

REVIDERT SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE AV ENDRET LUFTHAVNSTRUKTUR I LOFOTEN OG VESTERÅLEN

Fase 1: Stokmarknes og Svolvær lufthavner - REVIDERT

TITTEL	Samfunnsøkonomisk analyse av endret lufthavnstruktur i Lofoten og Vesterålen
FORFATTERE	Karoline Hoff og Svein Bråthen
PROSJEKTLEDER	Svein Bråthen
RAPPORT NR.	2002
SIDER	34
PROSJEKTNUMMER	2822
PROSJEKTITTEL	Lufthavnstruktur Lofoten og Vesterålen
OPPDRAGSGIVER	Avinor AS
ANSVARLIG UTGIVER	Møreforskning Molde AS
UTGIVELSESTED	Molde
UTGIVELSEÅR	2020
ISSN	0806-0789
ISBN (TRYKT)	
ISBN (ELEKTRONISK)	978-82-7830-325-2
DISTRIBUSJON	Høgskolen I Molde, Biblioteket, pb 2110, 6402 Molde tlf 71 21 41 61 epost: biblioteket@himolde.no www.moreforsk.no

KORTSAMMENDRAG

Dette notatet er en revidert versjon av den samfunnsøkonomiske analysen av Stokmarknes lufthavn fra 2018. Netto nåverdi over de først 40 årene er på -725 millioner, mens netto nåverdi over 75 år (inkludert restverdier for ytterligere 35 år, noe vi mener er et diskutabelt påslag) er noe mindre negativ, på -71 millioner. Resultatet vises i tabellform i kapittel 4. Resultatet må ses i sammenheng med de samfunnsøkonomiske analysene av de vegtiltakene som danner premiss for denne analysen.

© FORFATTER/MØREFORSKING MOLDE

Forskriftene i åndsverksloven gjelder for materialet i denne publikasjonen. Materialet er publisert for at du skal kunne lese det på skjermen eller fremstille eksemplarer til privat bruk. Uten spesielle avtaler med forfatter/Møreforskning Molde er all annen eksemplarframstilling og tilgjengelighetsgjøring bare tillatt så lenge det har hjemmel i lov eller avtale med Kopinor, interesseorgan for rettshavere til åndsverk.

FORORD

Dette notatet er en revidert versjon av den samfunnsøkonomiske analysen av Stokmarknes lufthavn fra 2018.

Molde, 09.01.2020
Forfatterne

INNHold

Forord.....	4
Innhold	5
Sammendrag	6
Passasjertall	7
Hovedresultater.....	7
1 Innledning.....	10
2 Beregningsalternativer og –forutsetninger	11
2.1 Tidsverdier.....	13
2.2 Billettprisivå og reisetider i 0-alternativet	14
2.3 Billettprisivå og reisetid ved utvidet rullebanelengde	14
2.4 Regularitet.....	15
2.5 Driftsinntekter og driftskostnader, Avinor	15
2.6 Investeringskostnader	15
2.7 Operatørvirkninger.....	15
2.8 Skattevirkninger, endringer i FOT-tilskudd	16
2.9 Støy.....	16
3 Influensområde og trafikk.....	16
3.1 Svolvær lufthavn	17
3.2 Leknes lufthavn	17
3.3 Stokmarknes lufthavn	17
3.4 Trafikkprognoser	18
3.5 Trafikkanslag – med bompenger 2026-2040	18
3.6 Trafikkanslag – uten bompenger	21
4 Resultater fra den samfunnsøkonomiske analysen	23
4.1 Uten bompenger	26
4.2 Følsomhetsanalyser.....	27
4.3 Frekvens	31
Referanser	32

SAMMENDRAG

Dette notatet er en revidert versjon av den samfunnsøkonomiske analysen av Stokmarknes lufthavn fra 2018.

I figuren nedenfor er det illustrert endringene i lufthavnstruktur og endringene i vegnettet som analyseres i alternativ 1, Stokmarknes utvidet. Det innebærer en forlengelse av Stokmarknes lufthavn og nedleggelse av Svolvær lufthavn, lufthavnstrukturen eller i området opprettholdes slik den er i dag. Det ligger også inne vegutbedringer mellom Svolvær og Fiskebøl, samt ferjeavløsningsprosjektet Hadsselfjordtunnelen og ny Langøysundkryssing. Dette kommer frem av kartet nedenfor, og tidsbesparelsene vises i tabellen under figur S1.



Figur S1 Alternativ 1: Stokmarknes utvidet, Svolvær nedlagt og utbedringer i vegnettet (inkl. Hadsselfjordtunnelen)

For passasjerer som overføres fra Svolvær til Stokmarknes er reisetiden redusert med 50 minutter til 45 minutter i analysealternativet sammenlignet med i 0-alternativet. Dette skyldes i hovedsak at ferjeforbindelsen erstattes med Hadsselfjordtunnelen, men det er også noe forbedringer av eksisterende veg, samt annen kryssing av Langøysundet som gir ytterligere tidsbesparelser.

Tabell S1 Tidsbruk med og uten utbedringer i vegnettet. Svolvær-Stokmarknes og Sortland-Stokmarknes

Strekning	Etter utbedringer	I 0-alternativet	Besparelser*	I dag
Svolvær-Fiskebøl	25 min	30 min	5 min	30 min
Fiskebøl-Melbu	8 min	45 min	37 min	45 min
Melbu-Stokmarknes	12 min	25 min	13 min	25 min
Sortland-Stokmarknes	20 min	20 min		20 min

*Tidsbesparelsene er med utbedringer og sett i forhold til 0-alternativet. Tidsbruk i dag vises i kolonnen helt til høyre for å illustrere forskjellen mellom tidsbruk i dag og 0-alternativet der det er aktuelt (i dette tilfellet tilsvarer reisetidene i 0-alternativet reisetidene i dag)

PASSASJERTALL

I tabellen nedenfor er trafikk tallene for åpningsåret sammenstilt med de prognostiserte trafikk tallene for år 2040, 2041 og 2065. År 2040 og 2041 er valgt å vise fordi år 2040 er siste året med bompenger på Hålogalandsvegen og Hadsselfjordtunnelen, og år 2041 er dermed første året uten bompenger. I tillegg til en trafikkvekst, ser vi også at det er flere passasjerer som tilbakeføres til Stokmarknes lufthavn, samt at vi også får noe nyskapt trafikk. Tallene er avrundet.

Tabell S2 Totalt passasjertall for Stokmarknes utvidet for åpningsår, år 2040, 2041 og 2065 – med bompenger 2026-2040

Via Stokmarknes utvidet (fra Svolvær influensområde)	Stokmarknes utvidet (2026)
Åpningsår (2026)	338 476
År 2040 (m/bompenger)	380 000
År 2041 (u/bompenger)	396 000
År 2065	476 000

I tabellen nedenfor er trafikk tallene for åpningsåret sammenstilt med de prognostiserte trafikk tallene for år 2040 og 2065 når bompenger ikke er med i beregningsgrunnlaget. Trafikk tallene er rundet av.

Tabell S3 Totalt passasjertall for Stokmarknes utvidet for åpningsår, år 2040, 2041 og 2065 – uten bompenger

Via Stokmarknes utvidet (fra Svolvær influensområde)	Stokmarknes utvidet (2026)
Åpningsår (2026)	343 789
År 2040	384 000
År 2065	465 000

HOVEDRESULTATER

I tabellen nedenfor vises den samfunnsøkonomiske effekten av en forlengelse av Stokmarknes lufthavn. Det forutsettes at rullebanen forlenges til 2000+ meter, at Svolvær lufthavn legges ned og at Hadsselfjordtunnelen bygges (bompenger fra 2026 til 2040 er inkludert i de betalbare kostnadene). Postene som i hovedsak påvirker resultatet i analysen er trafikantnytt, Avinors driftsinntekter, statens investeringskostnader, samt flyselskapenes nettovirkninger.

Med mulighet for direktefly til/fra Oslo reduseres reisetiden betraktelig, samt at billettprisene forutsettes å være lavere enn i dag, og det er i hovedsak dette som gir den største endringen i trafikantnytt (som også påvirkes av endringene i trafikkstrømmene).

Det forutsettes at billettprisene til Tromsø kan settes noe lavere ved utvidelse av rullebanen (mulighet for bruk av 50-seters fly), og for reisende fra Stokmarknes influensområde fører dette til en positiv endring i trafikantnytte. For reisende fra Vågan overstiger den negative nytten som følge av økte reisekostnader denne positive nytteeffekten av billigere billettpriser. Samlet sett fører dette til en svak negativ endring i trafikantnytte for Tromsø-reiser i netto.

For reiser til Bodø fra Stokmarknes er billettprisene forutsatt å være noe lavere enn det er i dag fra Stokmarknes fordi det er muligheter for å benytte 50-seters fly. Dette billettprisnivået er likevel klart høyere for reisende til/fra Vågan, da det mellom Svolvær og Bodø i dag er FOT-rute og en del lavere billettpriser (se kapittel 2.2). Det er en del passasjerer som avvises på grunn av dette, men flere overføres til Leknes (der det også er FOT-rute i dag).

Den værmessige tilgjengeligheten er forventet å være noe lavere ved Stokmarknes utvidet rullebane enn ved Stokmarknes og Svolvær lufthavner i dag. For passasjerene som overføres fra Svolvær til Leknes (Bodø-reiser) er den værmessige tilgjengeligheten høyere enn i dag. I netto viser analysen en negativ nytteeffekt som følge av endret tilgjengelighet og trekker den totale trafikantnyttene noe ned.

Ulykkeseffekten er positiv, noe som i hovedsak kommer av at det tilbakeføres en del passasjerer fra Evenes til Stokmarknes, samt at en del av passasjerene fra Vågan avvises. Dette gir mindre vegtrafikk. Miljøeffekten er negativ, og kommer av at vi får en del nyskapt trafikk ved utvidelsen, samt lengre reisevei for de som overføres fra Svolvær lufthavn.

Som følge av at det opprettes direkteforbindelse med større jet-fly mellom Stokmarknes utvidet og Oslo, faller alle mellomlandinger i Bodø bort for disse reisene (forutsatt 100% direkteiser, men i praksis vil denne andelen være noe lavere). Startavgift, passasjeravgift og terminalavgiften, som alle er inntektsposter for Avinor reduseres av den grunn. Underveisavgift og kommersielle inntekter øker ved Stokmarknes utvidet sammenlignet med Stokmarknes i dag og Svolvær (det er forutsatt flere kiosker/utsalg/restauranter osv. på en større flyplass).

Flyselskapenes nettovirkninger er negative. Antall reisende øker, men med en lavere billettpris på det utvidede lufthavnen før dette til at nettoeffekten er negativ.

Netto nåverdi over de først 40 årene er på -725 millioner, mens netto nåverdi over 75 år (inkludert restverdier¹ for ytterligere 35år) er noe mindre negativ, -71 millioner. Resultatet vises i tabellen nedenfor. Det er forutsatt at investeringene dekkes over statsbudsjettet, derav skattekostnaden. Resultatet må ses i sammenheng med de samfunnsøkonomiske analysene av de vegttakene som danner premiss for denne analysen.

Endringen i trafikantnytte for passasjerene som «lekker» til Stokmarknes utvidet på reiser til/fra Moskenes/Flakstad/Vestvågøy er på om lag 170 millioner (inngår i tabellen nedenfor).

¹ På generelt grunnlag så mener vi at restverdipåslaget som er foreskrevet i forbindelse med NTP-analyser burde gjøres til gjenstand for en nærmere utredning.

Tabell S4 Resultat samfunnsøkonomiske analyser, Stokmarknes utvidet (Svolvær nedlagt) – med bompenger 2026-2040

Samfunnsøkonomiske virkninger	Alternativ 1
Nyttevirkninger tjenestereiser	635
Nyttevirkninger øvrige reiser	2 230
Nyttevirkninger, endret værmessig tilgjengelighet	-85
Sum endring i trafikantnytte	2 781
<i>Herav for reisende til Oslo</i>	3 558
<i>Herav for reisende til Tromsø</i>	-65
<i>Herav for reisende til Bodø</i>	-712
Ulykke (nytteeffekt)	68
Utslipp fly	-63
Utslipp bil	6
Sum klimautslipp (nytteeffekt)	-57
Støy (nytteeffekt)	-
Avinor, startavgift	-94
Avinor, passasjeravgift	-267
Avinor, terminalavgift	-1
Avinor, underveisavgift	-207
Avinor, kommersielle inntekter	143
Avinor, sum driftsinntekter	-426
Avinor, driftskostnader	-
Investeringskostnader	-2 500
Skattekostnader, investering	-500
Operatør, billettinntekter FOT	4
Operatør, driftskostnad FOT	-139
Operatørvirkninger, kommersielle billettinntekter	44
Flyselskaper nettovirkning (produsentoverskudd)	-91
Skattevirkning av endret FOT-tilskudd	-
Netto nåverdi u/restverdi (år 0-40)	-725
<i>Restverdi (år 41-75)</i>	654
Netto nåverdi (år 0-75)	-71

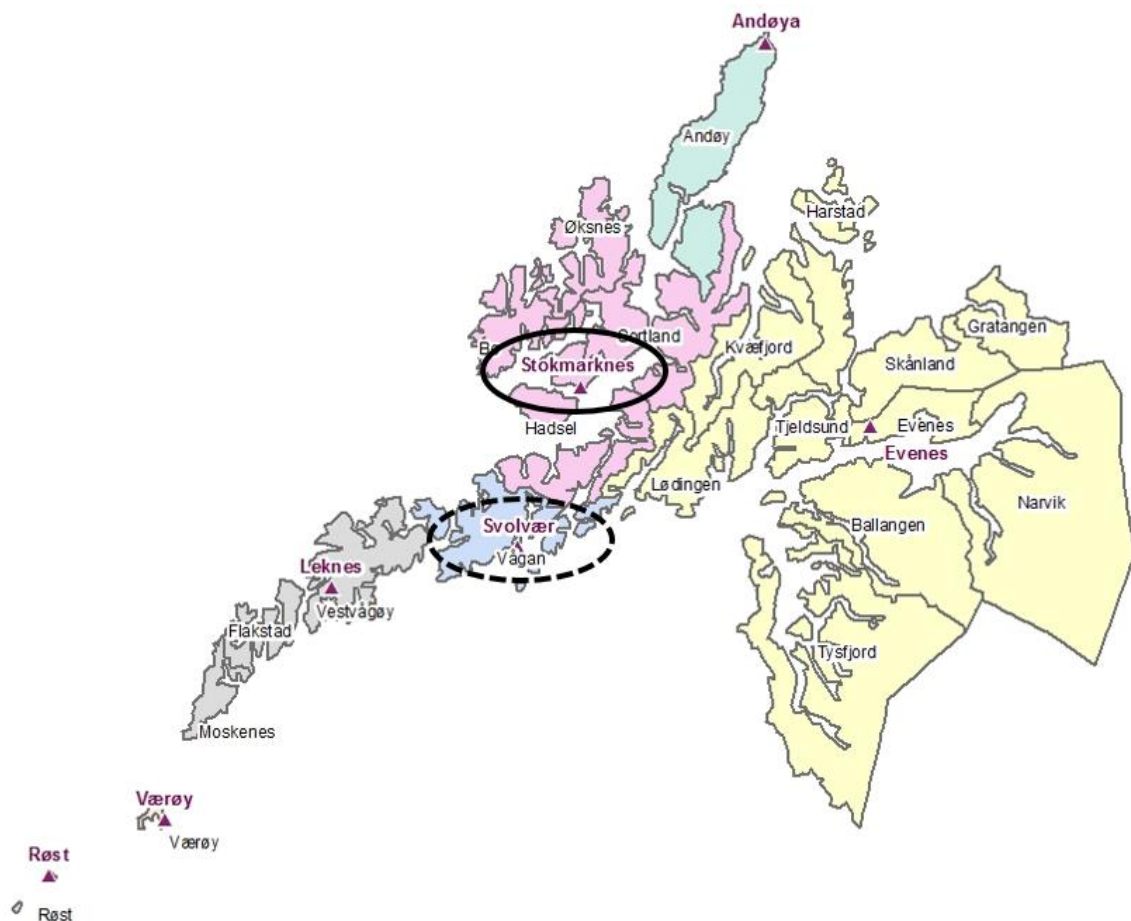
I tabellen nedenfor vises endringen i trafikantnytte for reisende til/fra Vågan for seg selv. Disse inngår også i tabellen over, men vises i egen tabell for å synliggjøre effekten for Vågan-reisende.

Tabell S5 Trafikantnytteeffekten for reisende til/fra Vågan skilt ut fra analysen – med bompenger 2026-2040

Trafikantnytteeffekt for passasjerer til/fra Vågan	Alternativ 1
Nyttevirkninger tjenestereiser	76
Nyttevirkninger øvrige reiser	476
Nyttevirkninger, endret værmessig tilgjengelighet	7
Sum endring i trafikantnytte	559
<i>Herav for reisende til Oslo</i>	1 173
<i>Herav for reisende til Tromsø</i>	-26
<i>Herav for reisende til Bodø</i>	-587

1 INNLEDNING

I dette notatet ser vi nærmere på utredningen vi gjorde angående den mulige utvidelsen av Stokmarknes lufthavn (Hoff, Svendsen og Bråthen 2018). I rapporten så vi på ulike rullebanelengder i kombinasjon med nedleggelse av Svolvær lufthavn og opprettelse av fastlandsforbindelse mellom Melbu og Fiskebøl. Siden denne rapporten ble publisert i 2018 har det skjedd ting som fører med seg at vi må gjøre endringer i forutsetningene og det har kommet til oppdatert og ny informasjon som påvirker analysen. Denne utredningen skal ses sammen med analysen av utvidet rullebane på Leknes lufthavn, og det er dermed viktig at disse alternativene er sammenlignbare. Beregningsforutsetningene og metodene som benyttes i dette notatet er de samme som i rapporten med analyse av utvidelsen av Leknes lufthavn (Hoff og Bråthen 2019). I dette notatet vil vi derfor kun legge frem de forutsetninger og den informasjonen som kommer i tillegg til, eller skiller seg fra, det som er benyttet i beregningene av de samfunnsøkonomiske virkningene av utvidet rullebane på Leknes Lufthavn.



Figur 1.1 Illustrasjon av dagens lufthavner i Lofoten/Vesterålen/Ofoten med tilhørende influensområder.

Notatet er delt inn i 4 kapitler. Kapittel 1 inneholder en kort innledning, i kapittel 2 legger vi frem beregningsalternativene og –forutsetningene (som skiller seg fra forutsetningene benyttet i analysen om utvidet rullebane på Leknes lufthavn), i kapittel 3 viser vi trafikkberegningene, trafikkprognoser og reisemønster, mens i kapittel 4 viser vi resultatene fra den oppdaterte samfunnsøkonomiske analysen med tilhørende følsomhetsanalyser.

2 BEREGNINGSMALTERNATIVER OG –FORUTSETNINGER

I dette kapittelet presenteres vegløsningene som inngår i 0-alternativet og vegløsningene som inngår i analysen av utvidet rullebane på Stokmarknes lufthavn. Vi legger også frem alle beregningsforutsetninger og tall som inngår i analysen (som skiller seg fra/kommer i tillegg til beregningsforutsetningene i rapporten vi analyserer virkningen av utvidelse av Leknes lufthavn).

I Nasjonal transportplan for 2018-2029 (Samferdselsdepartementet, 2017) er det vedtatt utbedringer for E10/Rv 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta i første del av perioden (2018-2023). Dette innebærer en redusert reisetid mellom Evenes og Lofoten og Vesterålen på henholdsvis 35 og 40 minutter, samt en besparelse på 30 km. Reisetidsbesparelsen mellom Lofoten/Vesterålen og Evenes legges inn i 0-alternativet, og påvirker dermed trafikktallene allerede før analysene av endringen i lufthavnstrukturen. Virkningene av ferjeavløsningsprosjektet Hadsselfjordtunnelen og vegutbedringen mellom Svolvær og Fiskebøl ses mot reisetidene i 0-alternativet (ikke mot reisetidene i dag). I figuren nedenfor vises vegstrekningene det gjøres utbedringer på i henhold til NTP. I tabell 2.1 vises tidsbruk på ulike delstrekninger, samt tidsbesparelsene mellom reisetidene i 0-alternativet og reisetidene i dag.



Figur 2.1 Alternativ 0. Illustrasjon av vegutbedringer som kommer med i 0-alternativet.

Tabell 2.1 Reisetider i dag og i 0-alternativet. Reisetidene i 0-alternativet er utgangspunktet for analysen

Strekning	I 0-alternativet	I dag	Besparelser*
Fiskebøl-Seljebekken	35 min	35 min	
Stokmarknes-Sortland	20 min	20 min	
Sortland-Langvassbukta	20 min	20 min	
Langvassbukta-Seljebekken (OPS)	10 min	15 min	5 min
Seljebekken-Tjeldsundbrua (OPS)	20 min	55 min	35 min
Tjeldsundbrua-Evenes	15 min	15 min	

*Tidsbesparelsene som vises i tabellen er mellom reisetidene i 0-alternativet og reisetidene i dag. Det er reisetidene i 0-alternativet som benyttes i de videre analysene.

I figuren nedenfor er det illustrert endringene i lufthavnstruktur og endringene i vegnettet som analyseres i alternativ 1, Stokmarknes utvidet. Det innebærer en forlengelse av Stokmarknes lufthavn og nedleggelse av Svolvær lufthavn, lufthavnstrukturen eller i området opprettholdes slik den er i dag. Det ligger også inne vegutbedringer mellom Svolvær og Fiskebøl, samt ferjeavløsningsprosjektet Hadsselfjordtunnelen og ny Langøysundkryssing. Dette kommer frem av kartet nedenfor, og tidsbesparelsene vises i tabellen under figur 2.2.



Figur 2.2 Alternativ 1: Stokmarknes utvidet, Svolvær nedlagt og utbedringer i vegnettet (inkl. Hadsselfjordtunnelen)

For passasjerer som overføres fra Svolvær til Stokmarknes er reisetiden redusert med 50 minutter til 45 minutter i analysealternativet sammenlignet med i 0-alternativet. Dette skyldes i hovedsak at ferjeforbindelsen erstattes med Hadsselfjordtunnelen, men det er også noe forbedringer av eksisterende veg, samt annen kryssing av Langøysundet som gir ytterligere tidsbesparelser.

Tabell 2.2 Tidsbruk med og uten utbedringer i vegnettet. Svolvær-Stokmarknes og Sortland-Stokmarknes

Strekning	Etter utbedringer	I 0-alternativet	Besparelser*	I dag
Svolvær-Fiskebøl	25 min	30 min	5 min	30 min
Fiskebøl-Melbu	8 min	45 min	37 min	45 min
Melbu-Stokmarknes	12 min	25 min	13 min	25 min
Sortland-Stokmarknes	20 min	20 min		20 min

*Tidsbesparelsene er med utbedringer og sett i forhold til 0-alternativet. Tidsbruk i dag vises i kolonnen helt til høyre for å illustrere forskjellen mellom tidsbruk i dag og 0-alternativet der det er aktuelt (i dette tilfellet tilsvarer reisetidene i 0-alternativet reisetidene i dag)

I alternativ 2 analyseres en utvidelse av Leknes lufthavn og nedleggelse av Svolvær lufthavn. I alternativ 3 ser vi på effektene av vegutbedringer mellom Lofoten/Vesterålen og Evenes, og forutsetter uendret lufthavnstruktur. Resultatene fra disse analysene vises i rapporten som behandler effektene av utvidelsen av Leknes lufthavn (Hoff og Bråthen 2019).

I hovedsak er beregningsforutsetningene de samme som er benyttet ved analyse av forlengelse av rullebanen ved Leknes lufthavn. I tabellen nedenfor vises beregningsforutsetninger som gjelder spesielt i analysen av dette alternativet, og som kommer i tillegg til alle forutsetningene som vises i tabell 3.1 i rapporten om utvidelse av Leknes lufthavn (Hoff og Bråthen, 2019).

Tabell 2.3 Beregningsforutsetninger

Faktor	Enhet	Verdi	Kilde / dokumentasjon
Andel t.j.r. SKN	prosent	48,1	
Bompenger Hadsselfjordtunnelen (rabattert med 20%)	2019-kroner	179 (tjr)** 209 (øvrige)	+40% av ferjepris. Retningslinjer for transportetatens og Avinor sine transportanalyser og samf.øk beregninger for NTP 2022-2033

**Pris oppgitt for Hadsselfjordtunnelen er pris for gjennomsnittlig antall personer i hvert kjøretøy: bil inntil 6 meter + 0,15/0,67 voksen for henholdsvis tjenestereiser og øvrige reisehensikter.

Bompengekostnad for tunellpasseringer fordeles på passasjer og bilfører, for tjenestereiser og øvrige reiser, etter personbelegget oppgitt i tabellen ovenfor. Bompengpris for Hadsselfjordtunnelen settes til prisen for ferjebilletten + 40 %, som er vanlig praksis i ferjeavløsningsprosjekter og i henhold til retningslinjer for NTP.

2.1 TIDSVERDIER

Vi har benyttet tidsverdier som foreligger i foreløpige enhetsverdier fra verdsettingsstudien 2018-2019 til bruk i NTP (TØI, 2019). Tabell 2.4 viser tidsverdiene for tjenestereiser og øvrige reiser for tilbringerreisen og flyreisen. Verdiene er oppgitt i 2018-kroner, og er i tabellen nedenfor gjort om til 2019-kroner, og realprisjustert til åpningsår 2026, i henhold til NTPs retningslinjer.

Tabell 2.4 Tidsverdier etter reisehensikt, reiser over 200 km Kilde: TØI (2019)

Reisehensikt	Tidsverdi Flyreise (2019-kr*)	Tidsverdi tilbringerreise (2019-kr*)
Tjenestereiser	761	761
Øvrige reiser	275	255
Reiser til/fra arbeid	394 (0,19)	394 (0,19)
Fritidsreiser	247 (0,81)	223 (0,81)

*2019-kroner (Norges Bank). Andeler for vekting av øvrige reiser i parentes.

For tjenestereiser benytter vi verdsettingen av ombordtid som tidsverdi også for resten av reisen. Begrunnelsen for å la tidsverdien for fly gjelde også for andre deler av reisen, er at verdien er satt med bakgrunn i arbeidsgivers tidskostnader for tjenestereiser (=brutto lønn inkl. skatter og avgifter, Vegdirektoratet 2018). For øvrige reiser verdsettes delene av reisen som ikke er ombordtid (til/fra lufthavn + oppmøtetid) til 90% av tidsverdien for flyreiser (TØI 2019). Komfort og andre forhold påvirker verdien av reisetiden, og slike forhold er inkludert i verdsettingen.

2.2 BILLETTPRISNIVÅ OG REISETIDER I 0-ALTERNATIVET

I tabell 2.5 og 2.6, nedenfor vises billettprisene og reisetidene som er benyttet i 0-alternativet ved beregning av endringer i de generaliserte reisekostnadene i analysen.

Tabell 2.5 Billettpriser benyttet i 0-alternativet

	Billettpriser benyttet i analysen. 1 vei					
	Oslo		Tromsø		Bodø	
	Tjeneste	Øvrig	Tjeneste	Øvrig	Tjeneste	Øvrig
Stokmarknes	3 000	2 250	2 000	1 100	1 800	1 000
Svolvær	2 650	2 000	2 000	1 200	850	650
Evenes	1 600	1 000				

Tabell 2.6 Reisetider benyttet i 0-alternativet

	Flytider oppgitt i timer 1vei					
	Oslo		Tromsø		Bodø	
	Tjeneste	Øvrig	Tjeneste	Øvrig	Tjeneste	Øvrig
Stokmarknes	3t 0min	3t 0min	40min	40min	25min	25min
Svolvær	3t 20min	3t 20min	1t 15min	1t 15min	25min	25min
Evenes	1t 45min	1t 45min				

2.3 BILLETTPRISNIVÅ OG REISETID VED UTVIDET RULLEBANELENGDE

Billettprisene som er benyttet i beregningen av de generaliserte reisekostnadene for analysealternativene, er basert på at operatøren velger å benytte 186 seters fly på Oslo-reisene og 50-seters fly på reisene til Bodø og Tromsø. Ved bruk av 186-seters fly til Oslo vil reisetiden gå ned, og det er forutsatt tilsvarende reisetid som fra Evenes til Oslo. Billettpriser og reisetid som er benyttet i beregningene av de generaliserte reisekostnadene i analysen er vist i tabellene nedenfor. Ved nedleggelse av Svolvær lufthavn kan noen passasjerer overføres til Leknes lufthavn, derfor vises reisetider og billettpriser fra Leknes i tabellene nedenfor.

Tabell 2.7 Billettpriser benyttet for Stokmarknes utvidet (og Leknes som alternativ) i analysene

	Oslo		Tromsø		Bodø	
	Tjeneste	Øvrig	Tjeneste	Øvrig	Tjeneste	Øvrig
Stokmarknes utvidet	1 900	1 250	1 913	1 013	1 733	933
Leknes	2 650	2 000	2 000	1 200	850	650

Tabell 2.8 Reisetider som er benyttet i analysealternativene for Stokmarknes utvidet (og Leknes som alt)

	Oslo		Tromsø		Bodø	
	Tjeneste	Øvrig	Tjeneste	Øvrig	Tjeneste	Øvrig
Stokmarknes utvidet	3t 0min	3t 0min	40min	40min	25min	25min
Leknes	2t 50min	2t 50min	1t 15min	1t 15min	25min	25min

2.4 REGULARITET

Ved Stokmarknes lufthavn var det i perioden 2016 til 2018 i gjennomsnitt en værmessig tilgjengelighet på 99,6%, mens det for Svolvær var på 98,3% i samme periode. Ved Stokmarknes utvidet er den værmessige tilgjengeligheten forventet å ligge på 97,7%. For de som i dag reiser via Stokmarknes eller Svolvær vil det bety at den værmessige tilgjengeligheten går noe ned ved utvidelse av flyplassen. Dette er tall som ikke var tilgjengelig ved utarbeidelsen av fase 1, og kommer inn som en tilleggspost i endringen i trafikantnytte. Ved nedleggelse av Svolvær lufthavn vil også noen av passasjerene kunne overføres til Leknes lufthavn. I perioden 2016 til 2018 var den gjennomsnittlige værmessige tilgjengeligheten på 98,9% på Leknes lufthavn, og for passasjerene som overføres fra Svolvær til Leknes lufthavn, betyr dette en bedret værmessig tilgjengelighet.

2.5 DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER, AVINOR

Endringene i driftsinntekter pr passasjer avhenger av rullebanelengde og flyplassens størrelse og innhold (ant. mellomlandinger, ant. kilometer som flys, tilbud i terminalen osv.), samt at totale driftsinntekter også avhenger av antall passasjerer som påvirkes av endringen (overført trafikk til SKN og LKN, nyskapt og avvist trafikk, tilbakeført lekkasje og økt lekkasje). Metoden som ble benyttet til beregninger av driftsinntekter i fase 1 er oppdatert, og resultatene i dette notatet skiller seg dermed fra resultatene fra fase 1 i denne posten.

Tabell 2.9 Driftsinntekter pr. pax, Kilde: Avinor

Inntekt pr. pax	Stokmarknes utvidet	Stokmarknes (i dag)	Svolvær (i dag)	Leknes
Startavgift	26	62	62	62
Passasjeravgift	108	217	217	217
TNC (terminalavgift)	20	51	51	51
Underveisavgift	37	41	37	37
Kommersielle inntekter	55	18	18	18

Driftskostnadene varierer med lengden på rullebanen og er oppgitt fra Avinor for «lang» og «kort» rullebane. Driftskostnadene for to små lufthavner faller bort når den nye lufthavnen åpner, og i netto vil effekten av dette være tilnærmet lik 0.

Tabell 2.10 Driftskostnader (i millioner kroner), Kilde: Avinor

	Driftskostnader
Stokmarknes utvidet	60
Stokmarknes (i dag)	30
Svolvær	30

2.6 INVESTERINGSKOSTNADER

Investeringskostnadene er satt til 2,5 mrd. for utvidelsen av Stokmarknes lufthavn, tilsvarende som for Leknes lufthavn, og med samme begrunnelse - estimatene er noe usikre på dette stadiet i planleggingen. Investeringene er forutsatt bevilget over statsbudsjettet, og en skattekostnad er følgelig lagt inn.

2.7 OPERATØRVIRKNINGER

Vi har i våre analyser forutsatt at Stokmarknes utvidet vil betjenes av én operatør. Vi tror ikke at de konkurransemessige forholdene mellom Evenes og Stokmarknes utvidet lufthavn i seg selv vil

påvirke billettprisene vesentlig på lengre sikt, og vi tror følgelig ikke på en «priskrig» mellom Stokmarknes utvidet og Evenes som vil kunne ha en relevant varighet for våre analyser. Det kan tenkes kortvarige kampanjer dersom en ny operatør trer inn på de direkte Oslo-rutene fra Stokmarknes utvidet. På lengre sikt så vil markedet imidlertid være avhengig av en inntjening som dekker gjennomsnittskostnadene. Disse ligger til grunn for forutsatte billettpriser i kapittel 2.3. Vi forutsetter en fortjeneste på 6% for flyselskapet, som er innbakt i disse billettprisene.

For operatørene av FOT-ruten mellom Svolvær-Bodø faller tilskuddet, men også driftskostnadene, ved nedleggelse av lufthavnen. Det er ingen FOT-rute mellom Stokmarknes og Bodø i dag, og i utgangspunktet er det forutsatt at det samme skal gjelde ved forlengelse av rullebanen på Stokmarknes. Endringene som kommer frem i de tilhørende postene i den samfunnsøkonomiske analysen er differansen mellom operatørens inntekt og kostnad i dag, og ved forlengelse av Stokmarknes lufthavn (som er 0 da ved nedleggelse av Svolvær lufthavn). Det forutsettes at FOT-ruten mellom Leknes og Bodø videreføres, og passasjerene som reiser til/fra Vågan og Bodø kan overføres til Leknes lufthavn

Kostnadene er beregnet ved hjelp av Janic kostnadsmodell og gjennomsnittsinntekt er estimert ut fra tidligere inntekter oppgitt i innbydelse til anbudskonkurranse Nord-Norge (Samferdselsdepartementet, 2016a). I tabellen nedenfor vises gjennomsnittsinntekt og gjennomsnittskostnad pr. passasjer på ruten mellom Leknes/Svolvær og Bodø.

Tabell 2.11 Kostnad og gjennomsnittsinntekt pr. pax for Svolvær-Bodø i dag

	Kostnad pr. pax (inkl. profitt)	Gjennomsnittsinntekt pr. pax
Leknes/Svolvær-Bodø	820	719

2.8 SKATTEVIRKNINGER, ENDRINGER I FOT-TILSKUDD

FOT-ruten mellom Svolvær og Bodø faller bort ved forlengelse av Stokmarknes lufthavn og nedleggelse av Svolvær lufthavn, tilskuddet faller bort på denne ruten, og dermed også skattevirkningen dersom Vågan-passasjerene til/fra Bodø overføres til Stokmarknes utvidet.

Ved avvikling av Svolvær lufthavn kan passasjerene overføres til Leknes. Dersom alle fra Svolvær overføres til Leknes vil passasjergrunnlaget på reisene til Bodø endres lite i netto, men til forskjell fra i 0-alternativet vil de som reiste fra Svolvær og Leknes alle reise fra Leknes. Netto skattevirkning kommer frem av den samfunnsøkonomiske analysen og tilsvarer NNV av 20% av differansen mellom gjennomsnittskostnad og gjennomsnittsinntekt fra tabellen over.

2.9 STØY

Det er ikke identifisert negative støyeffekter av tiltaket.

3 INFLUENSOMRÅDE OG TRAFIKK

I tabellen nedenfor vises andelen av destinasjoner fra hver av lufthavnene i analysen. Reiser til Troms og Finnmark går via Tromsø lufthavn. De fleste reisene går til Oslo og Bodø, enten som endedestinasjon eller som mellomlanding på vei til andre destinasjoner i Norge og utlandet.

Trafikken som går via Evenes inn til Lofoten og Vesterålen er reiser til/fra Oslo (Oslo/utland/Sør-Norge). Trafikken som i dag går via Leknes som kan påvirkes av utvidelsen av Stokmarknes lufthavn er Oslo-trafikken (i tabellen nedenfor er Tromsø- og Bodø-trafikken merket i grått fordi det er gjort beregninger som tilsier at utvidelsen av Stokmarknes lufthavn ikke påvirker disse reisene.

Tabell 3.1 Destinasjoner ved reiser via Svolvær, Stokmarknes, Leknes og Evenes lufthavn til/fra Lofoten og Vesterålen. Kilde: RVU

	Oslo	Tromsø	Bodø	Sum
Stokmarknes	29,24 %	19,30 %	51,46 %	100%
Svolvær	46,24 %	4,57 %	49,19 %	100%
Leknes	50,29 %	6,66 %	43,05 %	100%
Evenes	100 %			100%

3.1 SVOLVÆR LUFTHAVN

Det er kun Vågan kommune som sokner til Svolvær lufthavn, og i all hovedsak skal reisende via Svolvær lufthavn til/fra Vågan. Om lag 1/3 av reiser til/fra Vågan går via Evenes lufthavn, mens de resterende reisene går via Svolvær lufthavn.

Tabell 3.2 Fordeling av reiser fra Svolvær lufthavn etter kommune.

	Svolvær		Evenes (lekkasje)	
	Antall	Andel	Antall	Andel
Vågan	94 650	100 %	40 515	100 %
Totalt (2018)*	94 650	100 %	40 515	100 %

* Totalt antall reisende i 2026 fraviker fra disse tallene da det er tillagt vekst og det korrigerert for økt lekkasje som følge av vegutbedringer mellom Lofoten/Vesterålen og Evenes i 0-alternativet. Dette kommer frem i kapittel 3.5 og 3.6

3.2 LEKNES LUFTHAVN

Kommunene Vestvågøy, Flakstad og Moskenes inngår i Leknes' influensområde. Tabellen under viser fordelingen mellom de 3 kommunene for reiser over henholdsvis Leknes lufthavn og Evenes lufthavn. Av tabellen nedenfor ser vi at de fleste som skal til/fra Vestvågøy, Flakstad og Moskenes reiser via Leknes lufthavn, og lekkasjen til Evenes er mindre fra disse kommunene enn fra Vågan.

Tabell 3.3 Fordeling av reisende fra Leknes lufthavn etter kommune.

	Leknes		Evenes (lekkasje)	
	Antall	Andel	Antall	Andel
Vestvågøy	10 5710	84,74 %	12870	76,51 %
Flakstad	1 0683	8,56 %	3045	18,10 %
Moskenes	8 359	6,70 %	905	5,38 %
Totalt (2018)*	124 751	100 %	16 820	100 %

* Totalt antall reisende i 2026 fraviker fra disse tallene da det er tillagt vekst og det korrigerert for økt lekkasje som følge av vegutbedringer mellom Lofoten/Vesterålen og Evenes i 0-alternativet. Dette kommer frem i kapittel 3.5 og 3.6

3.3 STOKMARKNES LUFTHAVN

Kommunene Hadsel, Bø, Øksnes og Sortland inngår i Stokmarknes' influensområde. Tabellen under viser fordelingen mellom de 4 kommunene for reiser over henholdsvis Stokmarknes lufthavn og Evenes lufthavn. Av tabellen nedenfor ser vi at ca. halvparten av reisende til/fra Hadsel, Sortland, Øksnes og Bø reiser via Stokmarknes lufthavn og den andre halvparten via

Evenes lufthavn. Om lag 2/3 av all lekkasje til Evenes fra Lofoten/Vesterålen er på reiser til/fra disse kommunene.

Tabell 3.4 Fordeling av reisende fra Stokmarknes lufthavn etter kommune. Kilde: Avinor

	Stokmarknes		Evenes (lekkasje)	
	Antall	Andel	Antall	Andel
Hadsel	50 879	51,89 %	31 013	25,14 %
Sortland	31 013	31,63 %	50 879	52,22 %
Øksnes	11 284	11,51 %	11 284	17,81 %
Bø	4 873	4,97 %	4 873	4,82 %
Totalt (2018)*	98 049	100 %	98 049	100 %

* Totalt antall reisende i 2026 fraviker fra disse tallene da det er tillagt vekst og det korrigerert for økt lekkasje som følge av vegutbedringer mellom Lofoten/Vesterålen og Evenes i 0-alternativet. Dette kommer frem i kapittel 3.5 og 3.6

3.4 TRAFIKKPROGNOSER

I tabellen nedenfor presenteres trafikkveksten vi har benyttet i våre beregninger. TØI har ikke laget prognoser som strekker seg ut over år 2040. Vekstraten for perioden 2018 til 2040 benyttes for å prognostisere trafikken fra 2041 til 2065, og er beregnet på følgende måte (gjennomsnittlig årlig vekst):

$$\text{Vekstrate} = \sqrt[22]{\frac{Pax_{2040}}{Pax_{2018}}} - 1$$

Tabell 3.5 Gjennomsnittlig årlig vekst for årene 2018 til 2040 (hovedprognoser)

Lufthavn	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2029	2029-2030	2030-2040
Svolvær	0,84 %	0,76 %	0,65 %	0,53 %	0,53 %	0,53 %	0,51 %
Stokmarknes	0,12 %	0,54 %	0,96 %	-0,07 %	0,24 %	0,33 %	0,42 %
Leknes	0,65 %	0,62 %	0,51 %	0,41 %	0,51 %	0,52 %	0,71 %
Evenes	1,84 %	1,63 %	0,04 %	1,23 %	1,35 %	1,31 %	1,26 %

Vi vil foreta sensitivetsanalyser med høy og lav trafikkvekst, for å ta høyde for usikkerheten knyttet til trafikkprognoser så langt frem i tid.

3.5 TRAFIKKANSLAG – MED BOMPENGER 2026-2040

For Stokmarknes influensområde er det allerede før utbedringen i 0-alternativet mye lekkasje til Evenes lufthavn. Denne øker ytterligere med tidsbesparelser på 40 minutter mellom Sortland og Evenes. I tillegg til at flere passasjerer lekker til Evenes etter denne vegutbedringen av Hålogalandsvegen, skjer det også en trafikkvekst fra i dag til 2026. Trafikktallene som er benyttet i analysene vises i tabellen nedenfor.

Tabell 3.6 Passasjertall for Stokmarknes og lekkasjetall til Evenes i dag og i 0-alt – med bompenger 2026-2040

Stokmarknes influensområde	i dag (2018)	0-alt (2026)
Via Stokmarknes lufthavn	98 049	95 412
Lekkasje til EVE (med dagens lufthavnstruktur)	95 314	106 983
Lekkasje til EVE fra SKN influensomr. (nyskapt)		1 765
Lekkasje til EVE fra SKN influensomr. (overført)		5 220
Total lekkasje til EVE fra SKN influensområde	95 314	113 967

For passasjerene som i dag reiser via Svolvær lufthavn betyr en utbedring av Hålogalandsvegen at flere lekker til Evens lufthavn, sammenlignet med i dag (dette får vi se i 0-alternativet). I tillegg til at flere passasjerer lekker til Evenes etter denne vegutbedringen, skjer det også en trafikkvekst fra i dag til 2026. Trafikktallene som er benyttet i analysene vises i tabellen nedenfor.

Tabell 3.7 Passasjertall for Svolvær og lekkasjetall til Evenes i dag og i 0-alt – med bompenger 2026-2040

Svolvær influensområde	i dag (2018)	0-alt (2026)
Via Svolvær lufthavn	94 650	93 892
Lekkasje til EVE (med dagens lufthavnstruktur)	40 515	45 428
Lekkasje til EVE fra SVJ influensomr. (nyskapt)		2 197
Lekkasje til EVE fra SVJ influensomr. (overført)		5 190
Total lekkasje til EVE fra SVJ influensområde	40 515	52 816

I 0-alternativet (2026, før åpning av Stokmarknes utvidet) er det en lekkasje til Evenes på rundt 167' passasjerer fra Stokmarknes og Svolvær influensområde, en økning på om lag 30' passasjerer sett i forhold til lekkasjen i dag (i tillegg til vegutbedringen forutsettes det også en årlig trafikkvekst, se kapittel 3.4).

Ved endring i tilbudet, Stokmarknes lufthavn utvides, og Svolvær lufthavn legges ned, endres trafikkstrømmene. Nesten all lekkasjen til Evenes fra Stokmarknes influensområde tilbakeføres til Stokmarknes lufthavn ved utvidelse av rullebanen. Det er rimelig å anta at folks preferanser fører til at det fortsatt er noe lekkasje fra Stokmarknes influensområde også etter endring i tilbudet.

Den beregnede nyskapt trafikken, som følge av utvidet tilbud, er i hovedsak på reiser til Oslo, men det er også noe nyskapt på reiser Tromsø og Bodø (med mulighet for å benytte 50-seters fly til/fra Tromsø og Bodø reduseres driftskostnadene noe, og dermed også forutsetningsvis billettprisene). Den avviste trafikken kommer i hovedsak av noe lavere forventet værmessig tilgjengelighet. Som følge av utvidelse av lufthavnen forutsettes det også at oppmøtetiden forlenges med 15 minutter, sammenlignet oppmøtetid i 0-alternativet. Dette fører til at økt tidsbruk på reiser til Bodø og Tromsø (reisetiden til/fra Bodø og Tromsø forutsettes å være den samme etter forlengelsen av rullebanen), og dermed får vi også noen avviste passasjerer som følge av dette. I tabellen nedenfor vises disse trafikktallene for passasjerer fra Stokmarknes influensområde.

Tabell 3.8 Passasjertall for Stokmarknes utvidet og lekkasjetall til Evenes – med bompenger 2026-2040

Stokmarknes influensområde	Stokmarknes utvidet (2026)	Herav til Oslo	Herav til Tromsø	Herav til Bodø
Lekkasje til EVE i 0-alternativet	113 967	113 967	-	-
Via Stokmarknes i 0-alternativet	95 314	24 178	19 403	51 733
<i>Avvist trafikk</i>	<i>899</i>	<i>106</i>	<i>185</i>	<i>608</i>
Overført til SKN utvidet (fra SKN influensområde)	94 414	24 072	19 218	51 125
Tilbakeført lekkasje fra EVE (SKN influensområde)	105 792	105 792	-	-
Nyskapt trafikk SKN utvidet (SKN influensområde)	34 407	34 201	123	84
Via SKN utvidet lufthavn (fra SKN influensomr.)	234 614	164 065	19 340	51 209
Via Evenes (fra SKN influensområde)	8 175	8 175	-	-

Ved forlengelse av Stokmarknes og nedleggelse av Svolvær lufthavn, vil noen av passasjerene som reiser til/fra Vågan avvises som følge av forlenget tilbringerreise. Nesten alle reiser til/fra Oslo og Vågan overføres til Stokmarknes utvidet, og det skjer også en tilbakeføring av passasjerer fra Evenes til Stokmarknes (med endestinasjon Vågan). I tillegg fører det bedre tilbudet til at vi får en del nyskapt trafikk til/fra Vågan. Nesten halvparten av reisene via Svolvær lufthavn i dag går mellom Vågan og Bodø. Ved at Svolvær lufthavn legges ned må disse passasjerene overføres til Stokmarknes utvidet eller til Leknes. En del av passasjerene avvises som følge av økte reisekostnader, men av tabellen nedenfor ser vi at over 75% av passasjerene fortsetter å reise, men overføres til Leknes lufthavn. Tromsø-reisene overføres til Stokmarknes utvidet.

Tabell 3.9 Passasjertall for Svolvær (SKN utvidet/Leknes) og lekkasjetall til Evenes – med bompenger 2026-2040

Svolvær influensområde	Stokmarknes utvidet (2026)	Herav til Oslo	Herav til Tromsø	Herav til Bodø
Lekkasje til EVE i 0-alt. (fra SVJ influensområde)	52 816	52 816	-	-
Via Svolvær i 0- alt. (fra SVJ influensområde)	93 892	40 622	4 531	48 740
<i>Avvist trafikk (fra SVJ influensområde)</i>	<i>12 754</i>	<i>53</i>	<i>677</i>	<i>12 024</i>
Overført til SKN (fra SVJ influensområde)	44 422	40 569	3 853	-
Overført til LKN (fra SVJ influensområde)	36 716	-	-	36 716
Tilbakeført lekkasje fra EVE (til SKN)	42 253	42 253	-	-
Økt lekkasje til EVE (fra SVJ influensområde)	-	-	-	-
Nyskapt trafikk SKN (fra SVJ influensområde)	5 661	5 661	-	-
Via SKN utvidet lufthavn (fra SVJ influensomr)	92 336	88 482	3 853	-
Via LKN (fra SVJ influensområde)	36 716	-	-	36 716
Via Evenes (fra SVJ influensområde)	10 563	10 563	-	-

Ved at Stokmarknes utvidet får et direktetilbud til Oslo, ser vi også at noen passasjerer som skal til/fra syd-vest-spissen av Lofoten lekker over til Stokmarknes. Med Hadsselfjordtunnelen forkortes reisetiden mellom Lofoten og Vesterålen med nesten 1 time. Passasjerene har likevel et valg om å reise via Stokmarknes utvidet eller via Leknes kort rullebane, og folks ulike preferanser gjør at det kun er en andel som lekker over til Stokmarknes. Når Hadsselfjordtunnelen forutsettes å være gratis (i år 2041) øker lekkasjen til Stokmarknes utvidet fra Moskenes/Flakstad/Vestvågøy (dette kommer ikke frem i tabellen nedenfor, men i tabell 3.12, samt at det påvirker nytten, noe som kommer frem av tabell 4.1).

Tabell 3.10 Lekkasje fra Leknes til Stokmarknes utvidet – med bompenger 2026-2040

Leknes influensområde	Stokmarknes utvidet (2026)	Herav til Oslo
Lekkasje til EVE i 0-alt. (fra LKN influensområde)	21 529	21 529
Via Leknes i 0- alt. (fra LKN influensområde)	129 531	64 843
Overført til SKN (fra LKN influensområde)	4 650	4 650
Tilbakeført lekkasje EVE (LKN influensområde)	6 459	6 459
Nyskapt trafikk SKN (fra LKN influensområde)	417	417
Via SKN utvidet lufthavn (fra LKN influensomr)	11 526	11 526
Via LKN (fra LKN influensområde)	124 881	60 193
Via Evenes (fra LKN influensområde)	15 070	15 072

I tabellen nedenfor vises trafikkfordelingen mellom Stokmarknes, Evenes og Leknes lufthavn etter utvidelse av Stokmarknes lufthavn og nedleggelse av Svolvær lufthavn. Med tilbudet på Stokmarknes utvidet er det neste 340' reisende i åpningsåret. Noe av trafikken mellom Leknes og Oslo lekker til Stokmarknes, mens de som reiser mellom Vågan og Bodø avvises eller overføres til Leknes etter nedleggelse av Svolvær lufthavn. Det er forutsatt at folks preferanser fører til at det fortsatt er noe lekkasje til Evenes på Oslo-reiser til/fra Lofoten og Vesterålen.

Tabell 3.11 Totalt passasjertall etter åpning av Stokmarknes utvidet – med bompenger 2026-2040

Totalt antall reisende via Stokmarknes utvidet, Leknes og Evenes lufthavn fra Svolvær, Stokmarknes og Leknes influensområde	Stokmarknes utvidet (2026)
Totalt via Stokmarknes utvidet lufthavn (fra SKN, SVJ og LKN influensområde)	338 476
Totalt via Leknes lufthavn (fra SKN, SVJ og LKN influensområde)	161 597
Totalt via Evenes fra Lofoten og Vesterålen	33 808

I tabellen nedenfor er trafikk tallene for åpningsåret sammenstilt med de prognostiserte trafikk tallene for år 2040, 2041 og 2065. År 2040 og 2041 er valgt å vise fordi år 2040 er siste året med bompenger på Hålogalandsvegen og Hadsselfjordtunnelen, og år 2041 er dermed første året uten bompenger. I tillegg til en trafikkvekst, ser vi også at det er flere passasjerer som tilbakeføres til Stokmarknes lufthavn, samt at vi også får noe nyskapt trafikk. Tallene i tabell 3.12 er avrundet.

Tabell 3.12 Totalt passasjertall for Stokmarknes utvidet for åpningsår, år 2040, 2041 og 2065 – med bompenger 2026-2040

Via Stokmarknes utvidet (fra Svolvær, Stokmarknes og Leknes influensområde)	Stokmarknes utvidet (2026)
Åpningsår (2026)	338 476
År 2040 (m/bompenger)	380 000
År 2041 (u/bompenger)	396 000
År 2065	476 000

3.6 TRAFIKKANSLAG – UTEN BOMPENGER

Trafikkanslagene varierer noe om det legges inn bompenger i trafikantenes betalbare kostnader eller ikke. Alle andre forutsetninger er lik, og forklaringene til tabellene over gjelder i all hovedsak da også for tabellene i dette delkapitlet. Lekkasjen til Evenes er høyere når de generaliserte reisekostnadene beregnes uten bompenger i 0-alternativet, og tilsvarende er trafikk tallet for Leknes, Svolvær og Stokmarknes lavere i 0-alternativet som følge av at flere passasjerer lekker til Evenes. Beregningsgrunnlaget, og dermed også passasjertallene i 0-alternativet er noe ulik med og uten bompenger. Utgangsverdiene for analysene varer dermed også fra kapittel 3.5 til 3.6.

Tabell 3.13 Passasjertall for Stokmarknes og lekkasjetall til Evenes i dag og i 0-alt – uten bompenger

Stokmarknes influensområde	i dag (2018)	0-alt (2026)
Via Stokmarknes lufthavn	98 049	95 061
Lekkasje til EVE (med dagens lufthavnstruktur)	95 314	106 983
Lekkasje til EVE fra SKN influensomr. (nyskapt)		2 070
Lekkasje til EVE fra SKN influensomr. (overført)		5 473
Total lekkasje til EVE fra SKN influensområde	95 314	114 526

Tabell 3.14 Passasjertall for Svolvær og lekkasjetall til Evenes i dag og i 0-alt – uten bompenger

Svolvær influensområde	i dag (2018)	0-alt (2026)
Via Svolvær lufthavn	94 650	93 541
Lekkasje til EVE (med dagens lufthavnstruktur)	40 515	45 428
Lekkasje til EVE fra SVJ influensomr. (nyskapt)		2 585
Lekkasje til EVE fra SVJ influensomr. (overført)		5 542
Total lekkasje til EVE fra SVJ influensområde	40 515	53 555

I 0-alternativet (2026, før åpning av Stokmarknes utvidet) er det en lekkasje til Evenes på ca. 168' passasjerer fra Stokmarknes og Svolvær influensområde, økning i lekkasje på rundt 31' passasjerer.

Tabell 3.15 Passasjertall for Stokmarknes utvidet og lekkasjetall til Evenes – uten bompenger

Stokmarknes influensområde	Stokmarknes utvidet (2026)	Herav til Oslo	Herav til Tromsø	Herav til Bodø
Lekkasje til EVE i 0-alternativet	114 526	114 526	-	-
Via Stokmarknes i 0-alternativet	95 061	23 925	19 403	51 733
<i>Avvist trafikk</i>	899	106	185	608
Overført til SKN utvidet (fra SKN influensområde)	94 162	23 819	19 218	51 125
Tilbakeført lekkasje fra EVE (SKN influensområde)	105 919	105 919	-	-
Nyskapt trafikk SKN utvidet (SKN influensområde)	34 394	34 187	123	84
Via SKN utvidet lufthavn (fra SKN influensomr.)	234 474	163 925	19 340	51 209
Via Evenes (fra SKN influensområde)	8 607	8 607	-	-

Tabell 3.16 Passasjertall for Svolvær (SKN utvidet/Leknes) og lekkasjetall til Evenes – uten bompenger

Svolvær influensområde	Stokmarknes utvidet (2026)	Herav til Oslo	Herav til Tromsø	Herav til Bodø
Lekkasje til EVE i 0-alt. (fra SVJ influensområde)	53 555	53 555	-	-
Via Svolvær i 0- alt. (fra SVJ influensområde)	93 541	40 271	4 531	48 740
<i>Avvist trafikk (fra SVJ influensområde)</i>	12 754	53	677	12 024
Overført til SKN (fra SVJ influensområde)	44 071	40 218	3 853	-
Overført til LKN (fra SVJ influensområde)	36 716	-	-	36 716
Tilbakeført lekkasje fra EVE (til SKN)	42 844	42 844	-	-
Økt lekkasje til EVE (fra SVJ influensområde)	-	-	-	-
Nyskapt trafikk SKN (fra SVJ influensområde)	7 191	7 191	-	-
Via SKN utvidet lufthavn (fra SVJ influensomr)	94 106	90 253	3 853	-
Via LKN (fra SVJ influensområde)	36 716	-	-	36 716
Via Evenes (fra SVJ influensområde)	10 711	10 711	-	-

Tabell 3.17 Lekkasje fra Leknes til Stokmarknes utvidet – uten bompenger

Leknes influensområde	Stokmarknes utvidet (2026)	Herav til Oslo
Lekkasje til EVE i 0-alt. (fra LKN influensområde)	22 378	22 378
Via Leknes i 0- alt. (fra LKN influensområde)	129 099	
Overført til SKN (fra LKN influensområde)	7 440	7 440
Tilbakeført lekkasje EVE (LKN influensområde)	6 713	6 713
Nyskapt trafikk SKN (fra LKN influensområde)	1 062	1 062
Via SKN utvidet lufthavn (fra LKN influensomr)	15 215	15 215
Via LKN (fra LKN influensområde)	121 659	
Via Evenes (fra LKN influensområde)	15 665	15 665

Tabellen nedenfor viser samlet prognostisert trafikk tall for åpningsåret av Stokmarknes utvidet.

Tabell 3.18 Totalt passasjertall etter åpning av Stokmarknes utvidet – uten bompenger

Totalt antall reisende via Stokmarknes utvidet, Leknes og Evenes lufthavn fra Svolvær, Stokmarknes og Leknes influensområde	Stokmarknes utvidet (2026)
Totalt via Stokmarknes utvidet lufthavn (fra SKN, SVJ og LKN influensområde)	343 789
Totalt via Leknes lufthavn (fra SKN, SVJ og LKN influensområde)	158 375
Totalt via Evenes fra Lofoten og Vesterålen	34 983

I tabellene nedenfor er trafikk tallene for åpningsåret sammenstilt med de prognostiserte trafikk tallene for år 2040 og 2065. Trafikk tallene er rundet av.

Tabell 3.19 Totalt passasjertall for Stokmarknes utvidet for åpningsår, år 2040, 2041 og 2065 – uten bompenger

Via Stokmarknes utvidet (fra Svolvær influensområde)	Stokmarknes utvidet (2026)
Åpningsår (2026)	343 789
År 2040	384 000
År 2065	465 000

4 RESULTATER FRA DEN SAMFUNNSØKONOMISKE ANALYSEN

I dette kapittelet tar vi for oss resultatene av den samfunnsøkonomiske analysen. I analysene inngår tidskostnad for total reisetid, samt betalbare kostnader (parkeringskostnader, flybilletter, kjørekostnader). Disse reisekostnadene er viet nærmere omtale i kapittel 2 og 3. Den gjennomsnittsreisende er forutsatt lokalisert i kommunesenteret. Denne forutsetningen har liten betydning for resultatene. Resultatene er presentert i tabellen nedenfor, og viser effektene for de første 40 årene, restverdi for de siste 35 årene, og NNV over 75 år på tre ulike linjer. Effektene er neddiskontert til sammenstillingsår 2022. For å få omtrentlig årlig effekt i 40-årsperioden kan en dividere netto nåverdi for nytteeffektene ekskl. restverdien med 22. Investeringene er forutsatt bevilget over statsbudsjettet, og en skattekostnad er følgelig lagt inn.

I tabellen nedenfor vises den samfunnsøkonomiske effekten av en forlengelse av Stokmarknes lufthavn. Det forutsettes at rullebanen forlenges til 2000+ meter, at Svolvær lufthavn legges ned

og at Hadsselfjordtunnelen bygges (bompenger fra 2026 til 2040 er inkludert i de betalbare kostnadene). Postene som i hovedsak påvirker resultatet av analysen er trafikantnyttene, Avinors driftsinntekter, statens investeringskostnader, samt flyselskapenes nettovirkninger.

Med mulighet for direktefly til/fra Oslo reduseres reisetiden betraktelig, samt at billettprisene forutsettes å være lavere enn i dag, og det er i hovedsak dette som gir den største endringen i trafikantnyttene (som også påvirkes av endringene i trafikkstrømmene).

Det forutsettes at billettprisene til Tromsø kan settes noe lavere ved utvidelse av rullebanen (mulighet for bruk av 50-seters fly), og for reisende fra Stokmarknes influensområde fører dette til en positiv endring i trafikantnytte. For reisende fra Vågan overstiger den negative nytten som følge av økte reisekostnader denne positive nytteeffekten av billigere billettpriser. Samlet sett fører dette til en svak negativ endring i trafikantnytte for Tromsø-reiser i netto.

For reiser til Bodø fra Stokmarknes er billettprisene forutsatt å være noe lavere enn det er i dag fra Stokmarknes fordi det er muligheter for å benytte 50-seters fly. Dette billettprisnivået er likevel klart høyere for reisende til/fra Vågan, da det mellom Svolvær og Bodø i dag er FOT-rute og en del lavere billettpriser (se kapittel 2.2). Det er en del passasjerer som avvises på grunn av dette, men flere overføres til Leknes (der det også er FOT-rute i dag).

Den værmessige tilgjengeligheten er forventet å være noe lavere ved Stokmarknes utvidet rullebane enn ved Stokmarknes og Svolvær lufthavner i dag. For passasjerene som overføres fra Svolvær til Leknes (Bodø-reiser) er den værmessige tilgjengeligheten høyere enn i dag. I netto viser analysen en negativ nytteeffekt som følge av endre tilgjengelighet og trekker den totale trafikantnyttene noe ned.

Ulykkeseffekten er positiv, noe som i hovedsak kommer av at det tilbakeføres en del passasjerer fra Evenes til Stokmarknes, samt at en del av passasjerene fra Vågan avvises. Miljøeffekten er negativ, og kommer av at vi får en del nyskapt trafikk ved utvidelsen, samt lengre reisevei for de som overføres fra Svolvær lufthavn.

Som følge av at det opprettes direkteforbindelse med større jet-fly mellom Stokmarknes utvidet og Oslo, faller alle mellomlandinger i Bodø bort for disse reisene (forutsatt 100% direkteiser, men i praksis vil denne andelen være noe lavere). Startavgift, passasjeravgift og terminalavgiften, som alle er inntektsposter for Avinor reduseres av den grunn. Underveisavgift og kommersielle inntekter øker ved Stokmarknes utvidet sammenlignet med Stokmarknes i dag og Svolvær (det er forutsatt flere kiosker/utsalg/restauranter osv. på en større flyplass).

Flyselskapenes nettovirkninger er negative. Antall reisende øker, men med en lavere billettpris på det utvidede lufthavnen før dette til at nettoeffekten er negativ.

Netto nåverdi over de først 40 årene er på -725 millioner, mens netto nåverdi over 75 (inkludert restverdier² for ytterligere 35 år) er noe mindre negativ, på -71 millioner. Resultatet vises i tabellen nedenfor. Resultatet må ses i sammenheng med de samfunnsøkonomiske analysene av de vegtiltakene som danner premiss for denne analysen.

² På generelt grunnlag så mener vi at restverdi påslaget som er foreskrevet i forbindelse med NTP-analyser burde gjøres til gjenstand for nærmere utredning.

Tabell 4.1 Resultat samfunnsøkonomiske analyser, Stokmarknes utvidet (Svolvær nedlagt) – med bompenger 2026-2040

Samfunnsøkonomiske virkninger	Alternativ 1
Nyttevirkninger tjenestereiser	635
Nyttevirkninger øvrige reiser	2 230
Nyttevirkninger, endret værmessig tilgjengelighet	-85
Sum endring i trafikantnytte	2 781
<i>Herav for reisende til Oslo</i>	3 558
<i>Herav for reisende til Tromsø</i>	-65
<i>Herav for reisende til Bodø</i>	-712
Ulykke (nytteeffekt)	68
Utslipp fly	-63
Utslipp bil	6
Sum klimautslipp (nytteeffekt)	-57
Støy (nytteeffekt)	-
Avinor, startavgift	-94
Avinor, passasjeravgift	-267
Avinor, terminalavgift	-1
Avinor, underveisavgift	-207
Avinor, kommersielle inntekter	143
Avinor, sum driftsinntekter	-426
Avinor, driftskostnader	-
Investeringskostnader	-2 500
Skattekostnader, investeringskostnader	-500
Operatør, billettinntekter FOT	4
Operatør, driftskostnad FOT	-139
Operatørvirkninger, kommersielle billettinntekter	44
Flyselskaper nettovirkning (produsentoverskudd)	-91
Skattevirkning av endret FOT-tilskudd	-
Netto nåverdi u/restverdi (år 0-40)	-725
<i>Restverdi (år 41-75)</i>	654
Netto nåverdi (år 0-75)	-71

I tabellen nedenfor vises endringen i trafikantnytte for reisende til/fra Vågan for seg selv. Disse inngår også i tabellen over, men vises i egen tabell for å synliggjøre effekten for Vågan-reisende.

Tabell 4.2 Trafikantnytteeffekten for reisende til/fra Vågan skilt ut fra analysen – med bompenger 2026-2040

Trafikantnytteeffekt for passasjerer til/fra Vågan	Alternativ 1
Nyttevirkninger tjenestereiser	76
Nyttevirkninger øvrige reiser	476
Nyttevirkninger, endret værmessig tilgjengelighet	7
Sum endring i trafikantnytte	559
<i>Herav for reisende til Oslo</i>	1 173
<i>Herav for reisende til Tromsø</i>	-26
<i>Herav for reisende til Bodø</i>	-587

Endringen i trafikantnytte for passasjerene som «lekker» til Stokmarknes utvidet på reiser til/fra Moskenes/Flakstad/Vestvågøy er på om lag 170 millioner (inngår i tabell 4.1).

4.1 UTEN BOMPENGER

I tabellen nedenfor vises resultatet av den samfunnsøkonomiske analysen av forlengelse av Stokmarknes lufthavn og nedleggelse av Svolvær lufthavn, men her uten bompenger på Hålogalandsvegen og på Hadsselfjordtunnelen. Det er små forskjeller, sammenlignet med resultatet der bompenger er inkludert i analysen.

Tabell 4.3 Resultat samfunnsøkonomiske analyser, Stokmarknes utvidet (Svolvær nedlagt) – uten bompenger

Samfunnsøkonomiske virkninger	Alternativ 1
Nyttevirkninger tjenestereiser	675
Nyttevirkninger øvrige reiser	2 213
Nyttevirkninger, endret værmessig tilgjengelighet	-85
Sum endring i trafikantnytte	2 803
<i>Herav for reisende til Oslo</i>	3 571
<i>Herav for reisende til Tromsø</i>	-56
<i>Herav for reisende til Bodø</i>	-712
Ulykke (nytteeffekt)	64
Utslipp fly	-65
Utslipp bil	6
Sum klimautslipp (nytteeffekt)	-59
Støy (nytteeffekt)	-
Avinor, startavgift	-94
Avinor, passasjeravgift	-267
Avinor, terminalavgift	-1
Avinor, underveisavgift	-206
Avinor, kommersielle inntekter	145
Avinor, sum driftsinntekter	-423
Avinor, driftskostnader	-
Investeringskostnader	-2 500
Skattekostnader, investeringskostnader	-500
Operatør, billettinntekter FOT	4
Operatør, driftskostnad FOT	-137
Operatørvirkninger, kommersielle billettinntekter	43
Flyselskaper nettovirkning (produsentoverskudd)	-90
Skattevirkning av endret FOT-tilskudd	-
Netto nåverdi u/restverdi (år 0-40)	-705
<i>Restverdi (år 41-75)</i>	638
Netto nåverdi (år 0-75)	-67

I tabellen nedenfor vises endringen i trafikantnytte for reisende til/fra Vågan for seg selv. Disse inngår også i tabellen over.

Tabell 4.4 Trafikantnytteeffekten for reisende til/fra Vågan skilt ut fra analysen – uten bompenger

Trafikantnytteeffekt for passasjerer til/fra Vågan	Alternativ 1
Nyttevirksomheter tjenestereiser	115
Nyttevirksomheter øvrige reiser	484
Nyttevirksomheter, endret værmessig tilgjengelighet	7
Sum endring i trafikantnytte	606
<i>Herav for reisende til Oslo</i>	1 211
<i>Herav for reisende til Tromsø</i>	-18
<i>Herav for reisende til Bodø</i>	-587

Endringen i trafikantnytte for passasjerene som «lekker» til Stokmarknes utvidet på reiser til/fra Moskenes/Flakstad/Vestvågøy er på om lag 190 millioner (inngår i tabell 4.3).

4.2 FØLSOMHETSANALYSER

I dette kapittelet er det gjort følsomhetsanalyser der vi har sett på resultatene for forlengelse av Stokmarknes lufthavn ved bruk av alternativ trafikkvekst, etterspørselastisitet og flybillettpriser. Disse virkningene vises kun for beregningene der bompenger er med i de generaliserte reisekostnadene i 0-alternativet. Dette fordi det er små forskjeller.

4.2.1 HØY OG LAV PROGNOSE

I sine prognoser viser TØI også høy og lav trafikkvekst i tillegg til hovedprognosen. Den gjennomsnittlige årlige veksten for perioden 2018-2065 er vist i tabellen nedenfor (den sterkeste veksten kommer i begynnelsen av perioden og minker utover, i både den høye og lave prognosen). Resultatene fra sensitivitetsanalysene er presentert i tabell 4.6 og 4.7

Tabell 4.5 Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst for Stokmarknes, Svolvær og Leknes lufthavn, høy og lav prognose

	Prognose	2018-2065
Svolvær influensområde	Høy	1,46%
	Lav	0,36%
Stokmarknes influensområde	Høy	0,49%
	Lav	0,12%
Leknes influensområde	Høy	1,52%
	Lav	0,37%

Av tabellene nedenfor ser vi at de fleste postene ikke påvirkes nevneverdig ved bruk av alternativ trafikkvekst. Trafikantnytte er noe større med høy prognose, og noe lavere ved bruk av lav prognose. Ulykkes- og utslipps-effektene er så å si uendret, det samme gjelder Avinors driftsinntekter. Flyselskapenes nettovirkninger påvirkes negativt i begge sensitivitetsanalysene, men mest ved bruk av høy trafikkprognose, noe som også vises av netto nåverdi. Dette er fordi ved høy trafikkprognose er det flere som avvises og som overføres fra Svolvær lufthavn, samt flere som reiser via Stokmarknes utvidet fra Stokmarknes influensområde. Ved at antallet som ikke reiser øker, fører dette til bortfall av billettinntekter, mens ved at passasjerene overføres får flyselskapene lavere billettinntekter (billettprisene via Stokmarknes utvidet er lavere enn via Svolvær og Stokmarknes i 0-alternativet).

Tabell 4.6 Sensitivitetsanalyse, resultater ved høy trafikkutvikling

Høy trafikkprognose	Alternativ 1
Trafikantnytte	2 802
Ulykke (nytteeffekt)	68
Utslipp/miljø (nytteeffekt)	-59
Støy	-
Driftsinntekter, Avinor	-424
Driftsutgifter, Avinor	-
Investeringsutgifter	-2 500
Skattevirkninger investeringskostnad	-500
Flyselskapets nettovirkninger	-346
Skattevirkning av endret FOT-tilskudd	-
Netto nåverdi u/restverdi (år 0-40)	-958
<i>Restverdi (år 41-75)</i>	<i>631</i>
Netto nåverdi (år 0-75)	-327

Tabell 4.7 Sensitivitetsanalyse, resultater ved lav trafikkutvikling

Lav trafikkprognose	Alternativ 1
Trafikantnytte	2 771
Ulykke (nytteeffekt)	68
Utslipp/miljø (nytteeffekt)	-56
Støy	-
Driftsinntekter, Avinor	-427
Driftsutgifter, Avinor	-
Investeringsutgifter	-2 500
Skattevirkninger investeringskostnad	-500
Flyselskapets nettovirkninger	-103
Skattevirkning av endret FOT-tilskudd	-
Netto nåverdi u/restverdi (år 0-40)	-747
<i>Restverdi (år 41-75)</i>	<i>644</i>
Netto nåverdi (år 0-75)	-103

4.2.2 ETTERSSPØRSELASTISITETER

Valg av priselastisiteter gjøres basert på erfaring fra tidligere forskning, og i denne analysen er det satt til -0,6 for tjenestereiser og -1 for øvrige reisehensikter for endringer i generaliserte reisekostnader. Dette er basert på forventninger om at reisende i tjeneste er mindre prisfølsom enn fritidsreisende fordi arbeidsgiver dekker reisekostnadene. For å undersøke om valg av elastisiteter påvirker resultatene, er det gjort sensitivitetsanalyser med bruk av ulike elastisiteter. Resultatene er listet opp i tabellene nedenfor.

Elastisitetene påvirker nivået på den nyskapte og avviste trafikken. Bruk av elastisiteter på -1 for alle reisehensikter fører til at den beregnede nyskapte trafikken øker, samt at den avviste trafikken minker sammenlignet med bruk av -0,6 og -1,0 for henholdsvis tjenestereiser og øvrige reisehensikter, mens bruk av elastisitet på -0,6 for alle reisehensikter fører til at den nyskapte trafikken er noe lavere og den avviste trafikken er noe høyere enn i hovedanalysene. Dette

påvirker i hovedsak trafikantnytten og flyselskapenes nettovirkninger. Utslipps- og ulykkeskostnadene påvirkes også av antall trafikanter, men i noe mindre grad.

Tabell 4.8 Sensitivitetsanalyse, resultater ved bruk av elastisitet på -0,6 for alle reisehensikter

Elastisitet=-0,6	Alternativ 1
Trafikantnytte	2 773
Ulykke (nytteeffekt)	65
Utslipp/miljø (nytteeffekt)	-54
Støy	-
Driftsinntekter, Avinor	-414
Driftsutgifter, Avinor	-
Investeringsutgifter	-2 500
Skattevirkninger investeringskostnad	-500
Flyselskapets nettovirkninger	-44
Skattevirkning av endret FOT-tilskudd	-
Netto nåverdi u/restverdi (år 0-40)	-674
<i>Restverdi (år 41-75)</i>	<i>636</i>
Netto nåverdi (år 0-75)	-38

Tabell 4.9 Sensitivitetsanalyse, resultater ved bruk av elastisitet på -1 for alle reisehensikter

Elastisitet=-1	Alternativ 1
Trafikantnytte	2 961
Ulykke (nytteeffekt)	71
Utslipp/miljø (nytteeffekt)	-60
Støy	-
Driftsinntekter, Avinor	-430
Driftsutgifter, Avinor	-
Investeringsutgifter	-2 500
Skattevirkninger investeringskostnad	-500
Flyselskapets nettovirkninger	-140
Skattevirkning av endret FOT-tilskudd	-
Netto nåverdi u/restverdi (år 0-40)	-597
<i>Restverdi (år 41-75)</i>	<i>666</i>
Netto nåverdi (år 0-75)	69

4.2.3 BILLETTPRISER

Billettprisene som benyttes i beregningene av generaliserte reisekostnader for de ulike analysealternativene er basert på Janic-modellen. Billettprisene er sensitive for konkurranse og etterspørsel. Som tilnærming til fastsettelse av «høy» billettpris benyttes beregnet billettpris med 114 seters fly. «Lav» billettpris tilsvarer billettprisen som benyttes mellom Evenes og Oslo lufthavn i dag. Billettprisene er oppgitt i tabellen nedenfor.

Tabell 4.10 Alternative billettpriser, høy og lav

	Oslo	
	Tjeneste	Øvrig
Høy	2 100	1 375
Lav	1 600	1 000

Det kommer frem av tabellen nedenfor at ved å sette billettprisene på reisen til Oslo til 2100 og 1375 for henholdsvis tjenestereiser og øvrige reiser er det flere avviste passasjerer og færre nyskapede passasjerer. Som følge av at det er færre som reiser, er ulykkes- og utslippseffektene noe mer positive enn i hovedanalysen. Ved at billettprisene er satt høyere, skaper dette også høyere inntekter for operatørene, og selv om det er færre passasjerer som reiser, fører den høye billettprisen til at det i netto gir en positiv effekt for flyselskapene. Trafikantnyttens er 700 millioner lavere enn i hovedtabellene, og resultatet blir negativt. Ved bruk av billettpriser lik det som benyttes på Evenes til Oslo ser vi at trafikantnyttens øker med over 1,6 mrd. Med disse billettprisene på Stokmarknes utvidet fører dette til at flere passasjerer tilbakeføres fra Evenes, det skapes mye ny trafikk. Med denne økte mengden trafikk, og lavere generaliserte reisekostnader, fører dette til at nytten øker betraktelig. Med flere tilbakeførte passasjerer minker også ulykkeseffekten. Driftsinntektene holdes på nesten samme nivå, dette fordi det er nesten tilsvarende på Evenes som på Stokmarknes utvidet.

Om resultatene gir positiv eller negativ netto nåverdi er dermed påvirket av billettprisnivået. Dette er en usikkerhet som vi kun påpeker, med basis i følsomhetsberegningene. Hvordan dette slår ut til slutt, er avhengig av hvilke flyselskaper som vil trafikere, deres flymateriell, og konkurransesituasjonen mot Evenes og Bodø. De andre postene i sensitivitetsanalysen skiller seg lite fra postene i hovedtabellen.

Tabell 4.5 Sensitivitetsanalyse, resultater ved bruk av høy billettpris

Høy billettpris	Alternativ 1
Trafikantnytte	2 070
Ulykke (nytteeffekt)	68
Utslipp/miljø (nytteeffekt)	-54
Støy	-
Driftsinntekter, Avinor	-425
Driftsutgifter, Avinor	-
Investeringsutgifter	-2 500
Skattevirkninger investeringskostnad	-500
Flyselskapets nettovirkninger	-47
Skattevirkning av endret FOT-tilskudd	-
Netto nåverdi u/restverdi (år 0-40)	-1 387
<i>Restverdi (år 41-75)</i>	<i>473</i>
Netto nåverdi (år 0-75)	-914

Tabell 4.6 Sensitivitetsanalyse, resultater ved bruk av lav billettpris

Lav billettpris	Alternativ 1
Trafikantnytte	4 428
Ulykke (nytteeffekt)	62
Utslipp/miljø (nytteeffekt)	-63
Støy	-
Driftsinntekter, Avinor	-422
Driftsutgifter, Avinor	-
Investeringsutgifter	-2 500
Skattevirkninger investeringskostnad	-500
Flyselskapets nettovirkninger	-185
Skattevirkning av endret FOT-tilskudd	-
Netto nåverdi u/restverdi (år 0-40)	820
<i>Restverdi (år 41-75)</i>	<i>1 011</i>
Netto nåverdi (år 0-75)	1 831

4.3 FREKVENNS

Basert på flytype Boeing 737/800 eller tilsvarende og det antall passasjerer som kan forventes (rundt 330 000 passasjerer), er det i åpningsåret mulig å ha en frekvens til Oslo på 4 avganger daglig 7 dager i uka 16 uker på sommeren (midten av mai til midten av september), samt 3 avganger daglig 7 dager i uka resten av året, forutsatt et belegg på rundt 70% og all Oslotrafikken på direkte ruten (noe Oslotrafikk vil i praksis fremdeles kunne gå via Bodø).

Med samme forutsetning om belegg, vil det i 2041 være mulig å ha en frekvens til Oslo på 4 avganger daglig 7 dager i uka, hele året (gitt 380 000 passasjerer). Ser vi i slutten av analyseperioden, år 2065 er det forventet en samlet trafikk via Leknes lufthavn på rundt 470 000 passasjerer, og det vil være mulig med 5 avganger daglig 7 dager i uka 16 uker på sommeren (midten av mai til midten av september) samt 5 avganger daglig 6 dager i uka og 4 avganger daglig den siste ukedagen resten av året.

REFERANSER

Avinor (2018). Reisevaner på fly. Uttrekk fra database.

Avinor (2019). Avgiftssatser. <https://avinor.no/en/aviation/route-development/charges/>

Bråthen, Svein, Harald Thune-Larsen, Hilde J. Svendsen, Karoline L. Hoff, Eivind Tveter, Falko Müller og Jørgen Aarhaug (2018). *Forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter i Sør-Norge: for avtaleperioden 1. april 2020 - 31. mars 2024*. MFM-rapport 1801, Møreforskning Molde AS.

Bråthen, Svein, Karoline L. Hoff, Hilde J. Svendsen og Lage Lyche (2018b). *Economic impact assessment of the new ICAO standard for contaminated runways. A case study of four Norwegian airports*. MFM-rapport 1804, Møreforskning Molde AS.

Bråthen Svein, Harald Thune-Larsen, Hilde J. Svendsen, Johan Oppen, Helge Bremnes, Knut Sandberg Eriksen, Bjørn G. Bergem og Knut Peder Heen (2015). *Forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Nord-Norge*. Rapport 1509, Møreforskning Molde AS.

Bråthen, Svein, Lars Draagen, Knut S. Eriksen, Jan Husdal, Joakim H. Kurtzhals og Harald Thune-Larsen (2012). *Mulige endringer i lufthavnstrukturen – samfunnsøkonomi og ruteopplegg, analyser tuftet på lokale initiativ i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2014-2023*. MFM-rapport 1201 (Møreforskning Molde felles med TØI og Gravity Consult)

Bråthen, Svein, Edvard Thonstad Sandvik, Harald Thune-Larsen, Knut Sandberg Eriksen, Lage Lyche, Leif Magne Lillebakk, Marit Killi, Steinar Johansen og Sverre Strand (2006). *Samfunnsmessige analyser innen luftfart; Samfunnsøkonomi og ringvirkninger; Del 1: Veileder*. MFM-rapport 0606a, Møreforskning Molde AS.

Direktoratet for Økonomistyring (DFØ) (2014). *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*. Oslo: DFØ

Finansdepartementet (2017). Perspektivmeldingen.

Høye, Alena, Rune Elvik, Michael W.J. Sørensen og Truls Vaa (2012). *Trafikksikkerhetshåndboken*. 4. utgave. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Finansdepartementet (2018). *For budsjettåret 2018 – Skatter, avgifter og toll 2018*. Prop. 1 LS (2017-2018). <https://www.regjeringen.no/contentassets/60ae6d000b81421983b31bfc834fc9b7/no/pdfs/prp201720180001s0dddpdfs.pdf>

Iversen, Endre Kildal, Tori Løge og Anders Helseth (2017). *Reiseliv I Nord, Luftfartens betydning for turismen I Nord-Norge*. Menon-publikasjon nr. 51/2017. <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2017-51-Reiseliv-i-Nord-Norge.pdf>

Janic, Milan (2000). *Air Transport Analysis and modelling. Capacity, Quality of Services and Economics. Transportation Studies Volume 16*. Gordon and Breach Science Publishers, UK.

Samferdselsdepartementet (2017). *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Mld. St. 33 (2016-2017). <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>

Samferdselsdepartementet (2016a). *Innbyding til konkurranse. Drift av regionale ruteflygingar i Nord-Noreg 1.april 2017 – 31.mars 2022*. <https://www.regjeringen.no/contentassets/dfdb9f4ec971419c9629996785e8e502/innbyding-til-konkurranse.pdf>

Samferdselsdepartementet (2016b). *Protokoll. Drift av regionale ruteflygingar i Nord-Noreg 1.april 2017 – 31.mars 2022*. <https://www.regjeringen.no/contentassets/a1ae3499320f4ef980d325be60de00a4/protokoll-ved-tildeling-nord-norge.pdf>

Samstad, Hanne, Farideh Ramjerdi, Knut Veisten, Ståle Navrud, Kristin Magnussen, Stefan Flügel, Marit Killi, Askil Halse, Rune Elvik, og San Martin Orlando (2010). *Den norske verdsettingsstudien: sammendragsrapport*. TØI-rapport 1053/2010 (Oslo: 1992- trykt utg.). Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2022-2033 (2018). *Retningslinjer for virksomhetenes transportanalyser og samfunnsøkonomiske analyser*. Nasjonal transportplan 2022-2033.

Sekretariatet for Nasjonal transportplan (2015). *Vedlegg D. Retningslinjer for transportetatenes og Avinor sine transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger for NTP 2018-2029*. Metode- og transportanalysegruppen.

Statens forurensningstilsyn (2006). *Virkemidler for økt bruk av biodrivstoff i Norge*. <http://www.miljodirektoratet.no/old/klif/publikasjoner/luft/2162/ta2162.pdf>

Thune-Larsen, Harald (2018). *Prognoser utarbeidet for aktuelle lufthavner*. Upublisert materiale ved utgivelse av denne rapporten.

Thune-Larsen, Harald og Eivind Farstad (2016). *Reisevaner på fly*. TØI-rapport 1516/2016 (Oslo: oktober 2016 - Elektronisk versjon). Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Transportøkonomisk Institutt (2019). *Foreløpige enhetsverdier fra verdsettingsstudien 2018-2019 til bruk i NTP*. Arbeidsdokument 51445

Veiviser for kommunal forvaltning (aksess juni 2018). *Utslipp fra forbrenning, tabell*. http://www.miljokommune.no/Temaoversikt/Klima/Klima--og-energiplanlegging/omregningsverktoy_tabeller/CO2-utslipp-for-ulike-energivarer-tabell/

Statens vegvesen (2018). *Konsekvensanalyser, Håndbok V712*.

Statens vegvesen (2018). *Hadsselfjordutredningen kommer i mars 2018*. <https://www.vegvesen.no/Fylkesveg/fv82hadsselfjord/nyhetsarkiv/hadsselfjordutredningen-kommer-i-mars> (lest 11.05.2018)



MØREFORSKING

MOLDE

MØREFORSKING MOLDE AS

Britvegen 4

NO-6410 Molde

TEL +47 71 21 40 00

mfm@himolde.no

www.moreforsk.no

NO 984 369 344



MØREFORSKING



Høgskolen i Molde
Vitenskapelig høgskole i logistikk
