodø som opereres med Dash 8 – 300 med 50 seter eller ATR 42 med 46 seter, mens Mosjøen og Mo i Rana opereres med Dash 8 – 100 maskiner med 39 seter. I begge tilfeller må 2 stk Dash 8 – 100 maskiner ut av produksjon og erstattes av 2 stk Dash 8 – 300 eller ATR 42. Frekvenstilbudet forblir som i dag, men setetilbudet øker. I et normalår er det anslått at det flys ca 20.000 flyvninger totalt på disse rutene og at det tilbys ca 794.000 seter pr år. Med de foreslåtte endringene blir antall flyvninger det samme, men setetilbudet øker til 879.000 og 848.000 seter for henholdsvis Dash 8 – 300 og ATR 42. Det tilsvarer 11 % og 7 % vekst for de to flytypene for området sett under ett. På de rutene som får økt kapasitet er veksttallene 28 % og 18 %. Antall nye seter pr år blir 85.000 og 54.000 for de to alternativene og det medfører høyere kostnader.

For begge flytyper kommer kostnadsøkningene i hovedsak innenfor disse variable kostnadene.

- Avgiftene til Avinor øker med flystørrelsen
- Drivstoffkostnadene er høyere pga større fly
- Flyplasshåndtering kan øke noe grunnet større fly

I tillegg kan de variable tekniske kostnadene øke noe, men dette anslås å være så lite at det ikke tas med her.

Med bruk av Dash 8 – 300 er økte kostnader beregnet til 15 millioner pr år for dagens FOT område TRD-BNN-SSJ-BOO. Det forutsettes da ingen endring i tilbudet til Oslo eller på øvrige FOT ruter i regionen. Tabell 4.2.2 viser hvor mange nye passasjerer som kreves for å dekke kostnadene ved de større flyene. Om det tas utgangspunkt i en gjennomsnittlig billettpris på kr 850 kreves ca. 17.600 nye passasjerer pr år om resultatet ikke skal forverres. I 2007 var det ca. 126.000 passasjerer totalt til/fra Sandnessjøen og Brønnøysund. I 2010 var passasjertallet økt til ca. 149.000. Det anslås at ca 140.000 av disse reiste på FOT – rutene. Det vil derfor kreves minimum 13 % passasjervekst for å opprettholde lønnsomheten på ruten.

Tabell 4.2.2; Nødvendig passasjerøkning ved ulik gjennomsnittspris(en veg) for å opprettholde resultatet for flyselskapet ved innsetting av Dash 8 – 300 fly.

(000)	1200	1100	1000	900	800	700
20	9	7	5	3	1	-1
18	7	5	3	1	-1	-2
16	4	3	1	-1	-2	-4
14	2	0	-1	-2	-4	-5
12	-1	-2	-3	-4	-5	-7
10	-3	-4	-5	-6	-7	-8

Det er ingen automatikk i at lengre rullebane på Stokka og bruk av større fly vil føre til flere passasjerer på et ellers uendret FOT rutesystem. Effekten kan ikke sammenlignes med det som skjer ved åpningen av en ny rute til Oslo hvor det største knutepunktet og mest attraktive reisemålet i Norge blir mer tilgjengelig. Det må forutsettes at forretningsreisende på

FOT rutene i dag i hovedsak får reist dit de ønsker. Privatreisende er prisfølsomme, og det er først og fremst lavere priser som vil initiere økte volumer blant disse reisende.

Forretningskunder er lite prisfølsomme og det kan ikke forventes merkbare volumendringer grunnet endrede priser innenfor de bransjene som dominerer i Sandnessjøen. Unntaket ville være om det i dag var manglende kapasitet på de mest attraktive tidspunktene som forårsaket at reiser ikke ble gjennomført. Med større kapasitet vil det imidlertid være mulighet til å stimulere til vekst gjennom selektive pristiltak. Basert på tilgjengelige seter og eget kostnadsnivå vil ulike selskaper ha ulik tilnærming til dette. De mest kostnadseffektive vil søke å øke volumet ved å sette ned pris og/eller tilby flere rabatterte seter. Ved Dash 8 – 300 øker kostnadene med 15 millioner. Det er synliggjort i tabell 4.2.2 at dette det vil kreve 17.600 nye passasjerer til en gjennomsnittlig pris på kr 850. Om man forutsetter at det er 55 % forretningsreiser og at en forretningsreise betales med 60 % mer enn en privatreise, vil en privatreisende i gjennomsnitt betale 639 kr og en forretningsreisende 1022 kr. Hvis veksten kun skal skje innenfor privatreisemarkedet vil det måtte skapes en vekst på nesten 40 % blant de privatreisende. Dette er neppe oppnåelig.

Dersom rutene i stedet opereres med ATR– 42 vil kostnadene bli noe lavere. Dette er et mindre fly med færre seter og lavere maksimal startvekt som vil gi lavere variable kostnader. I TØI rapport 1116/2010 "Evaluering av anbudsordningen for regionale flyruter" er kostnadsforskjellene mellom flytyper behandlet i pkt 4.1. Det vises her til at Dash 8 – 100, basert på anslag om dagens operatører og operative mønster har ca 20 – 25 % høyere setekostnad enn ATR 42. Foran er det antatt en total kostnad for dagens FOT – ruter på Helgeland lik 385 millioner. Basert på 385 millioner for dagens operasjon med 5 stk Dash 8 – 100 er gjennomsnittskostnaden pr fly 77 millioner. Ved å erstatte 2 maskiner med ATR – 42 med 46 seter er potensiell kostnadsreduksjon ca 5 millioner pr fly pr år. I dette tilfellet blir reduksjonen 10 millioner pr år når 2 stk Dash 8 – 100 erstattes med 2 stk ATR – 42

Markedet vil da tilføres 54.000 nye seter og operatøren vil kunne stimulere til vekst ved bruk av prismekanismen i større grad enn nå.

Om man forutsetter at flere selskap etter en forlengelse av rullebanen på Stokka gir tilbud på rutene på Sandnessjøen og Brønnøysund i et tilfelle hvor disse utlyses samlet som en pakke på samme måte som i dag, vil det være stor sannsynlighet for at disse vil ligge lavere enn dagens pris. Flere tilbydere i konkurranse vil føre til lavere tilbud og lavere tilskudd fra Staten. For staten (utenom Avinor) er det derfor mulighet for gevinst i form av lavere tilskudd hvis det investeres i lengre rullebane.

5.0 Lønnsomhet Avinor

Avinor vil få sitt resultat påvirket både gjennom endringer i de såkalte trafikkinntektene og gjennom økte driftskostnader. I tillegg vil det påløpe investeringer som får en finanskostnad.

I lønnsomhetsanalysen vil det bli beregnet inntekter av avgifter fra passasjerer og flybevegelser for de ulike programforslagene. Det vil ikke bli vurdert evt. endringer i kommersielle inntekter. De økte inntektene vil bli holdt opp mot endrede driftskostnader som påløper ved en forlengelse samt investeringer som vil måtte bli gjort ved en forlengelse av rullebanen.

5.1 Investeringskostnader

I møtet med Avinor 24. juni d. å er diskutert nødvendige investeringer og økte årlige driftsutgifter som en følge av en baneforlengelse til 1199 meter på Stokka. I tabell 5.1 vises nødvendige investeringer i forbindelse med en forlengelse.

Tabell 5.1; Investeringer og økte driftskostnader pr år

	Tidligere investering	Ny investering	Årlig drift
Utfylling av masse	5 500		
Bygg-tech		12 000	
Localizer		3 000	
Brannbil		3 000	
Banemateriell		-	
Garasjering		-	
Ekstra dagstillinger		-	
Diverse kostnader?			
Div ekstra drift			300
Brann/Havari (4 pers)			4 000
Sum min	5 500	18 000	4 300

BYGG Tech AS har i april 2010 utarbeidet et kostnadsoverslag for en baneutvidelse. Avinor har ingen kommentarer til investeringsbeløpet på 12 millioner kroner. Det må tas forbehold om eventuell prisstigning fra 2010 til starttidspunktet. En reell anbudsprosess vil vise om tilgjengelig entreprenør kapasitet tilbys til denne prisen. I det videre er denne usikkerheten ikke tatt inn her.

I tillegg til det banemessige arbeidet vil det påløpe kostnader til å flytte Localizer. Localizer er et elektronisk innflyvningshjelpemiddel som må flyttes til sydenden av rullebanen. Kostnadene ved flyttingen er anslått til 3 millioner kroner.

Brann og havaritjenesten på flyplasser er dimensjonert etter flystørrelse. Større fly med flere seter krever økt kapasitet. Dagens operasjoner med Dash 8 – 100 maskiner er kategori 4. Ved en utvidelse er Dash 8 – 300 maskiner aktuelle å bruke på Sandnessjøen. Disse flyene er kategori 5. Denne typen operasjoner vil blant annet medføre krav om røykdykkere (for driftskostnader se pkt 5.2). Det vil også være nødvendig å investere i ny brannbil med økt

kapasitet. En brannbil er her anslått å koste ca 3 millioner kroner. Det forutsettes da at det ikke krever økt bygningsmasse til garasjering av brannbilen.

En baneforlengelse åpner for flere aktører på Stokka. Erfaringer fra andre flyplasser har vist at dette ofte fører til flere samtidige fly. Da Norwegian etablerte seg på Årø ved Molde oppstod en situasjon hvor både SAS og Norwegian hadde samtidige avganger til Oslo på de mest attraktive tidene om morgenen og ettermiddagen. Skulle dette skje på Stokka vil det kreve mer plass til parkering av fly, innsjekk av passasjerer og utganger fra terminalen til flyene. Basert på de små passasjervolumene på rutene fra Stokka er det mindre sannsynlig at en slik situasjon vil oppstå og det er derfor ikke tatt med i investeringsoversikten i tabell 5.1.

Totale nyinvesteringer er således anslått til 18 millioner kroner. I tillegg kommer det arbeidet med utfylling av masser i forlengelsen av eksisterende rullebane på 5,5 millioner. Totale investeringer er dermed å regne som 23,5 millioner.

Ved en ny rullebane vil Stokka trenge ny konsesjon for videre drift. Det vil påløpe kostnader i Avinor for å gjennomføre denne prosessen og det vil kreve interne ressurser. En konsesjonsbehandling vil ta 9 måneder. I tillegg kommer en teknisk operativ godkjenning som tar 6 måneder. Prosessen fra den starter vil derfor ta minimum 15 måneder å gjennomføre. Det er ikke tatt med disse engangskostnadene i kalkylen.

5.2 Driftsutgifter

Dash 8-100 maskinen er kategori 4, det er også ATR 42, mens Dash 8 – 300 er kategori 5. Hvis man ikke utvider til kategori 5 vil ikke Dash 8 – 300 maskinen kunne operere. Vi anser det derfor ikke som et alternativ at en forlenger rullebanen uten å utvide til kategori 5.

Det meste av de økte driftskostnadene skapes ved å endre flyplassens brannvernkategori fra 4 til 5. Det medfører krav om røykdykkerteam. Et røykdykkerteam består av minimum 4 personer. For å dekke dagens skiftplan vil det medføre nyansettelse av minimum 4 personer. Den årlige økte kostnaden vil være 4 millioner. Da er ikke tatt inn opplæringskostnader og det forutsettes at alt personell er kvalifisert til å gjennomføre kurs. Om økt tilgjengelighet til flyplassen fører til et annet betjeningsmønster med utvidede åpningstider og/eller økt aktivitet i helgene, vil dette kunne føre til krav om mer bemanning. Det er ikke mulig å si om dette skjer, derfor er det ikke tatt inn i kostnadsoverslaget.

Kostnadene til røykdykkere er basert på at plassen utvides til kategori 5 i hele åpningstiden. Om man tilpasser kategorien etter flyprogrammet vil det være potensial for å senke driftskostnader. Vi har ikke vurdert om det ligger muligheter for å samordne brannvern mellom flyplass og lokal brannstasjon eller med bedrifter i området og om dette evt. ville ført til reduserte kostnader, men dette er en mulighet som kunne senke kostnadene for Avinor og burde gjennomgås.

Det finnes rom for tolkninger av regelverket omkring kravene om røykdykkere. Den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO var forventet å komme med krav om røykdykkere på denne type flyplasser ved sin siste revisjon, men dette skjedde ikke. European Aviation Safety Agency EASA har derfor ikke røykdykkere i sine krav til kategori 5 flyplasser. Om kun deler av flyprogrammet opereres med kategori 5 fly, finnes det hjemler for

å gjøre unntak fra kravene. Dette må eventuelt tas opp med Luftfartstilsynet. Her er lagt opp til at kravet gjelder.

Ved en lengre rullebane vil det bli større arealer som skal vedlikeholdes. Snørydding og strøing vil blant annet øke. Den årlige økte kostnaden anslås til 300.000 kroner. Totale årlige kostnader er dermed anslått til å øke med 4,3 millioner.

Det er her forutsatt at det ikke påløper økte kostnader til security eller andre kostnader i terminalen grunnet økt antall passasjerer eller evt flere avganger. Det må kunne påregnes at dette er faste kostnader og at det finnes kapasitet i dagens dimensjonering. Det er heller ikke forutsatt at åpningstidene endres slik at det krever økt bemanning.

5.3 Inntektsendringer

Avinor deler sine inntekter i to hovedgrupper, trafikkinntekter og kommersielle inntekter. Kommersielle inntekter er husleie, bilparkering med mer. Disse inntektene behandles ikke her. Trafikkinntektene kommer fra flyselskapenes aktivitet. Noen av avgiftene påløper per flyavgang og noen belastes per avreist passasjer.

De flyavhengige inntektene

Startavgift belastes pr avgang og variere med flyets maksimale tillatte startvekt. Det betales i 2011 kr 69 pr påbegynte tonn i maksimalt tillatt startvekt

Terminalavgiften skal dekke tårntjenesten på flyplassen. Den øker med økt maksimalt tillatt startvekt for flyet.

Underveisavgift/navigasjonsavgift betales for bruk av navigasjonshjelpemidler mellom flyplassene. Den betales pr fløy kilometer og øker med økende flystørrelse. Denne avgiften ligger ikke i flyplassenes budsjetter, men vil tas med i en totalvurdering av effekter for Avinor.

De passasjeravhengige kostnadene

Securityavgift skal dekke kostnadene for sikkerhetskontroll og det betales i 2011 kr 58 pr avreiste passasjer på alle Avinors flyplasser.

Passasjeravgiften skal dekke kostnader ved bruk av terminalen og betales per passasjer. For alle innlandsreiser betales i 2011 kr 44 pr avreiste passasjer.

De foreslåtte endringene i flyprogrammene fører alle til høyere inntekter for Avinor. Økningene av programendringene kommer som følge av høyere avgifter når det settes inn større fly og ved mer flyvning i scenarioriet hvor Oslo – Brønnøysund ruten forlenges til Sandnessjøen. Tabell 5.3 viser endringer pr år i de flyavhengige kostnadene i forhold til dagens flyprogram. Det er alternativet med bruk av DH3 på FOT rutene som er mest lønnsomt for Avinor. Dette skyldes i hovedsak høyere maksimal startvekt på disse flyene. Den nye Oslo ruten vil gi en økning på ca 3 millioner kroner pr år for Avinor.

Tabell 5.3; Økte inntekter(mill) Avinor 2014 ved forlenget rullebane

	Med OSL-rute	DH3	AT4
Startavgift	0,8	1,7	0,4
Terminalavgift	1,0	1,2	0,3
Underveisavgift	0,3	0,3	0,0
Security	0,3	0,3	0,3
Passasjeravgift	0,2	0,2	0,2
Nye inntekter totalt	2,7	3,7	1,3

I tabell 5.3 har vi sett bort fra at terminalavgiften, underveisavgiften og security er kostnadsbaserte.

5.4 Resultatendringer

Tabell 5.4 viser økte inntekter og kostnader for de 3 ulike tidtabellene. Ingen av de alternative ruteforslagene vil bedre Avinors resultater. Det bedriftsøkonomiske resultatet for Avinor blir best om dagens rutemønster opprettholdes og Dash 8 – 100 maskinen erstattes med den større Dash 8 - 300 maskinen. Dårligst er alternativet hvor ATR 42 erstatter Dash 8 – 100 på dagens FOT ruter. Årsaken ligger mye i at Dash 8 - 300 har høyere maksimal startvekt enn ATR 42 (19 tonn mot 16 tonn). Om man antok at en ATR 42 ikke ville kreve røykdykkere vil resultatet av dette scenarioet være positivt. Den nye Oslo ruten vil heller ikke kunne skape resultatforbedring for Avinor grunnet beskjedne nye inntekter av selve flyoperasjonen. Det er kun strekningen Sandnessjøen – Brønnøysund som kommer i tillegg til dagens eksisterende flyvning mellom Brønnøysund og Oslo. På sikt vil det imidlertid være dette alternativet som har størst potensial for nye inntekter for Avinor. En vekst i antall passasjerer vil på sikt utløse behov for mer kapasitet. Det vil enten komme i form av at hver by får hver sine avganger eller at det blir flere trekantruter. En ekstra tur Sandnessjøen – Oslo – Sandnessjøen hverdager i et år vil gi Avinor 1,6 millioner ekstra inntekter og i tillegg vil det komme kr 102 i inntekt pr ekstra passasjer. Om en går ut fra 50 % belegg vil det utgjøre ca 1,2 millioner pr år. Da er resultatet for Avinor positivt.

Tabell 5.4; Resultatendring for Avinor ved de ulike alternativene uten investeringskostnader

	Ny Oslo rute	Dash 8 - 300	ATR 42
Nye inntekter	2,7	3,7	1,3
Årlige økte kostnader	4,3	4,3	4,3
Resultatendring Avinor	-1,6	-0,6	-3,0

I anslaget for resultatet for Avinor er det stor usikkerhet i fastsettelsen av både inntekter og kostnader. Alle de eksemplene som er benyttet viser at det er små endringer i resultatet for Avinor. Større lufthavn gir imidlertid større inntektsmuligheter uten at kostnadene øker tilsvarende og på sikt øker mulighetene for driftsmessig overskudd som følge av en utvidelse. Det bør derfor kunne konkluderes med at dette ikke bør påvirke beslutningen om rullebanen på Stokka skal forlenges.

6. Konsekvenser av manglende utbygging

Som foran vist gjør en utvidelse av Stokka det mulig å benytte flytyper med høyere kapasitet på populære avganger og vil gjøre det lettere å knytte flyplassen til det kommersielle tilbudet mellom Brønnøysund og Oslo. Dette kan forkorte reisetiden fra Sandnessjøen, redusere antall flybytter og bidra til reduserte billettpriser. Spesielt gjelder dette de som reiser sørover.

I tillegg blir lufthavnen mer egnet til å håndtere trafikktopper og spesialleveranser som ellers må benytte andre lufthavner. Nærmeste lufthavn med lengre rullebane enn Stokkas i dag er Brønnøysund, som ikke er noe alternativ for HALD-kommunene.

Muligheten for flere flytyper gir større konkurranse, både i konkurransen om FOT-anbudene og i form av mulig utvidelse av det kommersielle rutetilbudet til Oslo.

6.1 De ulike reisende

De største gruppene av reisende er:

- Fritidsreiser via Stokka
- Fritidsreiser via Trondheim/Bodø/Mosjøen
- Jobb/tjenestereiser

Fritidsreiser via Stokka

Er anslått til 32 000 passasjerer i 2014. Halvparten av disse skal til steder sør for Trondheim med billettpriser på gjennomsnittlig ca 1500 innenlands en vei. Hver 100-lapp i redusert gjennomsnittlig billettpris sparer disse passasjerene for 1,6 mill kr årlig samtidig som en direkte rute vil spare mange av disse for en god del reisetid.

Fritidsreiser via Trondheim/Bodø

Antall fritidspassasjerer som hører hjemme i eller skal til HALD-kommunene, men benytter andre lufthavner enn Stokka anslås til omtrent 14 000 passasjerer i 2014 hvorav 11 000 skal til destinasjoner sør for Trondheim. For destinasjoner sør for Trondheim omfatter altså "lekkasjen" ca 40 prosent av alle fritidsreiser i 2014.

Hvis rutetilbudet blir godt og rimelig nok til å få passasjerer "hjem" til Stokka vil de spare rundt regnet 5 timer tilbringertid, men her vil deler av "gevinsten" bli spist opp av lengre flytid og høyere billettpris.

Tjenestereiser

Anslås ut fra RVU til ca 44 000 reiser i 2010 hvorav ca 7000 reiser via andre lufthavner enn Stokka. Hvis hver sjette jobb/tjenestereise går via andre lufthavner så er det en indikasjon på

at tilbudet på Stokka ikke holder mål for denne gruppen. Vi skal se nærmere på effektene for næringslivet i de neste avsnittene.

6.2 Markedsundersøkelsen

Polarfakta gjennomførte en kartlegging av næringslivets bruk av Stokka i oktober 2010. Vi vil ikke referere den i sin helhet her, men ta med noen hovedpunkter i relasjon til vår problemstilling.

Blant de spurte bedriftene driver 40 % innen offshore og bygg/anlegg, som på mange måter er to sider av samme sak i dagens Sandnessjøen. Ellers er spesielt tjenesteyting og handel godt representert. Hele 69 % av de spurte virksomhetene holdt til i Alstahaug.

De 70 virksomhetene sto for 53 flyreiser t/r hver innenlands og 13 hver utenlands. De representerte dermed ca 9000 flypassasjerer. De viktigste destinasjonene ble oppgitt til å være Oslo (70 %), Trondheim (53 %), Bodø (36 %) og Stavanger (23 %). I tillegg ble spesielt Tromsø, Bergen, Kristiansund, Ålesund og Brønnøysund nevnt. Dette gjenspeiler seg i interessen for direkte ruter, der mest mulig direkte ruter til Oslo, Trondheim og Bodø har topp prioritet.

Med hensyn til fremtidig aktivitet så forventet 58 % mellom 5 % og 20 % i økt omsetning og 32 % mer enn 20 % vekst i løpet av de neste 3 årene. Det gjenspeiler en voldsom optimisme i området, der 66 % av de spurte forventet vekst i sine innlands flyreiser de to nærmeste årene mens 30 % ventet vekst i sine flyreiser til utlandet. Av de viktigste momentene for realisering av veksten lå ulike forhold knyttet til mer direkte ruteføring til spesielt Oslo på topp.

På direkte spørsmål antok 94 % av de spurte at reisevirksomheten i regionen ville bli påvirket svært positivt av en utvidelse av rullebanen fra 880 til 1199 m mens de øvrige 6 % trodde det bare ville få litt positiv effekt.

6.3 Intervjuene

Utvinning av olje og gass

Selv om oljereisene ut fra RVU bare stod for ca 10 % av reisevirksomheten på Stokka er det liten tvil om at det er aktivitet tilknyttet olje/gass som er hoveddrivkraften i utviklingen i næringslivet rundt Stokka. Vi har snakket med 3 representanter for bransjen, og alle gjør det klart at dette er den sterkeste drivkraften i lokalsamfunnet rundt Stokka nå.

De oljefeltene som blir håndtert eller vil bli håndtert fra Sandnessjøen er Norne (oppstart 1997), Skarv (2011) og Marulk (2012). I 2012 treffes også valget av base for Luva. Av de nye utbyggingene knytter det seg størst forventninger til aktiviteten ved Skarv og Luva, mens Marulk er et satellittfelt som vil bli knyttet opp til Norne. Det er også betydelig leteaktivitet i eksisterende tildelinger og forventet aktivitet i forbindelse med fremtidige tildelinger, som Urd og Linerle.

For å håndtere Sandnessjøens rolle som forsyningsbase er det investert anslagsvis 1 milliard i området senere år og ca 200 personer er for tiden direkte tilknyttet baseaktivitetene. Det anslås at dette kan øke til 600 personer over en 5-års periode. Forsyningsbasen vil fremover generere diverse reiseaktiviteter:

- ansattes egne reiser
- besøk fra hovedkontor (mest Stavanger)
- besøk fra andre, for eksempel beslutningstakere
- mannskapsutskifting på offshore servicefartøy (typisk 15 personer hver 4.uke på 8-10 båter)
- tilsvarende på større, mer sporadiske skip med opp til 90 personer ombord
- mannskapsutskifting på Skarvskipet (typisk 5-10/uke både til SSJ og SSJ-BNN)
- konferanser

I tillegg kommer behovet for å kunne ta i mot charterfly med mannskap og med spesielle reservedeler ved behov. Her åpner en større lufthavn for å kunne ta i mot flere flytyper. Samtidig vil en større lufthavn generelt gi mer fleksibilitet til å håndtere både uventede og planlagte trafikktopper, enten det er i form av høy trafikk i kort periode, for eksempel ved tyngre vedlikehold eller ekstra mye leteboring, eller høy trafikk over en lengre periode på grunn av utbyggingen av et større oljefelt.

For det oljerelaterte næringslivet i området er det åpenbart et problem at dagens flytilbud til Sandnessjøen generelt vurderes som dårlig og dessuten som klart dårligere enn flytilbudet til alle steder som er involvert i oljeaktivitet lengre sør, som Stavanger, Bergen, Kristiansund, Trondheim og Brønnøysund. Spesielt sammenlignes Sandnessjøen med Kristiansund fordi de ofte ligger nærmest an til å levere de samme tjenestene.

Problemene ligger dels i setekapasiteten. Det oppleves tidvis som problematisk å få plass om bord på kort varsel og ved mannskapsbytter og konferanser der det kan være behov for et større antall seter noenlunde samtidig. Her er også overnattingskapasitet et problem siden mannskap generelt overnatter på vei til feltet, men flere prosjekter er i gang for å bygge opp denne kapasiteten. Større fly og nye ruter kan rette på dette men det kan også ordnes med økt frekvens eller færre mellomlandinger underveis.

I tillegg oppleves reiser med 1 mellomlanding og 1-2 flybytter på vei til Oslo og Sør-Norge som tungvinte og tidkrevende, med reisetider som er betydelig lengre enn til Brønnøysund som bare ligger et kvarter unna i flytid. Det klages også over dårlig regularitet i Widerøes rutedrift, noe som det ikke har vært mulig å finne statistisk belegg for. Derimot er det tidvis dårlig punktlighet, noe som kan medføre store forsinkelser hvis korresponderende (og da spesielt siste) fly ikke nås i tide. I denne sammenheng kan en direkte rute medføre kortere ventetid ved forsinkelser

Reiser forbi Bodø og Trondheim oppleves dessuten som dyre, noe som betyr lite for tilpasningen av de aktivitetene som er i gang i Sandnessjøen allerede, men desto mer for virksomheter som nå vurderer å etablere seg i Sandnessjøen. Dyre og lite tilgjengelige flybilletter for fritidspassasjerer gjør det samtidig mindre attraktivt/aktuelt å bosette seg i Sandnessjøen. I praksis slår dette ut i omfattende fritidstrafikk med båt eller bil for å nå flyplasser med et vesentlig bedre tilbud.

Olje- og gassforekomstene befinner seg langt ute i Norskehavet og boring og feltutbygging mv kan i prinsippet håndteres fra flere steder på land. Sandnessjøen er et slikt sted og befinner seg i en konkurranseposisjon i forhold til andre tenkelige lokaliseringalternativ. Selv om forsyningsbasen til Norne og Skarv er plassert i Sandnessjøen ut fra politiske vedtak, kan for eksempel boring og utvikling av ulike typer av leverandørbedrifter godt skje (ut fra) andre steder. Etter at områdene utenfor Lofoten/Vesterålen inntil videre er stengt for oljeaktivitet er det feltene i Norskehavet og Barentshavet som det knytter seg mest spenning til fremover. Sammen med høye oljepriser medfører det store investeringer i videre aktiviteter. Hvor mye av dette som vil ende opp i Sandnessjøen avhenger av hva byen kan tilby av infrastruktur nå og i fremtiden, og her har flyplassen og flytilbudet en sentral rolle.

Et vesentlig poeng er at rollen som forsyningsbase for oljeprovinsene mellom Heidrun og Lofoten krever at infrastrukturen i Sandnessjøen er fleksibel nok til å håndtere den aktuelle aktiviteten. Det er også vesentlig at investorer og næringsliv har tillit til at flytilbudet opprettholdes. Avhengigheten av stadig eldre Dash 8-100 maskiner vil redusere denne tilliten for hvert år som går uten at det gjøres noe.

Havbruk og maritim service

HALD-området har et omfattende næringsliv knyttet til havbruk og maritime oppdrag med oppdrettsanlegg samt bedrifter som Marine Harvest (slakteri) samt Seløy Undervannservice og Dønna Brønnbåtservice.

Marine Harvest er verdens største produsent av oppdrettslaks. Bedriften har ca 900 ansatte i Norge, med fire fabrikker langs norskekysten: Hjelmeland, Fosnavåg i Herøy (Ålesund), Hitra i Trøndelag og Herøy utenfor Sandnessjøen. Marine Harvest har også 50 prosent deleierskap i Nova Sea i Lovund. Konsernet genererer reiser til og fra både kontoret i Sandnessjøen og produksjonsanlegg på Herøy. Fisken kjøres direkte til Gardermoen og delvis helt til London for videre transport. Stokka lufthavn og dagens tilbud oppfattes som helt sentral fordi avstanden fra spesielt Herøy til neste lufthavn er svært lang. Dagens tilbud oppfattes etter alt å dømme som tilfredsstillende bortsett fra mangel på setekapasitet på enkelte avganger. En direkterute til Oslo med kortere reisetid ville avgjort være et pluss, men ikke veldig avgjørende for denne bedriften.

Seløy Undervannservice ligger på Herøy, har 53 ansatte og snart 7 båter med oppdrag som for eksempel kabellegging langs hele norskekysten. Mannskapet på båtene utgjør 3-5, men noen ganger 10-12, og skiftes ut hver 3.uke. Noe av utskiftingen skjer på Herøy, men i hovedsak andre steder. Med mannskapet bosatt mange steder men mest lokalt, medfører utskiftingen anslagsvis 8-900 flyreiser til/fra Stokka. Bedre/billigere flyforbindelse ville være et pluss med redusert tidsbruk ved utskifting og reduserte kostnader på mange hundre tusen kroner årlig, men dagens flytilbud tilfredsstillende i hovedsak bedriftens behov fordi dagens avgangstidspunkter passer godt. Stokka oppleves som helt nødvendig for bedriftens lokalisering pga lang avstand fra Herøy til neste lufthavn og de helt store problemene ville først oppstå ved avvikling/innskrenkning av dagens flytilbud på Stokka.

Dønna Brønnbåtservice ligger på Dønna med avdelinger flere steder og har snart 100 ansatte og 9 brønnbåter som frakter fisk fra oppdrettsanlegg til slakteri. 4-5 personer på hver båt. Mannskapet på båtene skiftes ut hver 3.uke. Hovedsakelig er dette lokalt bosatte

mannskap som flyr til et annet sted i Norge for å komme på jobb. Også her oppleves Stokka som uvurderlig og dagens tilbud i hovedsak som tilfredsstillende, men fulle fly er et problem ved anslagsvis hver 5. reise. Dermed ville større fly være en fordel mens direkterute til Oslo på den ene side vil være et pluss men på den annen side ha relativt lite betydning for denne bedriften som har mest trafikk til områdene i vest og nord der fiskeoppdrett og fiskeslakterier befinner seg.

I sum er det kapasitetsproblemer som opptar disse bedriftene mest. I tillegg slår dyre flybilletter for næringslivet direkte ut på bunnlinjen i regnskapet. Dette gjelder for offentlig virksomhet, som er den største "næringen" på Stokka med nærmere 8-10 000 passasjerer årlig i tillegg til reiser for medisinsk behandling mv.

Reiseliv

Ut i fra RVU er det rundt 3 000 av passasjerene på Stokka som besøker Stokka på ferie/helgtur etc. I tillegg er det 2 – 3 000 passasjerer som kommer til Stokka i forbindelse med konferanser (mens det er 3 ganger så mange som reiser fra Stokka til konferanser). I tillegg håndterer næringen mange av de øvrige nærmere 10 000 innkommende arbeids- og tjenestereisene (10 000 reiser tilsvarer 20 000 passasjerer) og dette er det viktigste grunnlaget for det flybaserte reiselivet i området.

De reiselivsbedriftene det har vært kontakt opplever sterk ekspansjon i aktiviteten både innen turisme og næringsreiser.

Sentralt i Sandnessjøen med Rica i spissen står næringstrettet trafikk i sentrum. Her foregår mye av innkvarteringen ved både konferanser og arbeids/tjenestereiser.

Overnattingsstedene her har såpass høyt belegg i deler av uken at det skaper problemer for næringslivet i området. I resten av uken, spesielt i helgene, kan det være vanskeligere å fylle opp kapasiteten fordi det er vanskelig å ta i mot større grupper hvis disse må komme med fly. Bedre kapasitet, større fly og direkte ruter kan gjøre dette enklere, men det vil uansett være en utfordring å skaffe nok seter til større grupper basert på rutefly. En større lufthavn kan likevel gjøre det enklere å chartre fly fordi en får flere flytyper å velge mellom.

Samtaler med næringslivet viser at både overnattingskapasiteten i og flytilbudet til Sandnessjøen oppleves som problematisk. Dette påvirker interessen for å investere i næringsvirksomhet og for å arrangere konferanser og lignende i området. For å rette på overnattingsdelen av dette er det planer om utbygging av mer overnattingskapasitet. Dette fremstår likevel som en dårlig investering hvis flytilbudet er en flaskehals som begrenser veksten i hotellgjester og næringsliv. Motsatt kan en si at effektene av økt flytilbud delvis avhenger av at overnattingskapasiteten økes. Utbygging av hoteller og flytilbud henger delvis sammen og utvidelse av det ene bør sees i sammenheng med utvidelse av det andre. Utvides ingen av delene vil det etter hvert hemme utviklingen i næringslivet i regionen. Utvides bare en av delene så vil den utvidelsen bli mindre lønnsom enn den ville blitt med utvidelse av begge.

Lenger ut, spesielt på øyene utenfor Sandnessjøen ligger det en rekke mindre reiselivsbedrifter med turisme som viktigste næringsgrunnlag. Mye av dette er bilbasert, men spesielt sykkelturisme foregår ofte ved at turistene flyr til et sted i området, leier sykkel og

sykler til et annet sted for å fly der i fra. Spesielt er en rute mellom Sandnessjøen og Brønnøysund over Vega nevnt, og ved et overnattingssted står denne ferieformen for tiden for 300 av 700 gjestedøgn.

Analysen av trafikken til Bergen lufthavn viser at gode direkte ruter kan føre til kraftig oppblomstring av flyturisme, men det er vanskelig å overføre disse resultatene til Stokka. Økt kapasitet, direkte ruter og flere rabattbilletter vil gjøre det mer attraktivt å besøke området med fly, men det er mer uklart hvor mye dette kan tenkes å slå ut.

6.4. Konklusjon

Opprettholdelse av dagens lufthavn og flytilbud oppfattes som helt avgjørende for eksistensen/lokaliseringen av så å si alle bedrifter det har vært kontakt med. Dette er spesielt viktig for bedrifter som holder til på øyene utenfor Sandnessjøen og som derfor ligger i så stor avstand fra neste lufthavn at det er vanskelig å kombinere de nødvendige fly- og fergeforbindelsene.

For at bedriftene i regionen skal satse maksimalt på dette området kreves det tillit til at flytilbudet i det minste fortsetter som før og at det er nok kapasitet til å ta unna forventet vekst. Opplevelsen av at flyforbindelsen sørover er dårlig kombinert med fulle avganger, debatten rundt ny storflyplass på Helgeland og den ensidige avhengigheten av en flytype som ikke lengre er i produksjon ser ut til å svekke denne tilliten.

Med enkelte unntak opplever bedriftene **problemer med å få plass på flyene pga begrenset kapasitet**, men også tilsvarende problemer med å skaffe overnatting. Med økende trafikk vil dette skape stadig større forstyrrelser hvis det ikke blir satt inn mer kapasitet i form av flere fly på attraktive tidspunkt eller større fly. Det første gir økte flykostnader mens den andre løsningen gir mindre økning i flykostnader men til gjengjeld forutsetter lengre rullebane. Det har ikke vært mulig å få tak i statistikk som viser belegget på enkeltruter. På Stokka ligger kabinfaktoren i gjennomsnitt på ca 55 %, men hvis flyene er fulle mellom Trondheim og Brønnøysund hjelper det lite at flyet er halvfullt videre til Stokka. En utvikling mot stadig fullere fly vil gjøre etablering og utvidelse av næringsaktivitet rundt Stokka stadig mindre aktuelt for de bedriftene som har alternative muligheter for lokalisering. Etter hvert blir problemstillingen primært hva som er den mest kostnadseffektive måten å øke kapasiteten på, med flere fly på dagens Stokka eller med større/direkte fly på en utvidet flyplass. Siden både overnattingskapasitet og flytilbud er tiltagende flaskehals er det en fordel om utbygging av det ene følges opp av utbygging av det andre.

Større fly enn i dag forutsetter større flyplass. Dette har selvstendig betydning for flere bedrifter fordi det gir muligheter til å flytte på større grupper enn nå ved konferanser (større) mannskapsutskifting, og lignende. Dette rammer primært oljebransjen og andre som ønsker å arrangere konferanser, men også øvrige bransjer med båter av en viss størrelse og tilsvarende omfattende utskifting av mannskap. Også dette kan ha en viss betydning for etableringslysten, men i mindre grad enn spørsmålet om nok kapasitet på aktuelle avganger. Alternativ etablering vil i de fleste tilfeller bli andre steder i Norge. Kristiansund har vært nevnt spesielt.

Mer **direkte ruteføring sørover** forutsetter i hovedsak kobling mot Brønnøysund og krever i praksis større flyplass. Det innebærer stort sett mellomlanding i Brønnøysund og til dels store besparelser i flytid. Vektleggingen av dette varierer. Noen foretrekker uansett å mellomlande i Trondheim for å reise videre med jettfly, noen er nøytrale mens andre legger stor vekt på å ha direkte rute til Oslo. Reiselivsbedriftene er svært klare på fordelene ved direkte ruter og den som nå går 4 ganger ukentlig i sommer har godt belegg. Dårlige flyforbindelser har visstnok medført valg av Kristiansund fremfor Sandnessjøen for boreaktivitet i hvert fall i et tilfelle uten at dette har latt seg verifisere. En rute fra Stokka med første ankomst i Oslo før kl 9 er nok likevel en så dramatisk forbedring at det vil bli lagt merke til i vurderinger av lokalisering.

Større flyplass gir større mulighet for konkurranse og kostnadsbesparende større fly. For næringslivet representerer **billettprisene** en kostnad som alle andre. Lavere billettpriser vil knapt påvirke resemønstret, men slår direkte ut på bunnlinjen og gjør det mer lønnsomt å være etablert i området. Slike besparelser kan utgjøre en stor andel av overskuddet selv om andelen av totalkostnadene er lave. For fritidsreiser/reiseliv betyr billettprisene mer. Antall passasjerer på Stokka som oppgir ferie/helgturer ut fra Stokka som formål er anslått til 3000. Dette er så lite at det reelle antallet er usikkert. I tillegg reiser en del passasjerer direkte ut fra spesielt Trondheim, som åpenbart har langt bedre tilbud. Spesielt for familier som skal på utenlandsferie vil et påslag i de totale reisekostnadene for strekningen SSJ – TRD uansett være så høye at mange vil foretrekke overflatetransport til Værnes.

Større flyplass (**lengre rullebane**) fremheves som en viktig forbedring uansett fremtidig flytilbud. Grunnen er at en lengre rullebane gir flere valg ved innchartring av fly til transport av grupper og av reservedeler og lignende til de industrielle aktivitetene i området. Lengre rullebane gir også større generell fleksibilitet og gjør det enklere å håndtere fremtidige feltutbygginger, trafikktopper og andre situasjoner som det er vanskelig å forutse fullt ut i dag.

7. Ringvirkninger for dagens flyplasstruktur

Det er 4 flyplasser på Helgeland og 2 flyplasser i Nord Trøndelag. Alle flyplassene betjenes gjennom FOT rutene, med unntak av ruten Brønnøysund – Oslo som drives på kommersiell basis. Fra Samferdselsdepartementet utlyses alle rutene som separate anbud, men med muligheter for å kombinere to og to ruter. På alle flyplassene på Helgeland er det krav om minimum 30 – seters fly, mens Namsos og Rørvik i Nord Trøndelag har krav om 15 seters fly.

I 2008 vant Widerøe alle rutene. Anbudspakkene var satt sammen slik at Brønnøysund og Sandnessjøen ble kombinert i et tilbud og Mosjøen og Mo i Rana i et tilbud. I praksis opereres ikke pakkene helt adskilt. Det flys ruter hvor for eksempel Sandnessjøen kombineres med Mosjøen og Mo i Rana. Dette er mulig når et selskap driver alle rutene.

7.1 Lekkasjer fra andre flyplasser

En ny Oslo rute vil gi mer kapasitet og et bedre tilbud for mange reisende i HALD kommunene. Med prisreduksjoner vil det kunne attrahere nye reisende også utenfor Stokkas nåværende influensområde. Vi har foran antydnet priser for privatreiser i størrelsesorden 2.000 kroner tur/retur Oslo. Dette vil være lavere enn det som tilbys på for eksempel Mosjøen, men det vil være høyere enn prisene fra Trondheim. Eksempler foran fra Brønnøysund – Oslo viser at mer direkte ruteføring gir lavere priser. Med en kjøretid på under en time vil det være attraktivt å reise fra Stokka også for de som skal fra influensområdet til Kjærstad.

Lekkasjen til Trondheim er beskrevet foran. Pris er viktigste driver for lekkasjen av privatreiser. Det nye tilbudet med lavere priser vil minske lekkasjen. Det er selvsagt usikkerhet omkring hvor store prisendringer som må til, men det er 372 km med bil og 5 - 6 timer å kjøre til Trondheim. Toget fra Mosjøen til Værnes tar minimum 4,5 timer. Tidsbruken og kostnadene er relativt høye for disse reisene til Værnes.

Med den nye ruten vil færre passasjerer skifte fly i Trondheim. Disse strømmene er likevel små i forhold til totale passasjertall på Trondheim og det vil ikke påvirke flytilbudet mellom Trondheim og Oslo.

7.2 Endrede trafikkstrømmer

En ny rute til Oslo vil trekke passasjerer bort fra dagens ruter til Trondheim. I prognosene i punkt 3.1.3 foran er det lagt til grunn 46.000 og 51.000 passasjerer sydover lokalt fra Stokka i henholdsvis lavt og høyt alternativ. Dette er alle som reiser til Oslo/utland, Syd Norge og Trondheim lokalt fra Stokka. Alle som skal forbi Trondheim får mulighet for en ny reiserute. Totalt utgjør disse passasjerene 32.000/35.000 i de to alternativene. I tillegg er det det 15.000/20.000 i lekkasje. Om de nye rutene ikke hadde skapt ny trafikk ville det blitt klart færre passasjerer på FOT rutene sydover. Med den forventede veksten vil det være behov for den nye kapasiteten om ikke passasjerer skal avvises.

Det at kommersielle ruter opprettes på flyplasser som for øvrig kun har FOT ruter gjør det vanskeligere å forutsi hvordan trafikkstrømmene vil bli. Spesielt er det vanskelig når rutene startes opp midt i anbudsperiodene. Kommersielle ruter er avhengig av positive resultater og er forbundet med mer usikkerhet enn FOT rutene. Flyselskapene har ingen forpliktelser om å opprettholde kommersielle ruter over tid på samme måte som på FOT rutene. Når ruter kommer og går påvirker de likevel passasjerstrømmene på flyplasser som blir berørt.

I Brønnøysund velger nå mange å bruke Oslo ruten og det skaper mindre grunnlag for Trondheimsrute. Det vil si at det er færre passasjerer og lavere inntekter på Trondheimsruten. Normalt ville dette føre til endringer i Trondheimsruten:

- Færre frekvenser
- Mindre fly
- Høyere tilskudd

Om noe av dette blir konsekvensen i neste utlysning vites ikke. Risikoen hvis dette gjøres er at den kommersielle ruten kan forsvinne og det oppstår midlertidig mangel på kapasitet.

7.3 Konsekvenser for rutetilbudet

Effekter for Brønnøysund – Oslo ruten

Ved nye ruter vil en del av passasjerene komme fra dagens eksisterende ruter. Det vil derfor bli færre som reiser med dagens FOT – ruter. I dette tilfellet vil det spesielt gjelde rutene til Trondheim. I markedsanalysen i punkt 3.1.3 antas markedet rundt Stokka i 2014 å være 95.000/105.000 i lavt og høyt alternativ. Den lokale trafikken er anslått til 75.000/80.000 passasjerer for de to alternativene. Minimum vekst blir da 10.000 passasjerer fra dagens 65.000. Ut fra dagens bekymringer om manglende kapasitet kan det bli utfordrende å få plass til de nye passasjerene i 2014 om dagens kapasitet skal opprettholdes.

Ruten Brønnøysund – Oslo tilbyr i dag 139 seter hver veg (2x50 + 1x39) seter alle hverdager. Totalt pr uke blir tilbudet 1490 seter og ca 70.000 pr år. Passasjertallet for denne ruten er ikke tilgjengelig. Den har operert siden mai 2010, men dagens program med 3 daglige frekvenser startet først i slutten av mars i år. Vi må derfor anslå passasjertallet. Ved bruk av Avinors statistikk for passasjerer og flybevegelser for Brønnøysund hittil i år fremkommer det at det i snitt har vært 21,6 passasjerer pr flybevegelse på Brønnøysund. Da ruten til Oslo har noe større fly enn snittet velger vi her å bruke 23 passasjerer pr fly. Det forutsettes også at dette gjelder for hele året i gjennomsnitt. Ut fra dagens flyprogram vil det gjennomføres ca 1.500 flyvninger pr år. Det tilbys da 46,3 seter pr avgang og det vil gi en beleggsprosent lik 53,6. Ut fra tabell 3.3.2 foran ser vi at 55 % belegg og 1.500 kr i snitt pris en veg ikke gir tilstrekkelige inntekter til at ruten gir forventet avkastning. Med 53,6 % belegg vil det kreves en gjennomsnittspris på ca kr. 1.750 hver veg eller kr 3.500 for en tur retur reise. Med security og passasjeravgift vil prisen være ca 3.700 kr for en tur retur reise.

10.000 nye passasjerer pr år som i gjennomsnitt betaler kr 1000 vil dekke den økte kostnaden ved ruteomleggingen. Dette tilsvarer i underkant av 7 ekstra passasjerer pr avgang i gjennomsnitt. Totalt antall passasjerer pr avgang blir da ca 30. Det gir en beleggsprosent lik 60 når det kun flys med 50 seters maskiner. Den nye tidtabellen med 3

daglige rundturer med Dash8-300 vil gi ca 80.000 seter til/fra Oslo fra de to byene mot dagens 70.000 seter.

Det må antas at det vil være krevende å skape lønnsomhet på dagens Brønnøysund – Oslo rute. Det lave volumet gjør at det kreves høy snittinntekt. Med en forlengelse til Sandnessjøen gjøres denne ruten tilgjengelig for flere. Om all vekst på Stokka kommer på den nye ruten vil den få 10.000 nye passasjerer. Da vil kabinfaktoren øke til 60. Med en gjennomsnittlig billettpris på 2.000 kr tur/retur vil muligheten for lønnsom drift øke betydelig. Forlengelse kan således bidra til å opprettholde tilbudet fra Brønnøysund til Oslo på dagens nivå.

Kapasitet Mosjøen og Mo i Rana

Etter en forlengelse av Stokka vil det ligge til rette for økt konkurranse på to flyplasser, mens to flyplasser får samme rammebetingelser som i dag. Det vil kunne oppstå en situasjon hvor to forskjellige anbydere vinner hvert sitt anbud. Da vil Brønnøysund og Sandnessjøen måtte betjenes adskilt fra Mosjøen og Mo i Rana. Det vil ikke være av særlig negativ betydning for de reisende, da det er svært liten trafikk mellom flyplassene på Helgeland, men det gir operatørene mindre fleksibilitet i utnyttelse av flyparken. Hvert av selskapene vil ha 2 – 3 fly i dette området. Dette vil skape negative skalaeffekter. Dagens struktur med 5 maskiner som betjener 6 flyplasser har flere kombinasjonsmuligheter i rutekonstruksjon.

Markedene er forskjellige i størrelse og reisemønster. Eksempelvis er det noe forskjellig fordeling av reiser syd – nord mellom byene. Tabell 7.3.1 viser passasjerfordelingen i 2007 fra utlysningen av rutene for perioden 2009 – 2012. Venstre sider viser for eksempel at Brønnøysund og Mosjøen har ca 70 % av sin trafikk syddover mens Sandnessjøen har 56 %. Høyre side viser hver flyplass sin andel av trafikken henholdsvis syddover og nordover. Sandnessjøen og Brønnøysund hadde da 50 % av alle reiser syddover, men bare 46 % av reisene nordover. Totalt for alle byene var fordelingen 60 % syddover og 40 % nordover. Det meste av veksten framover er antatt å komme syddover, så forskjellen vil øke. Det gjør at det blir vanskeligere å sette sammen fremtidige utlysningspakker slik at det blir god ressursutnyttelse

Tabell 7.3.1: Fordelingen av reiser syd - nord i 2007

	<u>Andel Syd – Nord</u>		<u>Andel av totalt Syd - Nord</u>	
	<u>Syd</u>	<u>Nord</u>	<u>Syd</u>	<u>Nord</u>
Brønnøysund	69 %	31 %	30 %	22 %
Sandnessjøen	56 %	44 %	20 %	24 %
Mosjøen	70 %	30 %	26 %	18 %
Mo i Rana	50 %	50 %	24 %	37 %

Om Mosjøen og Mo i Rana alltid skal kombineres og betjenes med 39 seters maskiner vil det øke antall reisende pr fly. Dette kan eventuelt avhjelpest ved at man kombinerer hver av dem med henholdsvis Namsos og Rørvik som er mindre markeder. En slik løsning er forutsatt at samme selskap driver alle disse rutene. Skal det kunne gjennomføres, må minimumskravet til flystørrelse også her heves til 30 seter. Økt fremtidig flykapasitet som innebærer flere

individer gir også muligheter for ytterligere utretting av ruter i hele FOT-området, da antall daglige frekvenser må sies å være tilfredsstillende for de fleste rutekombinasjoner og at det er lite behov for intern trafikk i ruteområdet. Ikke minst for Mo i Rana, som har stor trafikk, vil dette være en bedre løsning.

7.4 Mulige endringer i FOT tilskudd

I dag betales det 157,5 millioner kroner i FOT tilskudd på rutene mellom Trondheim og Bodø. For Sandnessjøen alene er tilskuddet ca 30 millioner pr år. Denne prisen forutsetter at også Brønnøysund ruten drives av samme selskap. Totalt betales det ca 50 millioner pr år for de to rutene.

Det lyses ut 4 ruter på Helgeland, en for hver by. Ved å gjøre det mulig å kombinere 2 ruter oppnås en lavere pris. Denne effekten oppstår ved at flyselskapet oppnår stordriftsfordeler ved et økende antall fly. I dag benyttes 5 flyenheter for Helgeland/Trøndelagsproduksjonen. I tilbudene er det imidlertid ikke innarbeidet flere effekter enn de som oppnås om man får 2 ruter.

En lengre rullebane på Stokka vil gjøre det mulig for flere aktører å inngi tilbud. Det åpnes muligheter for å skape stordriftsfordel også for flere aktører når det blir 2 flyplasser med 1199 meters rullebane. I seg selv vil dette skape grunnlag for lavere anbud på hver flyplass eller ved at det gjøres mulig å kombinere dem. Basert på tidligere omtalte kostnadsforskjell på ca 25 % pr sete bør det kunne oppnås 10 millioner kroner lavere kostnader pr år på FOT rutene til/fra Brønnøysund og Sandnessjøen. Et kombinert tilbud for Sandnessjøen og Brønnøysund over 4 år bør ha et potensial på 40 millioner kr i innsparing dersom dette søkes utnyttet i utlysningssutformingen.

Med flere aktører som kan by i neste anbudsrunde vil tilbyderne ta hensyn til dette. Utbygging medfører derfor et mulighet for lavere bud. Det er vanskelig å anslå hva dette i praksis kan medføre. Det må forutsettes at aktørene har en viss oversikt over hvem "de andre" er og kostnadsforskjellene seg mellom. Dette vil medføre bud som trolig ligger lavere enn i dag. Om aktøren med laveste kostnad senker sitt krav til inntjening fra 7 % til 2 % vil dette kunne medføre ytterligere 5 – 10 millioner kroner pr år i lavere anbud på disse rutene. Totalt vil innsparingspotensialet kunne være 60 millioner for en 4 – års anbudsrunde.

8. Oppsummering

Den korte rullebanen gjør at det er små muligheter for å skape reell konkurranse om rutene på Sandnessjøen. Det kan forhindre en mer offensiv utvikling av flytilbudet i regionen. Mange av bedriftene i regionen oppfatter bedre (mer) fly- og overnattingstilbud som en forutsetning for full satsing i området selv om det har vært vanskelig å identifisere prosjekter som virkelig avhenger direkte av dette. Utbygging av overnattingskapasitet bør følges opp av tilrettelegging for bedre flytilbud og omvendt.

En lengre rullebane vil legge forholdene bedre til rette for konkurranse om eksisterende ruter og det vil gjøre det mulig å opprette nye ruter til blant annet Oslo som forkorter reisetiden og gir tilstrekkelig kapasitet på attraktive tider og legger grunnlaget for lavere priser. En lengre rullebane vil også gjøre det mulig å bruke Stokka for charteroperasjoner i forbindelse større prosjekter og/eller arrangement. Det vil gjøre HALD området mer tilgjengelig og attraktivt for næringslivet. Økt tilgjengelighet og lavere priser vil også bidra positivt til områdets attraktivitet for arbeidstakere.

Forlengelse av rullebanen vil kreve ca 18 millioner i investeringer utover de 5,5 millionene som allerede er gjennomført. Avinor får dessuten en årlig kostnadsøkning på 3 – 4 millioner kroner på Stokka. Dette balanseres ikke helt med anslagene på økte inntekter og resultatet blir fra 0,6 mill til 3 millioner svakere pr år i en startfase. Tar man inn potensialet i lavere fremtidige FOT kostnader som kan utgjøre fra 10 – 15 millioner pr år blir det for Avinor og Staten totalt sett økt lønnsomhet. Hvordan aksjeselskapet Avinor og Staten ved Samferdselsdepartementet skal fordele inntekter og kostnader seg mellom er ikke utredet her, men dette bør ikke være til hinder for at forlengelsen kan gjennomføres.

Ut fra våre beregninger av trafikken på den nystartede non stop ruten Brønnøysund – Oslo med tre daglige frekvenser, vil en utvidelse av rullebanen på Stokka med forlengelse av ruten Brønnøysund - Oslo i trekant kombinasjon med Sandnessjøen være med å sikre en helårs drift av ruten med full beskjeftigelse av en maskin. Forventet trafikkvekst ved både Brønnøysund og Sandnessjøen vil med årene gi grunnlag for ytterligere kapasitetsøking og ruteforbedringer ved at ny kapasitet settes inn som non stop forbindelser fra Sandnessjøen til Oslo. (eller Trondheim, hvis behovet eller veksten først og fremst er knyttet til Vestlandet)

Referanser

Denstadli m fl 2010: Reisevaner på fly 2009. TØI-rapport 1073/2010.

Draagen og Wilsberg 2011: Ny flyplass – Helgeland. Gravity_R005/2011.

Lian, Rønnevik og Thune-Larsen 2008: Ny Hammerfest lufthavn – marked, samfunnsøkonomi og ringvirkninger. TØI-rapport 973/2008.

Lian, Thune-Larsen og Draagen 2010: Evaluering av anbudsordningen for regionale flyruter. TØI-rapport 1116/2010.

Lian, Thune-Larsen og Draagen 2010: Forlengelse av rullebaner i Lofoten og Vesterålen – effekter på marked, ruteøkonomi og statssøtte. TØI-rapport 1132/2011.

Thune-Larsen og Lian 2009: Helgeland lufthavn – marked og samfunnsøkonomi. TØI-rapport 1014/2009.

Samferdselsdepartementet: Anbodsinnbyding. Regionale reuteflygingar i Noreg 1. april 2009 – 31. mars 2012.

Kontaktinformasjon

Gravity Consult AS

Postadresse: Gravity Consult AS

Skogstuveien 23

1363 Høvik

Telefon: +47-9191 5151

E-post: lars.draagen@gravityconsult.com

Web: www.gravityconsult.com

Transportøkonomisk Institutt

Postadresse: Transportøkonomisk Institutt

Gaustadalleen 21

NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00

Telefax: 22 60 92 00

E-post: toi@toi.no

Web: www.toi.no