



# Rullebanelengde ny lufthavn ved Mo i Rana

*Rapport utarbeidet for Samferdselsdepartementet*

*Juni 2022*

## Om Oslo Economics

*Oslo Economics utreder samfunnsfaglige problemstillinger og gir råd til bedrifter, myndigheter og organisasjoner. Våre analyser kan være et beslutningsgrunnlag for myndighetene, et informasjonsgrunnlag i rettslige prosesser, eller et grunnlag for organisasjoner som ønsker å påvirke sine rammebetingelser. Vi forstår problemstillingene som oppstår i skjæringspunktet mellom marked og politikk.*

*Oslo Economics er et samfunnsfaglig rådgivningsmiljø med erfarne konsulenter med bakgrunn fra offentlig forvaltning og ulike forsknings- og analysemiljøer. Vi tilbyr innsikt basert på bransjeerfaring, fagkompetanse og et nettverk av samarbeidspartnere.*

## Analyser av samferdselssektoren

*Oslo Economics' medarbeidere har bistått i en rekke saker innen samferdselssektoren. Vi har erfaring fra problemstillinger innenfor markedet for rutefly, godstransport og kollektivtransport på vei og jernbane. I flere av prosjektene vi har gjennomført innenfor samferdselssektoren har betydningen investeringer i infrastruktur har/kan få for regional utvikling stått sentralt.*

*Vi har ekspertise og forskningserfaring innenfor analyser av realopsjoner og beslutninger under usikkerhet. Vi kan gjennomføre usikkerhetsanalyse som viser hvordan usikkerhet om viktige forutsetninger påvirker optimale beslutninger, og vurdere realopsjonsverdier både kvalitativt og kvantitativt*

*Rullebanelengde ny lufthavn ved Mo i Rana/OE-rapport 2022-34*

*© Oslo Economics, 3. juni 2022*

*Kontaktperson:*

*Rolf Sverre Asp / Managing Partner  
rsa@osloeconomics.no, Tel. 996 28 812*

*Foto/illustrasjon: iStock.com/takosan*

# Innhold

<b>Sammendrag og konklusjoner</b>	<b>4</b>
<b>1. Bakgrunn og metode</b>	<b>6</b>
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Mandat	6
1.3 Avgrensninger og forutsetninger	6
1.4 Rapportstruktur	6
<b>2. Markedsgrunnlag</b>	<b>7</b>
2.1 Hvordan vurdere markedsgrunnlaget for flyruter	7
2.2 Dagens trafikk til/fra influensområdet	7
2.3 Referanseflyplasser	8
2.4 Hva kan vi lære av trafikken til referanseflyplassene?	11
2.5 Vurdering av etterspørsel	13
2.6 Vurdering av tilbud	18
2.7 Oppsummert om markedsgrunnlag	18
<b>3. Vurdering av lønnsomhet</b>	<b>19</b>
3.1 Hvordan vurdere lønnsomhet?	19
3.2 Forutsetninger for analysene	20
3.3 Virkninger av en forlengt rullebane	21
3.4 Vurdering av bedriftsøkonomisk lønnsomhet	24
3.5 Vurdering av regionaløkonomisk lønnsomhet	25
3.6 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	26
3.7 Oppsummert om lønnsomhet	27
<b>4. Referanser</b>	<b>29</b>
<b>Vedlegg A Om rullebanelengder</b>	<b>31</b>
<b>Vedlegg B Intervjuer</b>	<b>32</b>

## Sammendrag og konklusjoner

Våren 2021 vedtok Stortinget en kostnadsramme for en ny lufthavn ved Mo i Rana. Den vedtatte kostnadsrammen legger til grunn en rullebanelengde på 2 200 meter, som etter intensjonen skal legges til rette for et rutetilbud innenlands og til og fra Europa. Lokalt er det et ønske om at lufthavnen skal bygges med en rullebanelengde på 2 400 meter. Det vil gi økt robusthet og gjøre det mulig å ta ned større maskiner som kan fly til destinasjoner som Kanariøyene og New York. Som et ledd i beslutningsprosessen frem mot endelig valg av rullebanelengde har Oslo Economics fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å foreta en vurdering av markedsgrunnlag, lønnsomhet og ringvirkninger av en eventuell økning av rullebanelengden for en ny lufthavn ved Mo i Rana fra 2 200 meter til 2 400 meter.

Vi finner at markedsgrunnlaget for interkontinentale ruter er svært begrenset fra nye Mo i Rana lufthavn, men at det likevel er lønnsomt å etablere den nye lufthavnen med en rullebane som er lengre enn 2 200 meter. Med en rullebane på 2 200 meter er det risiko for restriksjoner på bruk av rullebanen, også for rutetilbud innenlands og til og fra Europa. Gitt at Mo i Rana lufthavn uansett skal bygges, er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å redusere denne risikoen ved å bygge en lengre rullebane. Dette sikrer at flyoperative forhold ikke legger begrensninger på muligheten til å realisere nytten av grunninvesteringen.

### Metode og forutsetninger

Informasjonsinnhentingen i prosjektet har avdekket at det er usikkert hvorvidt alternativet som ligger til grunn for den vedtatte kostnadsrammen muliggjør stabile forbindelser til Oslo lufthavn og til kontinental-Europa året rundt med flytype Boeing 737-MAX eller lignende. Det har vært utenfor utredningens mandat å innhente flyoperative vurderinger, men vi har valgt å synliggjøre hvilke konsekvenser det potensielt vil få for lønnsomhet og ringvirkninger dersom en rullebane på 2 200 meter ikke i tilstrekkelig grad legger til rette for et rutetilbud innenlands og til og fra Europa.

### Markedsgrunnlag

Vurderingen av markedsgrunnlag er basert på analogibetraktninger. Det innebærer å estimere trafikk basert på sammenligninger av trafikk ved andre lufthavner, justert for lokale særtrekk, herunder størrelsen på omlandet, næringsstruktur, offentlig virksomhet og turisme. Lufthavnene vi bruker som referanse er lufthavnene ved Skellefteå, Arvidsjaur og Sälen i Sverige, samt lufthavnene Evenes og Bodø i Norge.

Trafikken ved referanseflyplassene viser at de alle har et høyere antall passasjerer som reiser mellom flyplassen og utlandet, enten direkte eller gjennom en mellomlanding ved en større lufthavn innenlands, sammenlignet med dagens trafikk ved Mo i Rana. Destinasjonene som betjenes gjennom direkteruter fra de bynære referanseflyplassene (lufthavnene Skellefteå, Evenes og Bodø) indikerer at formålet med direkterutene til utlandet er fritidsreiser for lokalbefolkningen. Den betydelige turisttrafikken på Evenes og Bodø lufthavn kommer ikke med direktefly fra utlandet, men med innenriksfly. Utenlandstrafikken fra Arvidsjaur og Sälen tegner et annet bilde. Her er primært formålet med direkterutene til utlandet å fly turister og forretningsreisende inn til området. Dette skyldes særegenheter ved de to lufthavnene. Trafikken ved Arvidsjaur er drevet av den tyske bilindustriens bruk av område til testing av biler, mens det er skitursimen som driver trafikken ved Sälen.

Videre viser trafikken ved referanseflyplassene at det deler av året skjer lengre reiser i form av charterturer til Gran Canaria fra lufthavnene Skellefteå, Evenes og Bodø, og til Thailand fra Skellefteå. Det er svært usikkert hvilket tilbud en kan forvente ved den nye lufthavnen, men vi har lagt til grunn at det på sikt etableres et tilbud mellom Mo i Rana og Gran Canaria tilsvarende det som i dag eksisterer på Evenes. Det vil si 48 årlige avganger. Vi legger også til grunn at det på sikt opprettes et tilbud til Thailand tilsvarende det som i dag eksisterer på Skellefteå. Det vil si fem årlige avganger. Vi finner ikke at det er et markedsgrunnlag for interkontinentale ruter for flyfrakt.

### Lønnsomhet for Avinor

Det er staten som skal dekke kostnaden ved en eventuell forlengelse av rullebanen. Spørsmålet om utvidelsen er lønnsom for Avinor avhenger derfor av forholdet mellom de økte driftskostnadene på den ene siden, og inntektene fra flyselskaper og passasjerer på den andre siden. De økte driftskostnadene består i hovedsak av vedlikeholdskostnader og et økt behov for drivstoff til brøytebilene. Det nøyaktige kostnadstallet er usikkert, men basert på et anslag fra Avinor har vi lagt til grunn en økning i driftskostnader på 1 million kroner årlig. Når det gjelder inntekter, betaler flyselskapene en avgift per flyavgang. Inntekten bestemmes av en kombinasjon av antall passasjerer og vekten på flyet. I tillegg kommer kommersielle inntekter fra passasjerene. Gitt kommersielle inntekter per passasjer på 150 kroner, og en inntekt per avgang med flyene som krever en 2 400 meters rullebane på 60 000, er det behov for 16 flyavganger og 4 160 nye reisende for at investeringen skal være lønnsom. Videre må dette være nyskapt trafikk, og ikke en omfordeling av trafikk fra andre Avinor-lufthavner. Trafikken vi har lagt til grunn i våre beregninger gir inntekter som over 40 år er på nivå med kostnadene.

### Lønnsomhet for regionen

Med vurderingen av regionaløkonomisk lønnsomhet er vi opptatt av forholdet mellom kostnaden ved utvidelsen av rullebanen og hva utvidelsen av rullebanen vil gi av ringvirkninger i form av økt omsetning, verdiskaping og sysselsetting i Helgelandsregionen. Flere studier har de senere årene vurdert det langsiktige vekstpotensialet til Helgelandsregionen, og finner at det er betydelig. For å realisere vekstpotensialet er næringslivet avhengig av en flyplass med stabile forbindelser til Oslo og med mulighet til opprettelsen av ruter til kontinental-Europa. Dersom dette sikres gjennom en rullebane på 2 200 meter vil ringvirkningene av å bygge en rullebane som muliggjør interkontinentale flyvninger være begrenset. Reisende fra Norge er ofte avhengig av mellomlandinger ved større flyplasser i Europa for interkontinentale flyvninger. Det er derfor stor sannsynlighet for at dette også vil være gjeldende for reisende fra ny lufthavn i Mo i Rana både på kort, mellomlang og lang sikt. Næringslivets innspill viser også at tilgang til flyvninger interkontinental er ønskelig, men ikke noe de er avhengig av for å skape vekst.

### Lønnsomhet for samfunnet

I en vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal alle virkninger som endrer den samlede ressursbruken og/eller velferden i Norge inkluderes. En vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil derfor inkludere Avinors bedriftsøkonomiske over-/underskudd, flyselskapenes over-/underskudd på rutene de tilbyr, samt kostnadene ved investeringen. Det vil også inkludere de øvrige effektene som økt flytrafikk leder til, hvor de viktigste komponentene er endringer i trafikantnytte og klimagassutslipp.

Vi har gjort en forenklet samfunnsøkonomisk vurdering hvor vi fokuserer på de viktigste komponentene i en samfunnsøkonomisk analyse av et endret flytilbud: trafikantnyttene og investeringskostnadene. Vi har forutsatt en investeringskostnad på 100 millioner kroner. Gitt forutsetningene om opprettelsen av et tilbud til Gran Canaria og til Thailand, samt at en rullebane på 2 200 meter gir stabile forbindelser til Oslo og mulighet til opprettelsen av ruter til kontinental-Europa, vil utvidelsen av rullebanen være samfunnsøkonomisk ulønnsom. Med en levetid på 40 år og en kalkulasjonsrente på 4 prosent gir investeringen en netto nåverdi på -24 millioner kroner.

### Vurdering av usikkerhet

Informasjonsinnhenting i prosjektet har avdekket at det er usikkert hvorvidt alternativet som ligger til grunn for den vedtatte kostnadsrammen muliggjør stabile forbindelser til Oslo lufthavn og til kontinental-Europa året rundt med flytype Boeing 737-MAX eller lignende. Dette gjelder også i tilfellet med et asfaltert sikkerhetsområde på 300 meter. Lengden på 2 200 meter er nær lengden Skellefteå og Arvidsjaur hadde før de utvidet sine rullebaner. Bakgrunnen for utvidelsen ved disse flyplassene var å beholde innenlandsruter operert med Boeing 737 MAX eller lignende flytyper på vinterstid. Oslo Economics' samfunnsøkonomiske analyse av å etablere Mo i Rana lufthavn fant at en flyplass med en stabil Oslo-rute ville gi en betydelig trafikantnytte (1,8 milliarder). Det ble likevel ikke vurdert å være samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge Mo i Rana lufthavn fordi kostnadene var enda høyere.

Når det er besluttet å investere i en ny flyplass ved Mo i Rana er det viktig at det legges til rette for at så mye som mulig av nyttesiden skal realiseres. Dersom en rullebane på 2 200 meter skaper utfordringer med regularitet deler av året, kreves det ikke mer enn en 1,3 prosents reduksjon i den opprinnelige trafikantnyttene før man har dekket inn det samfunnsøkonomiske tapet på 24 millioner kroner som vi har beregnet i vårt basisscenario. I sum tilsier dette at det vil være lønnsomt å bygge en rullebane som er lengre enn 2 200 meter ved Mo i Rana lufthavn. Den viktigste årsaken er at det gir en forsikring mot at fly-operative forhold begrenser realiseringen av nytten til grunninvesteringen.

# 1. Bakgrunn og metode

## 1.1 Bakgrunn

Våren 2021 vedtok Stortinget en kostnadsramme for en ny lufthavn ved Mo i Rana. Lufthavnen skal bygges av Avinor AS (Avinor), men skal fullfinansieres av staten og et lokalt bidrag fra Rana kommune og private bidragsyttere i regi av Polarsirkelen Lufthavn-utvikling AS (PLU).

Den vedtatte kostnadsrammen legger til grunn en rullebanelengde på 2 200 meter, jf. Prop. 193 S (2020–2021) og Innst. 648 S (2020–2021). Lokalt er det et ønske om at lufthavnen skal bygges med en rullebanelengde på 2 400 meter. Dette skal gjøre det mulig å ta ned større maskiner som kan fly til utkanten av Europa (f.eks. Kanariøyene), og til utvalgte destinasjoner utenfor Europa, (f.eks. New York).

Det har lenge vært et ønske lokalt om en ny flyplass ved Mo i Rana, og en rekke utredninger har gjennom årene vurdert ulike aspekter ved lønnsomheten og mulighetene som ligger i etableringen av flyplassen. Et fellestrekk ved utredningene som er gjennomført er de vurderer en rullebanelengde som er kortere enn 2 200 meter, og at de primært retter oppmerksomheten mot innenlands trafikk.

I Prop. 1 S (2021–2022) fra Samferdselsdepartementet er det derfor vist til at departementet vil foreta en gjennomgang av lønnsomhet og positive ringvirkninger ved en eventuell utvidelse av rullebanen til 2 400 meter. Denne rapporten er et svar på dette.

## 1.2 Mandat

Oppdraget Oslo Economics har fått fra Samferdselsdepartementet er å foreta en vurdering av markedsgrunnlag, lønnsomhet og ringvirkninger av en eventuell økning av rullebanelengden for en ny lufthavn ved Mo i Rana fra 2 200 meter til 2 400 meter. Usikkerhet skal også belyses. Det er usikkerhet rundt den framtidige utviklingen for flytrafikken. Denne usikkerheten kan få konsekvenser for *om* og *når* det eventuelt kan oppstå et behov for en rullebane på 2 400 meter. I oppdraget skal det komme med tilrådninger til hvordan denne usikkerheten bør håndteres.

## 1.3 Avgrensninger og forutsetninger

I konkurransegrunnlaget som setter rammene for oppdraget er det presisert at den planlagte

rullebanelengden på 2 200 meter vil legge til rette for et rutetilbud innenlands og til og fra Europa. En rullebane på 2 400 meter vil gjøre det flyoperativt mulig å nå utkanten av Europa (f.eks. Kanariøyene), og utvalgte destinasjoner utenfor Europa, (f.eks. New York).

Forutsetningene om hvilke destinasjoner som kan nås med de respektive rullebanelengdene understøttes av et brev fra Avinor til Samferdselsdepartementet, datert 9. september 2021. Der står det at en rullebane på 2 200 meter + 300 meter asfaltert sikkerhetssone vil tilrettelegge for et rutetilbud til og fra Europa, og at det er flyoperativt mulig å operere med det minste kode E-flyet<sup>1</sup> til utvalgte destinasjoner utenfor Europa med en rullebane på 2 400 meter + 300 meter asfaltert sikkerhetssone (Avinor, 2021a).

Prosjektet med en rullebanelengde på 2 200 meter som ligger til grunn for den vedtatte kostnadsrammen inkluderer *ikke* 300 meter med asfaltert sikkerhetssone. I grunnlagsmaterialet foreligger det ingen flyoperative vurderinger av en rullebane på 2 200 meter, uten en asfaltert sikkerhetssone. Informasjonsinnhenting i prosjektet har avdekket at det stilles spørsmål ved hvorvidt rullebanelengden på 2 200 meter muliggjør stabile operasjoner med kategori C-fly året rundt.<sup>2</sup> Avinor har bekreftet at en rullebane på 2 200 meter kan medføre vektrestriksjoner for kategori C-fly i tilfeller med glatt rullebane, også med et sikkerhetsområde på 300 meter.

Det har vært utenfor utredningens mandat å innhente nye flyoperative vurderinger, men vi har valgt å synliggjøre hvilke konsekvenser det potensielt vil få for lønnsomhet og ringvirkninger dersom en rullebane på 2 200 meter ikke muliggjør stabile operasjoner med kategori C-fly året rundt trafikk til/fra Europa.

## 1.4 Rapportstruktur

I kapittel 2 gir vi en vurdering av markedsgrunnlaget som følge av utvidelsen av rullebanen. Dette omfatter passasjergrunnlag ved dagens lufthavn, trafikk ved referanseflyplasser, samt vurdering av etterspørsel og tilbud. Lønnsomhet og usikkerhet knyttet til rullebaneutvidelsen presenteres i kapittel 3. Lønnsomhetsanalysen omfatter en vurdering av bedriftsøkonomisk lønnsomhet for Avinor, regionaløkonomisk lønnsomhet for Helgelandsregionen og lønnsomhet for samfunnet som helhet.

<sup>1</sup> Eksempelvis Boeing 787 (Dreamliner)

<sup>2</sup> Se vedlegg A for en nærmere beskrivelse av hvordan målene på rullebanenes lengde varierer, avhengig av hvilke sikkerhetsområder som telles med.



## 2. Markedsgrunnlag

*Det forventes en betydelig økning i etterspørselen etter både fritids- og tjenestereiser til og fra Helgelandsregionen i årene fremover som følge av ny lufthavn ved Mo i Rana. Imidlertid antas denne etterspørselen i hovedsak å kunne betjenes med en rullebane på 2 200 meter. Basert på trafikk ved referanseflyplasser synes etterspørselen etter interkontinentale direkteruter å være svært begrenset. Det derfor er lite sannsynlig at det vil etableres annet enn enkelte charterruter ved Mo i Rana lufthavn.*

### 2.1 Hvordan vurdere markedsgrunnlaget for flyruter

Det er i hovedsak to metoder som kan benyttes til vurderinger av markedsspotensialet til nye ruter: elastisitetsberegninger og analogibetraktninger. Ved bruk av elastisitetsberegninger estimeres endring i trafikk som følge av endring i generaliserte reisekostnader (GK). GK er summen av betalbare og ikke-betalbare kostnader ved en reise. Eksempelvis er både alternativverdien av tid brukt på reisen og billettprisen inkludert i GK. Elastisitetsberegninger er mest egnet til å se på en liten endring i pris eller inntekt, og mindre egnet til å vurdere effekten av større endringer, som overgangen fra en liten til en stor flyplass. Det kan argumenteres for at endringen fra 2 200 til 2 400 meter i seg selv er en liten endring, men endringen muliggjør opprettelsen av tilbud som ikke eksisterer ved den nåværende lufthavnen ved Mo i Rana, og som det uansett ikke er mulig å tilby ved en lufthavn med 2 200 meters rullebanelengde. Vi har derfor valgt å benytte analogibetraktninger, som innebærer å estimere trafikk basert på sammenligninger av trafikk ved andre lufthavner. Analogibetraktninger antas å kunne gi en bedre indikasjon på mulig latent etterspørsel. Utfordringen er at det er vanskelig å justere for lokale særtrekk, herunder størrelsen på omlandet, næringsstruktur, offentlig virksomhet og turisme.

Før referanseflyplassene og deres trafikk presenteres, gis en kort beskrivelse av dagens trafikk ved Mo i Rana lufthavn, størrelsen på den nye lufthavnenes influensområde, samt det antatte markedspotensial for

innenlands trafikk ved nye Mo i Rana lufthavn. Dette gir et nødvendig bakteppe til vurderingen av referanseflyplassenes relevans.

### 2.2 Dagens trafikk til/fra influensområdet

Koronapandemien endret for en periode folks reisevaner, og skapte store utfordringer for luftfartssektoren. Tilsvarende som i Oslo Economics vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for ny Mo i Rana lufthavn har vi derfor valgt å benytte trafikk-tall fra før pandemien. For å beskrive trafikken fra influensområdet til nye Mo i Rana lufthavn benytter vi gjennomsnittstall for 2015, 2017 og 2019 for å redusere betydningen av tilfeldige eller midlertidige utslag i enkeltår. Da det ble gjennomført trafikkundersøkelser annenhevert år, bygger gjennomsnittstallene på trafikk tall fra årene disse reiseundersøkelsene ble gjennomført.

#### 2.2.1 Størrelsen på influensområdet til nye Mo i Rana lufthavn

Antall innbyggere innenfor Mo i Ranas influensområde avhenger av hvilke forutsetninger som legges til grunn for størrelsen på det geografiske nedslagsfeltet til den nye flyplassen. Dersom vi legger til grunn Rana kommune og omlandet, er antall innbyggere i influensområdet 36 000. Dersom vi i tillegg inkluderer Mosjøen og Sandnessjøen i influensområdet, utgjør dette til sammen om lag 65 000 innbyggere (Oslo Economics, 2021; SSB, 2022)

#### 2.2.2 Trafikk fra lufthavner i influensområdet

Tabell 2-1 nedenfor viser antall reisende til/fra influensområdene til dagens flyplasser ved Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen som benytter seg av fly. Inn- og utlandstrafikken omfatter reisende som har sitt start-/endepunkt ved Mo i Rana lufthavn og ende-/startpunkt i innlandet eller utlandet. Tabellen viser videre hvem som benytter den lokale lufthavnen, og hvem som velger reise til/fra Bodø eller Trondheim før de flyr.

Trafikktallene viser at hovedvekten av de innenlandsreisende benytter sine lokale lufthavner, mens for utenlandsreiser er det fra områdene rundt Mo i Rana flere som velger å reise til Bodø eller Trondheim først, fremfor å begynne utenlandsreisen fra den lokale lufthavnen. Fra Mosjøen og Sandnessjøen er lekkasjen på cirka 50 prosent.

**Tabell 2-1: Reisende til/fra influensområdene til Mo i Rana lufthavn, Mosjøen lufthavn og Sandnessjøen lufthavn (enkeltreiser), 1 000 reisende per år, gjennomsnitt 2015, 2017 og 2019**

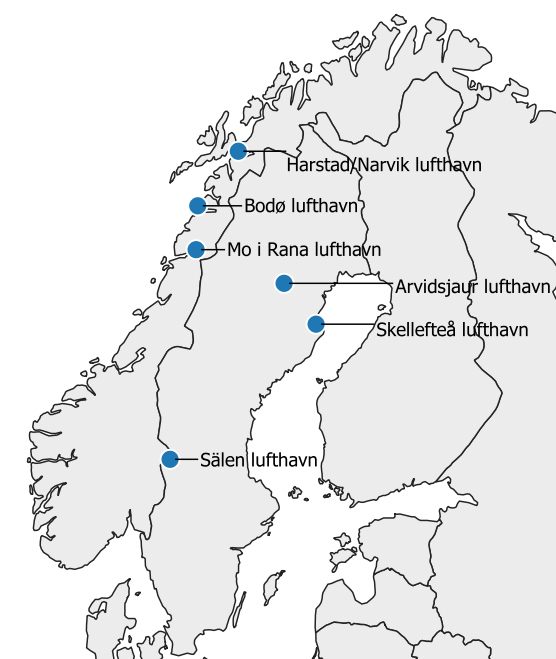
Mo i Rana	Egen lufthavn	Lekkasje Trondheim	Lekkasje Bodø	SUM
Innland	97,8	16,9	5,6	120,3
Utland	5,7	7,6	4,5	17,8
Sum	103,5	24,5	10,1	<b>138,0</b>
Mosjøen	Egen lufthavn	Lekkasje Trondheim	Lekkasje Bodø	SUM
Innland	58,7	6,4	1,2	66,3
Utland	3,5	3,1	0,2	6,8
Sum	62,2	9,5	1,4	<b>73,1</b>
Sandnessjøen	Egen lufthavn	Lekkasje Trondheim	Lekkasje Bodø	SUM
Innland	61,7	3,2	0,9	65,9
Utland	3,2	1,5	0,6	5,3
Sum	64,9	4,8	1,5	<b>71,2</b>
Influensområdet	Egen lufthavn	Lekkasje Trondheim	Lekkasje Bodø	SUM
Innland	218,3	26,5	7,7	252,5
Utland	12,4	12,2	5,3	29,9
Sum	230,6	38,7	13,0	282,4

Kilde: Avinor

## 2.3 Referanseflyplasser

Fem referanseflyplasser er benyttet i den komparative analysen av markedsgrunnlag. To er lokalisert i Nordland og tre er lokalisert i Sverige. Dette er flyplasser som enten er delvis sammenlignbare med Mo i Rana i størrelse på influensområde, klima, næringsstruktur i området og/eller naturområder som utgangspunkt for turisme.

**Figur 2-1: Kart over referanseflyplasser**



Illustrasjon: Oslo Economics



Tabell 2-2 viser at samtlige referanseflyplasser har en rullebanelengde på minimum 2 500 meter, noe som gjør dem i stand til å ta ned kategori C-fly fra utkanten av Europa, samt kategori E-fly fra utenfor

Europa. Alle referanseflyplassene har tidligere utvidet rullebanen, Skellefteå og Sälen har nylig utvidet sine rullebaner, mens utvidelsen ved de resterende flyplassene ligger noe lenger tilbake i tid.

**Tabell 2-2: Referanseflyplassene**

Flyplass	År etablert	Rullebanelengde*	Rullebanelengde før siste utvidelse	År utvidet	Innbyggere i influensområdet (1 000 personer)	Relevant næringsliv
Skellefteå	1961	2 520 m	2 100 m	2019	80	Batterifabrikk
Arvidsjaur	1990	2 500 m	2 000 m	2005	12	Biltesting
Sälen	1972	2 500 m	1 199 m	2019	-	Skiturisme
Evenes	1973	2 812 m	1 600 m	1977	60	Sjømat, militærbase, turisme
Bodø	1952	2 794 m	2 000 m	1990	70	Sjømat, turisme

\*Rullebanelengden som oppgis er flyplassenes Landing distance available (LDA). Se Vedlegg A for informasjon om øvrige mål på rullebanens lengde på de respektive flyplassene.

### 2.3.1 Persontransport ved referanseflyplassene

I Tabell 2-3 presenteres persontrafikken ved referanseflyplassene i form av antall reisende. Tabell 2-4 viser antall flybevegelser. For trafikktallene ved referanseflyplassene tar vi utgangspunkt i 2019, som kan sies å være det siste normalåret før Koronapandemien. I motsetning til tallene for Mo i Rana lufthavn, omfatter trafikktallene for referanseflyplassene inn- og utgående trafikk til/fra neste destinasjon, som ikke nødvendigvis tilsvarer sluttdestinasjonen. Som nevnt i kapittel 2.2, baserer tallene for Mo i Rana seg på gjennomsnittstall for 2015, 2017 og 2019, men vi antar at trafikktallene for 2019 ikke skiller seg vesentlig fra trafikkgrunnlaget for 2015 og 2017.

Slik tabellene nedenfor viser, er det variasjon i trafikk på tvers av referanseflyplassene. Bodø lufthavn har

den største trafikken med over én million reisende og i underkant av 35 000 flybevegelser i 2019, mens Sälen har færrest reisende med 800 reisende og syv flybevegelser samme år. Sälen hadde imidlertid nyåpning av flyplassen i 2019, og trafikken var betydelig høyere i 2020 med 14 000 reisende og 182 flybevegelser dette året. Dette er likevel lavere enn ved de øvrige referanseflyplassene.

Trafikktallene viser at flyplassene med lengre rullebane har vesentlig større utenlandstrafikk sammenlignet med trafikken ved Mo i Rana i dag. Arvidsjaur lufthavn skiller seg noe ut fra de øvrige ved å ha flere utenlandspassasjerer sammenlignet med innenlandspassasjerer. Imidlertid er det begrenset trafikk til utenfor Europa ved samtlige av referanseflyplassene. Skellefteå har noe trafikk til utenfor Europa, som i hovedsak er chartertrafikk til Thailand.

**Tabell 2-3: 1000 reisende, 2019**

	Mo i Rana	Skellefteå	Arvidsjaur	Sälen*	Evenes	Bodø
Sum lufthavn	104	287	59	0,8	747	1 257
Innland	98	265	28	0,6	703	1 174
Utland	6	22	31	0,2	44	83
Europa		19	31	0,2		
Utenfor Europa		3	0	0		

Kilde: Transportstyrelsen og Avinor. \*) Merk: Sälen hadde nyåpning i 2019, og trafikktallene for 2020 er vesentlig høyere med 14 000 reisende, hvorav ca. 7 000 var utenlandspassasjerer som alle reiste innad i Europa.

**Tabell 2-4: Flybevegelser, 2019**

	Mo i Rana	Skellefteå	Arvidsjaur	Sälen*	Evenes	Bodø
Sum lufthavn	4 302	1 474	1 318	7	8 916	34 429
Innland	4 302	1 368	1 129	5	8 626	33 803
Utland	0	106	189	2	290	626
Europa	0	97	189	2		
Utenfor Europa	0	9	0	0		

Kilde: Transportstyrelsen og Avinor. \*) Merk: Sälen hadde nyåpning i 2019, og trafikk tallene for 2020 er vesentlig høyere med 182 flybevegelser, hvorav 42 av disse var utenlandske flybevegelser, samtlige innad i Europa.

For de norske referanseflyplassene har vi ikke tilgjengelig trafikk tall for utenlandstrafikk fordelt på Europeisk trafikk og trafikk utenfor Europa. Imidlertid har vi tall på flybevegelser av kategori E-fly, vist i Tabell 2-5, som gir en indikasjon på omfang av trafikk til utenfor Europa fra disse flyplassene. Videre var det ved Bodø lufthavn i 2019 19 000 reisende til og fra Gran Canaria fordelt på 105 flybevegelser. Antall flybevegelser mellom Evenes og Gran Canaria samme år var 97. Bevegelsene til og fra Gran Canaria krever ikke kategori E-fly, men en rullebane på minimum 2 400 meter av hensyn til vekt.

**Tabell 2-5: Flybevegelser, kategori E, 2019**

	Evenes	Bodø
Charter	-	-
Frakt	-	-
Militær	12	-
Rute	-	2
Totalt	12	2

Kilde: Avinor

Slik tabellen viser er det svært få flybevegelser med fly av denne størrelsen. Ved Bodø lufthavn var det i

2019 to flybevegelser av denne typen knyttet til rutetrafikk, mens det ved Evenes var 12 flybevegelser, alle tilknyttet militæraktivitet. Da det er nødvendig med fly av denne typen for å reise til utenfor Europa er det derfor naturlig å anta at utenlandstrafikken ved Bodø lufthavn og Evenes i hovedsak knytter seg til flygninger innad i Europa. Dette er også i tråd med direkterutene som eksisterer til/fra disse flyplassene, hvor samtlige av disse per i dag er innenfor Europa. Imidlertid har både Evenes og Bodø lufthavn direkte charterflygninger til Gran Canaria. Flybevegelser hit kan skje med kategori C-fly, men på grunn av vektbegrensninger relatert til blant annet drivstoff-behov, kreves en rullebane tilsvarende lengden nødvendig for kategori E-flygninger også for denne typen flygninger.

### 2.3.2 Godstransport ved referanseflyplassene

Omfanget av godstransport ved referanseflyplassene er presentert i Tabell 2-6. Dette gjelder i hovedsak de norske referanseflyplassene hvor godstransporten fordeler seg på frakt og post, hovedsakelig innenlands. For flyplassene i Sverige har vi ikke tilgjengelig tall for fordelingen av godstransporten på frakt og post. Imidlertid er omfanget av godstransport totalt sett ved disse flyplassene begrenset og kun knyttet til innenlandstransport.

**Tabell 2-6: Godstransport, tonn 2019**

	Mo i Rana	Skellefteå	Arvidsjaur	Sälen	Evenes	Bodø
Frakt	192				353	1 315
Post	37				21	2 884
Sum innland	299	60	0,05	0	374	4 199
Frakt	0				5	18
Post	0				0	0
Sum utland	0	0	0	0	5	18

Kilde: SSB tabell 08506 og Transportstyrelsen

Godstransporten ved de norske referanseflyplassene fordeler seg på egne fraktfly, passasjerflygninger i rutetrafikk (regelbunden trafikk) og passasjerflygninger i chartertrafikk (ikke-regelbunden trafikk). Ved Bodø fraktes hovedvekten av posten med egne fraktfly, mens øvrig innenlands frakt i hovedsak fraktes med rutenfly. Ved Evenes og Mo i Rana lufthavn fraktes all innenlands gods med rutenfly, også post. Utenlands gods fraktes på den annen side hovedsakelig med charterflygninger.

## 2.4 Hva kan vi lære av trafikken til referanseflyplassene?

### 2.4.1 Skellefteå lufthavn

Skellefteå lufthavn ble etablert i 1961 med en rullebanelengde på 1 500 meter. Siden den gang har rullebanen blitt utvidet i tre omganger, først til 1 800 meter i 1978, deretter til 2 100 i 2002. Rullebanen ble igjen forlenget i 2019 til 2 520 meter (Skellefteå airport, 2022), til en kostnad på om lag 70 millioner kroner. Flyplassen har i dag om lag 80 000 innbyggere i sitt influensområde.<sup>3</sup>

En avgjørende driver for utvidelsen av rullebanen i 2019 var behov for sikker og forutsigbar trafikk på vinterstid. Dette kom som følge av at SAS på vinteren hadde problemer med å lande kategori C-fly på Skellefteå. I utgangspunktet ble derfor rullebanen utvidet av hensyn til eksisterende trafikk. Ved utvidelsen vurderte flyplassen det imidlertid hensiktsmessig å utvide rullebanen tilstrekkelig til at flyplassen også kunne ta ned kategori E-fly og fullastede kategori C-fly. Rullebanen ved Skellefteå ble derfor i 2019 utvidet tilstrekkelig til at trafikk med denne typen fly ble mulig.

Av utenlandstrafikk ved Skellefteå, går det i dag chartertrafikk til Rhodos, Kreta, Tyrkia, Kroatia, Gdansk, Gran Canaria, fastlands-Spania, Andorra, Amsterdam og Thailand (Skellefteå airport, 2022). Sistnevnte destinasjon krever kategori E-fly, og det er rundt fire avganger med denne flykategorien til Thailand årlig ved flyplassen.

I 2020 etablerte selskapet Northvolt batteriproduksjon i Skellefteå. Fabrikken ble bygget for mellom 2 000 og 2 500 ansatte, men det antas at antall ansatte vil være i overkant av 3 000 i 2025 (Teknologibyen Kongsberg, 2021). Ifølge Skellefteå lufthavn er det i dag lite flyfrakt som følge av batterifabrikken, men det forventes at dette vil øke i årene fremover. Større deler til batteriproduksjonen vil i hovedsak fraktes med båt, men ved raskt behov for kritiske deler, vil det kunne være aktuelt å benytte større fraktfly (kategori E). Dagens godstransport ved

Skellefteå (Tabell 2-6) fraktes hovedsakelig med kategori C- og D-fly. Videre er det også noe turisme i Skellefteå, hovedsakelig på vinterstid.

### 2.4.2 Arvidsjaur lufthavn

Arvidsjaur lufthavn ble etablert i 1990 med en rullebanelengde på 2 000 meter. I 2005 ble rullebanen utvidet til 2 500 meter (Arvidsjaur flygplats, 2017) til en utbyggingskostnad på rundt 60 millioner kroner. Antall innbyggere i flyplassens nærområde er om lag 12 000 (Westin, 2020).

Hovedformålet med rullebaneforlengelsen i 2005 var å kunne ta ned ordinære kategori C-fly på en sikker og forsvarlig måte. Dette behovet skyldes at flyplassen før utvidelsen hadde problemer med landing i dårlig vær. I likhet med Skellefteå besluttet Arvidsjaur i sammenheng med dette å utvide rullebanen til å også kunne ta ned større fly, herunder kategori E-fly.

Ved flyplassen er det i dag utenlands chartertrafikk til flere destinasjoner i Tyskland, herunder Hahn, Stuttgart, Hannover og München. Til sammen er det avganger til disse destinasjonene mellom tre og seks ganger i uken, fortrinnsvis på vinterhalvåret. Direkteteiser til og fra Tyskland formidles gjennom de tyske aktørene Fly-car og Pro Sky (Arvidsjaur flygplats, 2017). Utenlandstrafikken fra Arvidsjaur lufthavn foregår i all hovedsak med kategori C-fly.

Flytrafikken mellom de tyske byene og Arvidsjaur skyldes den omfattende biltestingen som foregår i Arvidsjaur på vinterstid. Årlig reiser flere store tyske bilverksteder hit på vinterhalvåret for å drive biltesting. Virksomheten medfører at innbyggertallet i Arvidsjaur på vinteren dobles fra 1 500 til 3 000 innbyggere (Johnsen, 2020). Biltestingsvirksomheten står dermed for en betydelig del av passasjertrafikken ved Arvidsjaur lufthavn. Denne virksomheten genererer imidlertid lite godstransport, da bilene som testet i Arvidsjaur hovedsakelig fraktes på vei. I tillegg til biltestingsvirksomhetene er det også noe tysk turisme til Arvidsjaur, hovedsakelig på vintertid.

### 2.4.3 Sälen lufthavn (Scandinavian Mountain Airport)

Sälen lufthavn ble først etablert i 1972 og eid av Sälenfjällens Flyklubb. Flyplassen hadde da kun en enkel flystripe, men i 2005 ble denne utvidet til en rullebane på 1 199 meter. I 2017 begynte byggingen av en ny internasjonal flyplass som sto ferdig i 2019 med en rullebanelengde på 2 500 meter. Bakgrunnen for denne siste utbyggingen var en økning i skiturisme, både på svensk og norsk side av grensen, og flyplassen muliggjorde innflygning av europeiske

<sup>3</sup> Informasjon fra intervju med flyplassen

skiturister (Engerengen, Scandinavian Mountains Airport - Sälen-Trysil lufthavn, 2022).

Med utgangspunkt i dette er Sälen lufthavn primært en destinasjon for skiturisme. Flyplassen eies av lokalt næringsliv, herunder blant annet SkiStar som driver vintersportanlegg både på svensk og norsk side av grensen (Trysil og Sälen). Utenlandstrafikken til/fra flyplassen går til Aarhus, København, Aalborg, London, Groningen og Luxembourg.

#### 2.4.4 Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

I 1973 ble Evenes lufthavn etablert med en rullebanelengde på 1 600 meter, og denne ble utvidet i 1977 til 2 812 meter. Utvidelsen skjedde på bakgrunn av at det ble etablert en militær flystasjon ved flyplassen (Engerengen, 2022).

Av utenlandstrafikk har Evenes direkteflygninger til Chania, Mallorca og Gran Canaria med kategori C-fly. I tillegg til dette har det vært nødlandinger ved Evenes av kategori E-fly på vei fra Japan til København.

I 2020 ble det igangsatt en flyfraktrute for transport av laks fra Evenes til USA og Asia med kategori E-fly. Dette var passasjerfly, operert av Emirates og Virgin, som ikke var i passasjertrafikk på grunn av Koronapandemien. På det meste gikk disse fraktflygningene tre til fire ganger i uka. Etter at passasjerflyene gradvis er tatt inn i passasjertransporten igjen, som følge av gjenopptatt etterspørsel blant reisende, er denne flyfraktruten avviklet.

Evenes lufthavn er, i tillegg til Bodø lufthavn, sentral for turismen til Lofoten og Vesterålen. Før Koronapandemien satset turistnæringen her inn mot det asiatiske og amerikanske markedet. Som følge av pandemien ble fokuset isteden vendt mot innenlandsturisme. Som følge av gjenopptatt reisevirksomhet er det nå et ønske om å bygge opp utenlandsturismen igjen.

Det foregår i dag bygging av en ny militærbase i området rundt Evenes. I tillegg har Aker igangsatt satsing på grønn industri i Narvik.<sup>4</sup> Dette forventes, i kombinasjon med antagelser om gjenopptatt utenlandsturisme i tiden fremover, å generere en økning i passasjertrafikk ved flyplassen på sikt.

#### 2.4.5 Bodø lufthavn

Fra 1952 har det vært sivil trafikk ved Bodø lufthavn, som ble bygget under andre verdenskrig. Opprinnelig rullebanelengde var 1 200 meter, men denne har blitt utvidet i flere trinn, og er i dag på 2 794 meter. En

sentral driver for rullebanelengden er militær-virkomhetene i området.

Fra lufthavnen går det direkte chartertrafikk til Stockholm, Chania, Palma og Gran Canaria. I 2019 var det om lag 12 ukentlige bevegelser til de tre sistnevnte destinasjonene, fortrinnsvis med kategori C-fly.

Det har vært flere initiativer fra næringslivet for å opprette utenlandsruter. For eksempel har rekrutteringsbyråer igangsatt en underskriftskampanje for etablering av flyrute til Gdansk i Polen for å gjøre det mer tilgjengelig å innhente arbeidskraft herfra. Målet er at en slik rute også kan være en turistrute for innbyggere i Bodø. Videre har næringen også opprettet et charterfond som garanterer for inntil 100 seter på charterflygninger dersom salget av flybilletter ikke er tilstrekkelig til å fylle flyet.

Det er begrenset flyfrakt fra Bodø lufthavn, men det er noe frakt av fisk om bord på passasjerfly. I en periode hvor rullebanen ved Evenes ble utbedret, ble fiskefraktrutene som ble opprettet fra Evenes lufthavn under pandemien, overført til Bodø lufthavn. Som beskrevet over, er denne trafikken nå avviklet som følge av at passasjerflyene som ble benyttet til fisketransporten nå er tatt inn i ordinær passasjertrafikk igjen.

Bodø lufthavn er en sentral mellomdestinasjon for turisme i Nord-Norge. Turister flyr til Bodø enten fra utlandet eller Oslo, og deretter videre til Lofoten/Vesterålen, eller sørover mot Helgeland.

#### 2.4.6 Lærdommer fra referanseflyplassenes trafikk

Flere av referanseflyplassene har likhetstrekk med Mo i Rana når det gjelder størrelse på influensområde, næring og turisme. Til tross for at det finnes likhetstrekk mellom flyplassene, er det likevel kun Sälen som har utvidet rullebanene med samme motivasjon som ved Mo i Rana – å kunne tiltrekke seg en ny type trafikk. Sälen har lyktes med å tiltrekke seg utenlandsflyvninger, men er også ren skidestinasjon med relativt lite trafikk. På en rekke andre områder er derfor flyplassen på Sälen lite sammenlignbar med Mo i Rana.

Bakgrunnen for utvidelsen av rullebanelengden, både ved Skellefteå og Arvidsjaur, var primært opprettholdelse av eksisterende trafikk. De to flyplassene hadde i utgangspunktet betydelig lengre rullebane enn dagens lufthavn ved Mo i Rana. Endringer i trafikk etter utvidelsen av disse rullebanene har derfor begrenset overføringsverdi til Mo i Rana.

<sup>4</sup> Se for eksempel: <https://www.nrk.no/nordland/aker-satser-200-millioner-pa-industriarealer-i-narvik.-i-tillegg-satser-de-pa-batteriproduksjon.-1.15704235>

Om potensialet for utenlandsreiser viser trafikken ved referanseflyplassene at de alle har et høyere antall passasjerer som velger å begynne sin utenlandsreise ved lufthavnen enn det Mo i Rana har. Hvilke direkteruter til utlandet som tilbys ved referanseflyplassene gir videre en indikasjon på hvilke typer utenlandsreiser som betjenes.

Ved å se på direkterutene til/fra utlandet fra de bynære referanseflyplassene, Skellefteå, Evenes, Bodø ser vi at disse primært består av destinasjoner som indikerer at formålet med direkterutene til utlandet er fritidsreiser for lokalbefolkningen. Det indikerer videre at den betydelige turisttrafikken de har, spesielt på Evenes og Bodø lufthavn, ikke kommer med direktefly fra utlandet, men med innenriks fly. Dette bekreftes også av intervjuer med referanseflyplassene, hvor eksempelvis den typiske turisten til Evenes synes å ankomme Norge via Oslo lufthavn, for så å velge en innenriksrute til Evenes.

Ser en på direkterutene til/fra utlandet fra flyplassene ved Arvidsjaur og Sälen ser bildet noe annerledes ut. Direkterutene til disse flyplassene er til destinasjoner som vitner om at rutene primært betjener utenlandske turister og forretningsreisende som flys inn til områder, ikke lokale turister som flys ut. Dette skyldes særegenheter ved de to lufthavnene. Trafikken til Arvidsjaur virker primært å være drevet av den tyske bilindustrien, mens det er skitursimen som driver trafikken ved Sälen.

Til slutt viser trafikken ved referanseflyplassene at trafikk til utenfor Europa med kategori E-fly er svært begrenset, til tross for at denne typen trafikk er flyoperativt mulig å gjennomføre.

Dette antyder at potensiale for trafikk til utenfor Europa fra Mo i Rana også er begrenset. Imidlertid vil det være flere faktorer som påvirker potensiale for utenlandsreiser ved Mo i Rana lufthavn, herunder både persontransport og turisme, næringsliv og godstransport. Potensiale for flytrafikk knyttet til disse ulike faktorene er nærmere beskrevet i neste kapittel.

## 2.5 Vurdering av etterspørsel

Som vist i Tabell 2-1 (på side 8) er det per i dag cirka 30 000 som årlig reiser med fly mellom influensområdet til nye Mo i Rana lufthavn og utlandet. 41 prosent av disse reiser fra den lokale lufthavnen. Etableringen av nye Mo i Rana lufthavn antas å kunne øke både antall utenlandsreiser og andelen reiser som gjennomføres til/fra Mo i Rana lufthavn.

I vår vurdering av lønnsomheten til nye Mo i Rana lufthavn estimerte vi at antall utenlandsreiser fra lufthavnen ville øke fra 5 700 til cirka 30 000, hvorav 19 000 ville være nyskapt trafikk og resten overført

trafikk fra andre lufthavner. De 30 000 reisene antas å være fordelt på 18 000 fritidsreiser og 12 000 tjenestereiser. Det er viktig å presisere at disse utenlandsreisene ikke er direkteruter. Det er snakk om reiser til/fra utlandet med start eller endepunkt ved lufthavnen. Det kan for eksempel være forretningsreisende som skal til Paris, men som begynner turen med en flyreise fra Mo i Rana til Oslo lufthavn, eller det kan være turister fra Tyskland som ankommer Oslo lufthavn, og som så tar et innenlandsfly til Mo i Rana.

Analysene vi gjorde i vurderingen av lønnsomheten til nye Mo i Rana lufthavn forutsatte en rullebanelengde på 2 200 meter, og en ellers uendret lufthavnstruktur på Helgeland. I det videre ser vi nærmere på om en utvidelse av rullebanen til 2 400 meter kan antas å føre til en ytterligere økning av etterspørselen etter reiser fra Mo i Rana lufthavn.

Vi ser på hvilken etterspørsel en kan forvente fra henholdsvis tjenestereisende, fritidsreisende og fra flyfrakt, samt hvilken interesse Forsvaret potensielt har av Mo i Rana lufthavn. Det er viktig å presisere at vi vurderer etterspørselen gitt at det finnes et tilbud. Flyselskapenes interesse av å faktisk opprette tilbud omtales i neste delkapittel.

### 2.5.1 Potensialet for tjenestereiser mellom Mo i Rana lufthavn og lufthavner i utlandet

Nasjonalt hadde antall tjenestereiser en nedadgående trend også før koronapandemien. Mellom 2013 og 2019 var det en nedgang i antall innenlands tjenestereiser med fly fra 6,35 til 5,95 millioner enkeltreiser (Avinor, 2019), og tallet på tjenestereiser har foreløpig ikke kommet tilbake til nivåene de var på før koronapandemien (Statistisk sentralbyrå, 2022). Det totale tallet på tjenestereiser i Norge ble fra 2019 til 2021 halvert, og for tjenestereiser til utlandet falt antallet reiser blant nordmenn med 85 prosent (fra 740 000 reiser til 110 000 reiser) (Statistisk sentralbyrå, 2022).

Med dette som bakteppe skal vi i det videre se nærmere på den mulige etterspørselen etter tjenestereiser utenlands fra næringslivet i regionen rundt Mo i Rana. Vurderingene er i stor grad basert på informasjon fra intervjuer gjennomført med sentrale næringslivsaktører i og rundt Mo i Rana (se Vedlegg B for mer informasjon om intervjuene).

#### Potensialet for et økt antall tjenestereiser fra eksisterende næringsliv

Samtlige av aktørene vi har intervjuet er positive til etableringen av en ny lufthavn ved Mo i Rana. Etableringen av en flyplass med et stabilt helårstilbud, økt hyppighet, pålitelighet og reduserte priser vil redusere reisekostnadene, bedre lønnsomheten til bedriftene og legge et grunnlag for videre vekst.

Virksomhetene virker å være samstemte i vurderingen av at en ny flyplass vil ha en stor positiv effekt for Helgelandsregionen, med nyetableringer av næringsvirksomhet som en av de viktigste effektene.

### **Potensialet for et økt antall tjenestereiser gjennom nyetableringer**

Det er vanskelig å predikere hvilke virksomheter som vil etablere seg i Rana-regionen i fremtiden, om deres etablering er betinget på rullebanens lengde, samt hva disse virksomhetene vil etterspørre av flyreiser. Freyr Battery AS' pågående prosess med å etablere en fabrikk og et miljø som skal utvikle miljøvennlige litium-ion-baserte battericelleanlegg i Mo i Rana gir oss imidlertid en konkret case som kan belyse dette spørsmålet.

Det er anslått at Freyr ved full produksjon kan gi flere tusen nye arbeidsplasser. Menon Economics har i sin ringvirkingsanalyse av etableringen anslått at etableringen i første omgang vil kunne lede til rundt 1 500 arbeidsplasser i løpet av de første fire-fem årene, men at etableringen på sikt vil kunne generere en mervekst i befolkningen på rundt 5 000 personer (Menon Economics, 2021). At etableringen av batterifabrikk har et stort potensial for å trekke arbeidskraft dit hvor de etablerer seg bekreftes av rapporten «Ringvirkninger av en ny batterifabrikk» (Oslo Economics, 2021), hvor det ble sett på mulighetene for å etablere en ny stor batterifabrikk i Norge, uten konkret lokalisering. Det blir i rapporten anslått at med dagens norske leverandørindustri kan om lag 25 prosent av leveransene til produksjonen i batterifabrikken komme fra Norge. Dette vil gi norsk verdiskaping knyttet til fabrikken som kan beløpe seg til omtrent 9 milliarder kroner årlig. Dette vil sysselsette om lag 3 500 norske årsverk, hvorav 2 000 i fabrikken direkte.

Behovet for ansatte med spesialisert kompetanse ved batterifabrikkene, samt generell lav arbeidsledighet i regionen per i dag<sup>5</sup>, gjør at flere av disse ansatte må hentes fra andre steder enn lokalt i regionen, noe som vil skape en økt etterspørsel etter tjenestereiser.

### **Oppsummert om potensialet for tjenestereiser mellom Mo i Rana lufthavn og lufthavner i utlandet**

Det rimelig å forvente en betydelig økning i antall tjenestereiser fra nye Mo i Rana lufthavn, også til utlandet. Som nevnt innledningsvis estimerte Oslo Economics en økning på 12 000 utenlandske tjenestereiser ved etableringen av nye Mo i Rana lufthavn. Med en vellykket etablering av Freyr er det mulig å se for seg en ytterligere økning. Det er likevel ikke sannsynlig at etterspørselen vil gi grobunn for etablering av nye direkteruter til utlandet. Trafikken ved referanseflyplassene indikerer at utenlandsrutene

ikke primært betjener tjenestereisende. Videre er en rullebane på 2 200 meter forutsatt å kunne betjene eventuelle direkteruter til Europa.

Blant virksomhetene vi har intervjuet, trekkes ikke interkontinentale ruter ved Mo i Rana lufthavn frem som avgjørende for deres videre vekst. Imidlertid påpeker flere at de vil benytte seg av et eventuelt tilbud dersom dette etableres. Et eksempel er Freyr som i tillegg til å etablere seg i Mo i Rana, også planlegger å etablere virksomhet i Boston. I forlengelsen av dette, ønsker de å rekruttere ingeniører fra Bostons anerkjente universiteter til fabrikken i Mo i Rana. Direktetuer til og fra USA er dermed ønskelig fra deres side for å bidra til rekruttering av ønsket kompetanse. Et annet eksempel er fiskeoppdretteren Kvarøy som selger produkter til det amerikanske markedet, og derfor gjennomfører flere reiser til USA per år. En direkterute til USA vil derfor være svært aktuell for deres virksomhet. Vi anser likevel ikke at denne potensielle etterspørselen er stor nok til at ruter til utenfor Europa vil bli etablert. Det er heller ingen eksempler på interkontinentale direkteruter fra de øvrige referanseflyplassene, med unntak av de fire turene til Thailand fra Skellefteå.

### **2.5.2 Potensialet for fritidsreiser mellom Mo i Rana lufthavn og lufthavner i utlandet**

På nasjonalt nivå har antallet fritidsreiser økt de siste årene; fra 13,8 millioner reiser i 2009 til 22,6 millioner reiser i 2019. For fritidsreiser til utlandet var det nasjonalt, fram til 2013, en vekst i nordmenn som skulle på fritidsreise til utlandet. Etter 2013 skyldes veksten økt innkommende turisme (Avinor, 2019). Dette viser at etterspørselen etter fritidsreiser var økende før Koronapandemien, men at den har vært mest økende for utenlandske turister og i mindre grad økende for norske fritidsreisende.

Økt etterspørsel etter fritidsreiser kan komme både fra befolkningen i influensområdet, som ønsker å benytte et antatt forbedret flytilbud til å reise mer til utlandet, og fra utenlandsturister som med et forbedret flytilbud ønsker å besøke Helgelandsregionen i større grad enn i dag. Vi ser i det videre først på potensialet for reiser ut av regionen, deretter på reiser inn til regionen.

### **Potensialet for fritidsreiser fra regionen til utlandet**

Etableringen av nye Mo i Rana lufthavn, med en rullebane på 2 200 meter, vil ikke hindre all lekkasje til Trondheim og Bodø. I vår analyse av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av Mo i Rana lufthavn anslo en lekkasje på drøyt 9 000 til Trondheim og 2 000 til Bodø, selv etter åpningen av den nye lufthavnen. Dette vil typisk være fritidsreisende som ved å kjøre enten til Bodø eller

<sup>5</sup> Se for eksempel SSB tabell 13497



Trondheim kan fly direkte til utvalgte feriedestinasjoner.

Både Bodø og Trondheim har direkteruter til Gran Canaria. Dette er en destinasjon man ikke vil nå med en rullebane på kun 2 200 meter. Utvides rullebanen kan det derfor opprettes direkteruter til Gran Canaria, så fremt flyselskapene finner dette lønnsomt. Både ved Bodø og Evenes er det relativt betydelig trafikk til og fra Gran Canaria med henholdsvis 105 og 97 flybevegelser i 2019. Bodø, Evenes og Mo i Rana har relativt lik størrelse på influensområde, og basert på dette er det naturlig å forvente at trafikken til Gran Canaria ved Mo i Rana vil nærme seg trafikken ved Bodø og Evenes over tid. En stor del av de reisende vil imidlertid trolig være passasjerer som ellers ville reist fra Bodø eller Trondheim lufthavn. Størrelsen på nyskapt trafikk til Gran Canaria vil derfor trolig være noe lavere.

Gitt erfaringene fra Skellefteå kan det og argumenteres for at det ligger et potensiale for enkelte turer til/fra Thailand dersom rullebanen gjør det mulig for kategori E-fly å lande. Samtidig er det grunn til å stille spørsmål ved potensialet når slike ruter ikke er opprettet fra Evenes og Bodø, som begge har lengre rullebane og et større influensområde.

#### **Potensialet for fritidsreiser fra utlandet til regionen (turisme)**

Ledestjernene for turismen i Nord-Norge har i mange år vært Lofoten og Tromsø. I 2019 var det mer enn 550 000 besøkende til Lofoten og i underkant av 1 million besøkende til Tromsø.<sup>6</sup> Til sammenligning var det i 2019 i underkant av 400 000 besøkende til Helgeland. Av disse var andelen utenlandsbesøkende til Tromsø, Lofoten og Helgeland henholdsvis om lag 41, 57 og 26 prosent (Statistisk sentralbyrå, 2022). Besøkstillene for disse tre turistdestinasjonene har endret seg under Koronapandemien. I 2021 var det totalt om lag 535 000 til Tromsø, i underkant av 400 000 besøkende til Lofoten og om lag 530 000 besøkende til Helgeland. Antallet utenlandske turister falt kraftig, og andelen ble videre redusert til 21, 22 og 11 prosent for henholdsvis Lofoten, Tromsø og Helgeland.

I forskjellen mellom tallene på antall turister på Helgeland og andre steder i Norge antas det å ligge et uforløst potensial. Menon har anslått et betydelig potensial for turisme på Helgeland frem mot 2035. Næringen sysselsatte i 2019 om lag 1 500 personer og omsatte for i overkant av 1 milliard kroner. Frem mot 2035 anslår de en økning på 3 000 arbeids-

plasser og en økning i omsetning på 3,5 milliarder. Det legges da til grunn en at det blir rundt en firedobling av turismen (Menon Economics, 2021).

Som nevnt i avsnitt 2.4.6 er erfaringene fra de bynære referanseflyplassene som Skellefteå, Evenes og Bodø at turistene ikke ankommer regionen med direktefly fra utlandet, men med et innenriksfly de har byttet til etter å ha ankommet landets hovedflyplass. Ingen av referanseflyplassene har interkontinentale flyvninger, med unntak av de fem turene til Thailand fra Skellefteå. Det er derfor rimelig å anta at Helgeland får realisert sitt potensiale for innkommende turisttrafikk ved å ha stabile forbindelser med Oslo Lufthavn, og en mulighet til å nå destinasjoner i kontinental-Europa.

Når det gjelder direkteruter til kontinental-Europa, som har til formål å bringe reisende inn til regionen finnes slike ruter både ved Arvidsjaur og Sälen. Det som driver trafikken til Arvidsjaur er den tyske bilindustrien, og det er vanskelig å finne paralleller til dette i regionen rundt Mo i Rana. Trafikken til Sälen derimot kommer fra skiturister. Mo i Rana er ingen skidestinasjon i seg selv, men Hemavan, som ligger 100 kilometer sørøst for Mo i Rana på Svenskesiden har store planer om å utvikle seg til å bli en attraktiv skidestinasjon, og de ser etableringen av nye Mo i Rana som et viktig bidrag til dette.<sup>7</sup> På sikt er det derfor også mulig å se for seg enkelte direkteruter til Mo i Rana fra kontinentet på vinterstid. Men dette vil ikke være en type trafikk som betjenes av kategori E-fly.

Tromsø er et annet eksempel på hvordan vinterturisme kan bidra til økt turisme; fra 2016 til 2019 fikk Tromsø rundt 50 prosents økning i antall utenlandske turister i vintermånedene (Statistisk sentralbyrå, 2022).

#### **Oppsummert om potensialet for fritidsreiser mellom Mo i Rana lufthavn og lufthavner i utlandet**

Det er et potensiale for en betydelig økning i antall fritidsreiser ved nye Mo i Rana lufthavn. Både fra helgelendinger som ønsker å reise på ferie, og fra turister som velger å oppsøke regionen. Økningen i etterspørsel vil i all hovedsak kunne betjenes av en flyplass på 2 200 meter, forutsatt at den gir en stabil forbindelse med Oslo Lufthavn og en mulighet til å nå destinasjoner i kontinental-Europa.

Basert på trafikk ved referanseflyplassene er det mulig å se for seg at det med en utvidet rullebane kan være et markedsgrunnlag for enkelte charterturer til Gran Canaria og potensielt Thailand.

<sup>6</sup> Overnattinger etter region, innkvarteringstype og bostedsland

<sup>7</sup> Hemavan også egen flyplass, men med vesentlig kortere rullebane på 1 600 meter, vil nye Mo i Rana lufthavn i større grad kunne legge til rette for turisme fra utlandet.



### 2.5.3 Potensiale for flyfrakt mellom Mo i Rana og lufthavner i utlandet

Flyfrakt gjøres enten med dedikerte transportfly, eller gjennom å plassere frakt i lasterommet til ordinære passasjerfly. Flyfrakt er hovedsakelig egnet for verdifulle varer som krever kort leveringstid, samt varer som stiller særlige krav til transport, som for eksempel varer som er sensitive for temperatur. Eksempler på varer som typisk kan fraktes med fly er ferske matvarer som for eksempel fisk, legemidler, luksusvarer og kunst, maskindeler, levende dyr og post.

Godstransport med fly utgjør om lag 1 prosent av global transport målt i vekt, men om lag 35 prosent målt i verdi. Økende grad av globalisering og økt forventning om kort leveringstid har ført til at godstransport med fly har økt betydelig de siste 50 årene. Med bakgrunn i dette forventes det også at flytransporten vil øke i tiden fremover (NOU 2019:22).

Slik Tabell 2-7 viser, sendes tilnærmet all flygods som skal til eller fra utlandet via Oslo lufthavn Gardermoen. Unntaket er Sola lufthavn som mottar om lag 8 prosent av flyfrakten mellom utlandet og Norge. Av innenlands flyfrakt går også hovedvekten av denne fra Gardermoen og videre til andre norske flyplasser (47 prosent). En mindre andel (21 prosent) går fra de øvrige flyplassene til Gardermoen.

**Tabell 2-7: Fordeling av kg. gods transportert med fly i perioden fordelt på de ti flyplassene i Norge med mest godstrafikk (2013-2021)**

	Utenlands		Innenlands	
	Avg.	Ank.	Avg.	Ank.
Oslo Gardermoen	97 %	89 %	47 %	21 %
Stavanger Sola	2 %	8 %	11 %	14 %
Bergen Flesland	0 %	1 %	12 %	19 %
Trondheim Værnes	0 %	0 %	5 %	10 %
Tromsø Langnes	0 %	0 %	7 %	8 %
Bodø	0 %	0 %	3 %	6 %
Kristiansand Kjevik	0 %	1 %	1 %	1 %
Evenes	1 %	0 %	0 %	3 %
Ålesund Vigra	0 %	0 %	2 %	2 %
Alta	0 %	0 %	2 %	2 %

Kilde: SSB tabell 08506

Der potensialet for flyfrakt fra Mo i Rana antas å være størst er innenfor frakt av sjømat. I det videre gjør vi derfor en separat vurdering av potensialet for frakt av sjømat før vi ser nærmere på potensialet for annen type frakt.

### Potensialet for frakt av sjømat fra Mo i Rana lufthavn

Som en del av prosjektet har Oslo Economics gjennomført flere intervjuer med ulike aktører i regionen. Herunder har vi snakket med et utvalg av aktører innen sjømatnæringen. Som vi har pekt på tidligere i rapporten, er det en liten andel av sjømat som i dag fraktes med fly fra regionen. Det er flere grunner til dette, hvor den fremste er det per i dag ikke tilgjengelige muligheter i Mo i Rana, grunnet størrelsen på flyene som flyr til/fra Mo i Rana. I tillegg er det høye kostnader for valg av fly som fraktmetode, spesielt dersom godset må fraktes til en nærliggende flyplass før det kan flys ut. I tillegg er fersk fisk en tidskritisk vare som må nå raskt ut til forbrukeren.

Sjømatnæringen stiller seg positiv til en flyplass med tilhørende rullebane som muliggjør frakt av sjømat. Hvilke destinasjoner som vil være aktuelle for næringen avhenger derimot av flere faktorer. Pris på frakt er en viktig faktor, hvor det i intervjuer blir pekt på at flyfrakt til Europa ikke nødvendigvis er billigere eller mer effektivt enn biltransport på samme distanse.

Økende drivstoffpriser og redusert flytilbud etter Koronapandemien er blant annet faktorer som næringen påpeker at gjør det kostbart å velge fly som fraktalternativ. I tillegg pekte aktører som vi snakket med på at store deler av sjømaten som fraktes i dag sendes med bil til større flyplasser i Europa. Der blir fisken enten foredlet på stedet og videre sendt ut, eller den blir flydd direkte til destinasjonen til forbruker. Dette sørger for en effektiv forsendelse slik at sluttproduktet når forbruker innen et gitt, kritisk tidsvindu.

Selv om det ikke gjøres i dag, kan det å sende sjømat direkte fra Mo i Rana og til Gardermoen, eller andre europeiske flyplasser, være aktuelle alternativer for næringen. Dette stiller i så tilfelle krav til flyplassene om kapasitet til mottak og rask behandling og utsending (både for flyplassen i Mo i Rana og for flyplass som mottar lasten videre). Kjølelagre og andre lagringsfasiliteter må være tilgjengelig i den perioden fisken oppholder seg på flyplassen. I tillegg må det være kapasitet nok til å raskt få fisken videre, slik at den kommer raskest mulig frem til forbruker. Ny terminal på Gardermoen for håndtering av fisk vil kunne bidra stort på dette punktet. Eksisterende løsninger med frakt av sjømat via veitransport til andre store flyplasser i Europa er også en løsning.

Som beskrevet i delkapittel 2.4, var det under pandemien fraktruter av fisk til/fra Evenes og Bodø lufthavn, som opphørte etter at flyene ble tatt inn i normal passasjertrafikk igjen. At fraktrutene fra Evenes og Bodø lufthavn stoppet opp etter pandemien kan være et eksempel på at det ikke er lønnsomt med direkteruter slik det er i dag, til tross for at det er flyoperativt mulig ved disse flyplassene. Det må likevel påpekes at dette ikke er direkte sammenlignbart med ny flyplass i Mo i Rana, hvor virksomheter med Mo i Rana som nærmeste flyplass kan kutte tid og kostnader til transport til Evenes eller Bodø lufthavn. Spesielt vinterstid er dette en viktig faktor, da vær og føre kan gjøre det vanskelig eller ikke mulig å transportere sjømat fra Mo i Rana til Evenes eller Bodø lufthavn. Med en operativ flyplass i nærheten er disse ekstra tids- og økonomiske kostnadene redusert.

Innspill fra aktørene vi har intervjuet i sjømatnæringen peker på at selv om dagens ordninger for frakt av sjømat fungerer, så vil det være behov for nye løsninger i fremtiden. Regjeringen Solberg hadde som mål å øke veksten i havbruksnæringen innenfor bærekraftige rammer (Nærings- og fiskeridepartementet, 2021), og det ble anslått et potensial for en seksdobling av omsetningen i de marine næringene frem mot 2050 (Nærings- og fiskeridepartementet & Olje- og energidepartementet, 2017). Dette sier noe om hvor stort potensiale og ambisjonen er for næringen. En viktig del av eksportmarkedet for sjømat

er i dag Asia og USA, og aktørene vi har intervjuet ser på dette som store vekstmarkeder nå og i fremtiden.

Aktørene vi har snakket med viser til at dagens forutsetninger ikke danner et grunnlag for direkte transport av sjømat til disse markedene. En viktig faktor ved dette er kostnad for transport. De viser derimot til at det ved videre vekst, og ikke minst prisøkning på etterspurt sjømat, vil kunne være et markedsgrunnlag for direkte transport av sjømat fra Mo i Rana til forbrukere i Asia og USA.

Avinor og Transportutvikling (2021) har vurdert forutsetningene for økt flyfrakt av sjømat fra Nord-Norge. Her påpekes det at tidligere forsøk på å opprette fraktflyruter fra Nord-Norge til utenfor Europa ikke har resultert i kontinuerlig og vedvarende tilbud. Ifølge rapporten, vurderer flyselskapene de lengste rullebanene i Nord-Norge som for korte for fraktfly med maksimal vekt som skal til utenfor Europa. Dette omfatter flyplasser som Evenes og Bodø hvor rullebanene er lengre enn 2 400 meter. Lav kapasitetsutnyttelse gir høyere fraktpris som igjen krever høyere pris på sluttproduktet. Rapporten peker videre på at flyfrakten av sjømat bør samles til én flyplass i regionen dersom en skal oppnå effektive flyfraktruter. Gjennom å samle frakttransporten, kan en oppnå høyere volumer, og på den måten gjøre det mulig å øke frekvensen av flyfraktruter, samt nå flere destinasjoner.

Gitt at tidligere forsøk på å opprette flyfraktruter for sjømat ikke har resultert i vedvarende tilbud, samt prisen på fly som transportmetode, synes sannsynligheten for omfattende flytransport av sjømat fra Mo i Rana lufthavn å være begrenset.

### **Potensialet for frakt av annen type gods fra Mo i Rana**

Markedspotensialet for frakt av annen type gods enn sjømat til Mo i Rana lufthavn med kategori E-fly synes å være svært begrenset. Som vist i Tabell 2-5 er det var det ingen fraktfly av kategori E som landet på Evenes eller Bodø i 2019. Det er imidlertid visse typer virksomheter som kan ha behov for raskt å få levert deler, og som kan være villig til å betale for frakt med større fly. Foruten Oslo Lufthavn er det kun Sola som har flyfrakt av betydning, og en stor andel av denne trafikken antas å være komponenter til olje- og gassnæringen. Det har blitt hevdet i intervjuer at Freyr kan ha lignende behov, men på nåværende tidspunkt er det vanskelig å se for seg at stans i produksjonen ved fabrikkene har samme økonomiske konsekvenser som stans i produksjonen ved en oljeplattform. Erfaringene fra Skellefteå er at Northvolt, iallfall til nå har hatt et svært begrenset behov for store fraktfly.

#### 2.5.4 Potensiale for økt trafikk gjennom Forsvarets bruk av Mo i Rana lufthavn

Forsvaret er en stor bruker av flyplasser andre steder i Nord-Norge, og kan potensielt ha nytte av en ny flyplass og en forlenget rullebane ved Mo i Rana lufthavn. Forsvarsbygg har i sin høringsuttalelse uttalt seg om Forsvarets innspill til ny flyplass ved Mo i Rana. I høringsuttalelsen viser de til at selv om flyplassen ikke vil nå NATO-standard så vil flyplassen «kunne utgjøre en potensiell mulighet for begrensede operasjoner både med transport- og kampfly». De viser videre til at dette betyr at flyplassen blant annet mulig kan benyttes for nasjonale og allierte militære formål, ved å for eksempel fungere som en alternativ landingsplass.

Forsvarsbygg konkluderer med at flyplassen ikke er aktuell for Forsvaret å benytte flyplassen til trening, øving eller annen aktivitet. Det legges derfor ikke opp til regulær aktivitet fra Forsvaret på flyplassen. Dette gjelder uavhengig av rullebanelengde

### 2.6 Vurdering av tilbud

En forutsetning for trafikk ved nye Mo i Rana lufthavn er at flyselskaper finner det kommersielt interessant å tilby ruter til/fra Mo i Rana.

Generelt har flybransjen vært kritiske til planene om en ny flyplass ved Mo i Rana. De frykter flyplassen vil gå med et underskudd som må dekkes inn gjennom økte avgifter til flyselskapene. At flyselskapene er kritiske til planene om å bygge flyplassen er ikke ensbetydende med at de ikke vil benytte flyplassen når den først er bygget.

Hvilken potensial flyselskapene SAS og Widerøe ser for trafikk ved Mo i Rana lufthavn var tema for intervjuer vi gjennomførte i forbindelse med vurderingen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for ny lufthavn ved Mo i Rana. Oppmerksomheten var da rettet mot innlandstrafikken, men det ble også stilt spørsmål ved hvilke muligheter de så for seg av flyfrakt og chartertrafikk ved en utvidelse av rullebanen fra 2 200 til 2 400 meter. Spørsmålet om betydningen av rullebanen har også blitt stilt til SAS, Norwegian og Norse i forbindelse med denne utredningen.

Flyselskapene kan ikke gi et entydig svar på om de eller andre vil etablere ruter ved nye Mo i Rana lufthavn, men de er generelt skeptiske til om det er et markedsgrunnlag for flyfrakt og utenlandsruter, gitt den nye flyplassens begrensede influensområde.

### 2.7 Oppsummert om markedsgrunnlag

Influensområdet til en flyplass gir en indikasjon på etterspørsel etter reiser fra flyplassen. Det er imidlertid ikke et en-til-en-forhold mellom størrelsen på influensområder og antall reisende. Det finnes eksempler både på flyplasser med relativt mindre reiser enn størrelsen på deres influensområder skulle tilsi, og motsatt. Hva en region klarer å generere av reiser til en regional flyplass avhenger av hvilket produkt regionen har å tilby de reisende, samt hva de eventuelt kan lokke flyselskapene med. Eksempelvis hadde Bodø lufthavn et samarbeid med næringslivet, som garanterer for et minimum av billetter på enkelte utenlandsflyvninger. Det betyr at selv om flyselskapene i utgangspunktet er skeptiske til markedsgrunnlaget for utenlandsreiser til/fra nye Mo i Rana lufthavn, kan det likevel vise seg å være en etterspørsel som er attraktiv for flyselskapene å betjene.

I årene som kommer er det sannsynlig at kan bli en betydelig økning i etterspørselen etter både fritidsreiser og tjenestereiser til/fra Helgelandsregionen. Det antas imidlertid at denne etterspørselen i stor grad kan betjenes i alternativet med en rullebane på 2 200 meter, forutsatt at den muliggjør en stabil forbindelse til Oslo og en mulighet til å opprette ruter til Europa, også på vinterstid.

Referanseflyplassens trafikk viser at omfanget av flybevegelser med kategori-E fly er svært begrenset eller ikke eksisterende. Gjennomgangen av etterspørselsdriverne gir heller ingen indikasjon på at det på Helgeland ligger en latent etterspørsel etter denne typer reiser som er stor nok til å etablere et rutetilbud. Det er imidlertid rimelig å anta at også fra Mo i Rana kan opprettes enkelte charterturer, eksempelvis til Gran Canaria og Thailand. Hvilket omfang det eventuelt er snakk om er svært usikkert, men til bruk i vurderingene av lønnsomhet har vi valgt å synliggjøre effekten av at det i løpet av 10 år etter åpningen av lufthavnen ved Mo i Rana etableres et tilbud mellom Mo i Rana og Gran Canaria tilsvarende det som i dag eksisterer på Evenes. Det vil si 48 årlige avganger. Og at det etter fem år etableres et tilbud til Thailand tilsvarende det som i dag eksisterer på Skellefteå. Det vil si fire årlige avganger.

Som nevnt innledningsvis er det stilt spørsmål ved om 2 200 meter-alternativet Avinor har lagt til grunn vil legge til rette for trafikk til/fra Europa, og stabile vinteroperasjoner med Boeing 737, eller lignende, på vinterstid. I vurderingen av lønnsomhet i neste kapittel gjør vi derfor også en vurdering av hva som potensielt går tapt dersom flyplassen ikke kan betjene disse flyene på en tilfredsstillende måte.

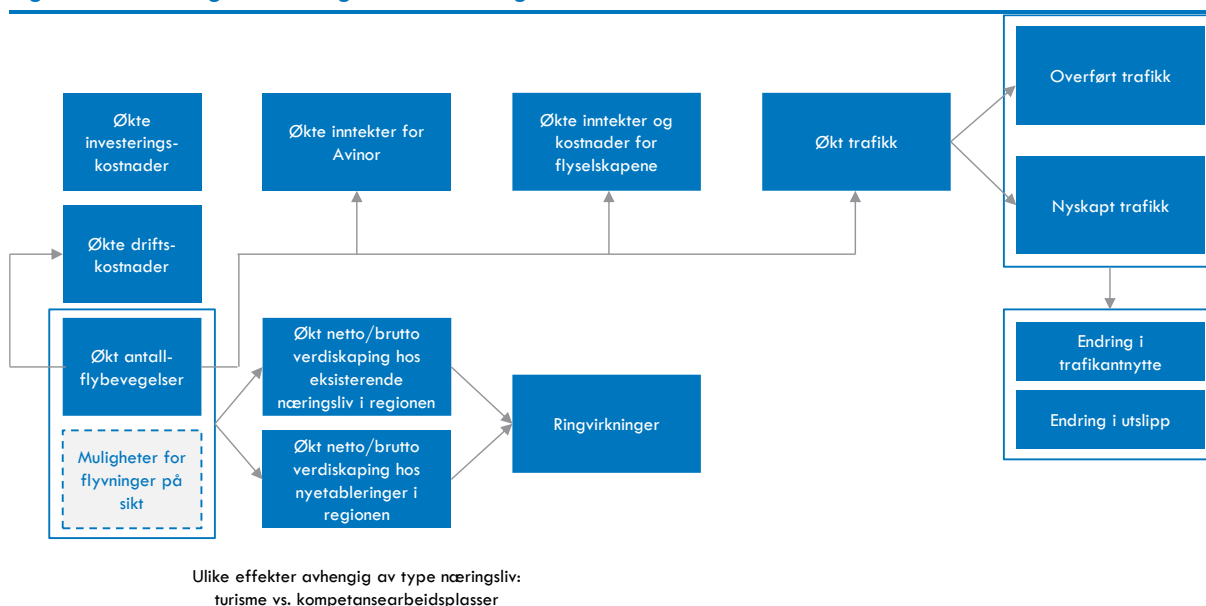
### 3. Vurdering av lønnsomhet

Vurderingen av lønnsomhet avhenger av alternativet som analyseres, og hvilket lønnsomhetsperspektiv som ligger til grunn. Vårt basisestimat tilsier at utvidelsen vil være samfunnsøkonomisk ulønnsom, bedriftsøkonomisk nøytral og lønnsom for regionen. Basisestimatet reflekterer ikke usikkerhet. Hensyntatt usikkerheten knyttet til regularitet med en rullebane på 2 200 meter vil det også være samfunnsøkonomisk lønnsomt å utvide rullebanen ved nye Mo i Rana lufthavn.

#### 3.1 Hvordan vurdere lønnsomhet?

Spørsmålet om hvorvidt det er lønnsomt å forlenge rullebanen ved nye Mo i Rana lufthavn kan få ulike svar avhengig av hvilket mål på lønnsomhet som legges til grunn. I dette kapitlet gjøres en vurdering av både den bedriftsøkonomiske, regionaløkonomiske og samfunnsøkonomiske lønnsomheten til rullebaneutvidelsen. Figur 3-1 illustrerer mulige virkninger av en forlenget rullebane. Med utgangspunkt i denne gir vi nedenfor en forklaring på hvilke virkninger som inkluderes i de ulike mål på lønnsomhet.

Figur 3-1: De viktigste virkninger av en forlenget rullebane



Illustrasjon: Oslo Economics

#### 3.1.1 Bedriftsøkonomisk lønnsomhet

Dersom rullebanen forlenges er det staten som vil dekke kostnadene. Om utvidelsen er bedriftsøkonomisk lønnsom for Avinor vil avhenge av forholdet mellom de økte driftskostnadene på den ene siden, og de økte inntektene på den andre siden. Flyselskapene betaler Avinor en avgift per avgang, og størrelsen på avgiften avhenger av flyets vekt og antall passasjerer. I tillegg mottar Avinor kommersielle inntekter fra passasjerene på flyplassen.

Bedriftsøkonomisk lønnsomhet ved utvidelse av rullebanen forutsetter dermed at antall utenlandsavganger og -reisende over tid er av tilstrekkelig størrelse til at Avinors inntekter overstiger de årlige driftskostnadene. Hvorvidt dette er tilfelle, vil i stor grad bestemmes av markedsgrunnlaget. I tillegg vil

det også avhenge av forhold som tidshorisont for inntjening av investeringskostnaden og avkastningskrav på kapitalen. Disse forholdene er diskutert i kapittel 3.4.

#### 3.1.2 Regionaløkonomisk lønnsomhet

Med et regionaløkonomisk perspektiv er vi opptatt av hvilke nyttevirkninger og kostnader utvidelsen vil få for regionen. Rana kommune samt innbyggere og næringsliv i Helgelandsregionen har bidratt med 600 millioner kroner for å få flyplassen bygget. Deres bidrag er ikke betinget på utvidelsen av rullebanen. Utvidelsen av rullebanen vil derfor ikke påføre regionen økte kostnader, kun en oppside.

Det finnes ikke et fastsatt rammeverk for regionaløkonomiske analyser. Nyttetsiden kan for eksempel

inkludere nytten innbyggerne får ved et (antatt) utvidet rutetilbud, og ringvirkninger i form av den flyplassinduserte økningen i omsetning, verdiskaping og sysselsetting i Helgelandsregionen.

I vår vurdering av regionaløkonomisk lønnsomhet er vi opptatt av forholdet mellom kostnaden ved utvidelsen av rullebanen og hva utvidelsen av rullebanen vil gi av ringvirkninger i form av økt omsetning, verdiskaping og sysselsetting i Helgelandsregionen.

### 3.1.3 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

I en vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet er man opptatt av alle virkninger som endrer den samlede ressursbruken og/eller velferden i Norge, ikke bare i regionen.

En vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil derfor inkludere Avinors bedriftsøkonomiske over-/underskudd, flyselskaperens over-/underskudd på rutene de tilbyr, samt kostnadene ved investeringen. Den vil også inkludere de øvrige effektene som økt flytrafikk leder til, hvor de viktigste komponentene er endringer i trafikantnytte og klimagassutslipp. Hva som inngår i beregningen av trafikantnytte kommer vi tilbake til i kapittel 3.3.6.

En vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet inkluderer ikke Helgelandsregionenes eventuelle brutto vekst i verdiskaping og sysselsetting. Det man er opptatt av er nettoeffekten for landet som helhet. All ressursbruk skal i en samfunnsøkonomisk analyse prissettes ut ifra dens beste alternative anvendelse. Med andre ord må det tas hensyn til at arbeidskraften og kapitalen som Helgeland vil tiltrekke seg ved en utvidelse av rullebanen ville bidratt til verdiskaping også i fravær av rullebaneutvidelsen. Det er imidlertid ikke sikkert denne verdiskapingen ville skjedd på Helgeland, og dermed kan vurderingen av lønnsomhet være ganske forskjellig, avhengig av om man har et regionalt eller nasjonalt perspektiv.

## 3.2 Forutsetninger for analysene

Vi har utredet et basisscenario for lønnsomheten av å forlenge rullebanen til 2 400 meter, forutsatt at alternativet på 2 200 meter muliggjør stabile operasjoner med kategori C-fly året rundt, og dermed muligheter til stabile forbindelser med Oslo og opprettelsen av ruter til kontinental-Europa.

Det er videre en rekke forutsetninger vi må legge til grunn for å kunne vurdere den bedriftsøkonomiske, regionaløkonomiske og samfunnsøkonomiske lønnsomhet av en forlengert rullebane. Noen er generelle forutsetninger, nedfelt i Finansdepartementets rundskriv om prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser og i

DFØs veileder i samfunnsøkonomiske analyser. Andre er spesifikke forutsetninger knyttet til de respektive virkningene som inkluderes i analysene. Vi har oppsummert de generelle forutsetningene i Tabell 3-1, og omtaler de virkningsspesifikke forutsetningene i kapittel 3.3.

**Tabell 3-1: Generelle forutsetninger**

Investeringsperiode	3 år (2022-2024)
Åpningsår	2025
Investeringsens levetid	40 år (2025-2064)
Kalkulasjonsrente	4%/5,1%*
Sammenligningsår	2022
Skattefinansieringskostnad	20 %**

\* Avinor opererer ifølge deres årsrapport med et avkastningskrav på 5,1 prosent (Avinor, 2021 b), og vi legger derfor dette avkastningskravet til grunn for beregningen av bedriftsøkonomisk lønnsomhet

\*\* Anvendes kun på nettovirkningen for offentlige budsjetter

### 3.2.1 Håndtering av usikkerhet

Ved beslutninger under usikkerhet kan det ha en verdi å vente. Verdien av å vente kalles en *realopsjon*. En forutsetning for at realopsjonen skal ha en verdi er at det på et fremtidig tidspunkt kommer ny beslutnings-relevant informasjon.

Det er usikkerhet knyttet til hvordan markedet for flyreiser vil utvikle seg. Det kan derfor argumenteres for at det er hensiktsmessig å vente og se hvordan etterspørselen utvikler seg før rullebanen utvides. På den andre siden kan det argumenteres for at man ikke får avdekket den reelle etterspørselen etter flyreiser på Helgeland før rullebanen faktisk er bygget.

Influensområdet til nye Mo i Rana lufthavn er ikke av en slik størrelse at det med sikkerhet kan slås fast at etterspørselen vil være tilstrekkelig stor eller for lav for kommersielle rutetilbud. Etableringen av rutetilbud vil i stor grad avhenge av hvordan regionen arbeider med å markedsføre seg selv, både som lokasjon for nye bedrifter og som destinasjon for nye turister, samt hvilke ordninger som eventuelt etableres lokalt for å lokke flyselskaper til lufthavnen, jamfør eksemplet med garanterte seter fra Bodø lufthavn. Utsettes forlengelsen av rullebanen er det ikke gitt at det på et senere tidspunkt vil være et bedre grunnlag for å vurdere hvor godt Helgelandsregionen evner å selge inn seg selv. Helgelandsregionens innsalg fordrer at de faktisk har en flyplass å tilby. Vi anser derfor at det ikke har er verdi å vente med beslutningen om å forlenge rullebanen.

### Usikkerhet om betydningen av rullebanens lengde

Informasjonsinnhenting i prosjektet har avdekket at det er usikkert hvorvidt rullebanelengden på 2 200



meter muliggjør stabile operasjoner med kategori C-fly året rundt og dermed muligheter for stabile forbindelser med Oslo og eventuelt kontinental-Europa. Dette gjelder også i tilfellet med et asfaltert sikkerhetsområde på 300 meter.

Lengden på 2 200 meter er nær lengden ved lufthavnene i Skellefteå og Arvidsjaur før de ble tvunget til å utvide rullebanen om de fortsatt ønsket innenlandsruter operert med Boeing 737 eller lignende flytyper på vinterstid.

I den samlede vurderingen av henholdsvis bedriftsøkonomisk, regionaløkonomisk og samfunnsøkonomisk lønnsomhet tar vi med denne usikkerheten i vurderingene.

### 3.3 Virkninger av en forlengnet rullebane

I det videre beskrives våre basisestimer for virkningene presentert i Figur 3-1. Basisestimaterne er beheftet med betydelig usikkerhet. Det er usikkerhet knyttet til både kostnadstallene, faktisk etterspørsel etter reiser til og fra nye Mo i Rana lufthavn, hvilken interesse det er fra flyselskapene for å sette opp ruter, og hvilke flyoperative muligheter eller begrensninger som ligger i de to lengdene på rullebanen.

I vurderingene av bedriftsøkonomisk, regionaløkonomisk og samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de påfølgende kapitler viser vi hvordan endrede forutsetninger påvirker resultatene, og vi hensyntar usikkerheten i vår samlede vurdering av lønnsomhet.

#### 3.3.1 Investeringskostnader

Det er foreløpig usikkert hva utvidelsen av rullebanen vil koste. Avinor opplyser at de, i samarbeid med samspillsentreprenøren, tar sikte på å fremskaffe bedre estimer i løpet av høsten 2022. Et tidlig anslag fra Avinor indikerte en kostnad opp mot 200 millioner kroner. Avinor har senere opplyst at dette er å betrakte som et øvre estimat, og at det bør synliggjøres konsekvenser av investeringskostnader ned mot 50 millioner kroner. Til sammenligning har flyplassen i Skellefteå oppgitt at deres utvidelse av rullebanen fra 2 100 til 2 520 meter i 2019 kostet 75 millioner svenske kroner. Vi har i vårt basisestimat lagt til grunn en investeringskostnad på 100 millioner kroner.

Det er staten som skal dekke kostnadene ved en eventuell forlengelse av rullebanen ved Mo i Rana lufthavn, ikke Avinor. I vurderingen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet må det derfor, i henhold til Finansdepartementets rundskriv om prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser, legges til en skattefinansieringskostnad på 20 prosent.

Forutsatt at investeringen fordels likt over de tre årene 2022-2024, er nåverdien av investeringen på 93 millioner kroner. Nåverdien av skattefinansieringskostnaden er på 19 millioner kroner.

#### 3.3.2 Driftskostnader

Forlengelsen av rullebanen vil påvirke årlige driftskostnader. Ifølge Avinor vil den marginale økningen i driftskostnader som følge av rullebaneforlengelsen være vedlikehold av banelementet (reasfaltering, fugging og banelamper) på cirka 500 000 kroner årlig, i tillegg til kostnader til drift av banen (diesel, sand, kjemikalier) på cirka 500 000 kroner årlig. Samlede økte driftskostnader vil dermed utgjøre 1 million kroner årlig.

Nåverdien av driftskostnadene over 40 år er på 15 millioner kroner ved brukes av Avinors avkastningskrav på 5,1 prosent som kalkulasjonsrente.

#### 3.3.3 Antall flybevegelser og antall reisende

I vårt basisscenario forutsetter vi at utvidelsen av rullebanen leder til opprettelsen av direkteruter til Gran Canaria, og på sikt også til Thailand. Vi antar at det i åpningsåret vil være 10 avganger til Gran Canaria, og antall avganger vokser lineært frem til det om 10 år er 48 avganger til Gran Canaria fra Mo i Rana lufthavn. Antall avganger vil da være det samme som dagens trafikk fra Evenes. Videre antar vi at halvparten av de reisende vil være nyskapt trafikk. Den resterende halvparten fordeler seg likt mellom overført trafikk fra henholdsvis Bodø og Trondheim. Hva gjelder antall passasjerer antar vi at Gran Canaria-turene betjenes av Boeing 737 MAX 8-maskiner, med en kabinfaktor på 80 prosent. Dette er sammenlignbart med kapasitetsutnyttelsen på utenlandsflygningene ved referanseflyplassene. Antall reisende øker da fra 1 680 i åpningsåret til 8 060 reisende etter 10 år, for deretter å vokse med 1 prosent per år.

Vi antar at charterruten til Thailand først vil åpnes etter fem år, og da med en frekvens tilsvarende som ved Skellefteå på fem avganger årlig. Vi forutsetter videre at dette er nyskapt trafikk, at ruten betjenes med Airbus 350-900-maskiner, og at kabinfaktoren er på 80 prosent. Antall årlige reisende blir da på 1 300 i 2030. Vi forutsetter deretter at antall reisende vokser med 1 prosent per år.

Veksten i antall reisende absorberes av et økt antall avganger slik at kabinfaktoren forblir på 80 prosent.

#### 3.3.4 Inntekter for Avinor

Avinor får inntekter per flyavgang ved sine flyplasser. Inntekten bestemmes av en kombinasjon av antall passasjerer og vekten på flyet. I tillegg til dette kommer kommersielle inntekter fra salg av tax free-varer, parkeringsavgifter, servering og kiosksalg. For

de kommersielle inntektene legger vi til grunn 150 kroner per passasjer. Dette er ifølge Avinor tilsvarende som gjennomsnittlig nettoinntekt for charterflygninger i sammenlignbart segment.

Tabell 3-2 angir maksimal takeoff-vekt (MTOW) og antall seter i ulike flytyper. Begge deler inngår i beregningen av avgiften.

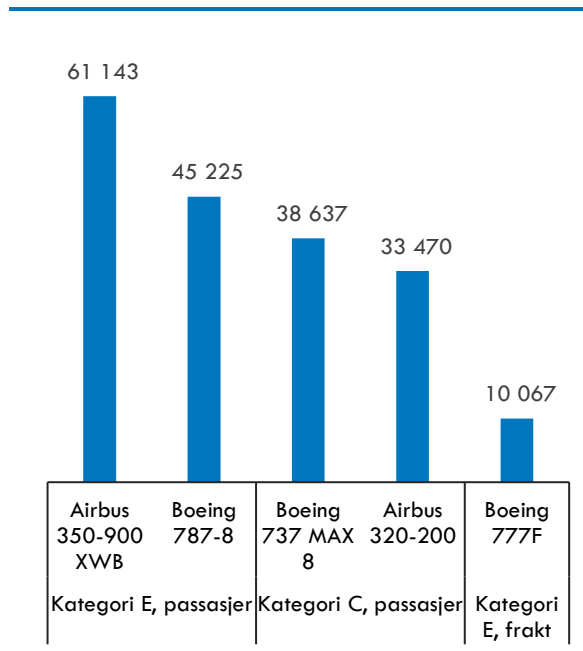
**Tabell 3-2: Vekt og antall seter for ulike flytyper**

Kategori	Flytype	MTOW	Antall seter
Passasjer, C	Boeing 737 MAX 8	83	210
	Airbus 320-200	77	179
Passasjer, E	Airbus 350-900 XWB	280	325
	Boeing 787-8	228	230
Frakt, E	Boeing 777-F	347	-

Kilde: Store norske leksikon

Gitt en kabinfaktor på 80 prosent, samt størrelsen på flyene (Tabell 3-2) og Avinors prissatser for 2022 (Avinor, 2022), er Avinors inntekt per avgang for de ulike flytypene som presentert i Figur 3-2.

**Figur 3-2: Avinors inntekt per avgang**



Kilde: Avinor

Det er størrelsen på den nyskapt trafikken som er av betydning for Avinors inntekter. Som beskrevet over, legger vi til grunn at halvparten av turene til Gran

Canaria er nyskapt trafikk, og at all trafikk til Thailand er nyskapt trafikk.

Forutsatt at Gran Canaria betjenes av Boeing 737 MAX 8 maskiner, og Thailand betjenes av Airbus 350-900 XWB er nåverdien av de økte inntektene til Avinor over 40 år på 11 millioner kroner for turene til Gran Canaria og 4 millioner kroner på turene til Thailand.

### 3.3.5 Inntekter og kostnader for flyselskapene

Vi har forutsatt at selskapenes inntekter tilsvarer kostnadene ved å opprette ruter til Mo i Rana, og inkluderer ikke disse virkningene i vurderingen av lønnsomhet.

### 3.3.6 Trafikantnytte

Trafikantnyttens av utvidelsen av rullebanen ved Mo i Rana er summen av endringen i generaliserte reisekostnader (GK) for passasjerene som velger å bruke flyplassen først etter utvidelsen av rullebanen. GK er summen av betalbare og ikke-betalbare kostnader ved en reise, og vil typisk inkludere

- tilbringertid til lufthavn i bil,
- avstandsavhengige bilkostnader (inkludert bompenger, fergetakst og parkering),
- billettpris for flyvning,
- flytid, inkludert transfer og byttestraff,
- terminaltid før og etter landing,
- og tilbringertid og kostnad til destinasjonens sentrum.

Trafikantnyttens vil avhenge av hva de reisende gjør i fravær av tilbudet som den utvidede rullebanen muliggjør, samt hvordan de reiser til utlandet etter utvidelsen. De reisende kan fordeles på tre grupper.

Den første gruppen er de som ellers ville reist direkte til utlandet, men da fra en annen flyplass enn Mo i Rana (overført trafikk). Forutsatt små forskjeller i billettpriser vil deres trafikantnytte i stor grad bestemmes av verdien av redusert tilbringertid til og fra lufthavn i bil og reduserte avstandsavhengige bilkostnader. Det er å forvente at billettprisen vil være noe høyere fra Mo i Rana enn fra større flyplasser som Bodø eller Værnes, men det er vanskelig å si hvor mye. Vi har derfor valgt å ikke justere billettprisen. Dersom vi kun legger til grunn tilbringertid til og fra lufthavn i bil og avstandsavhengige bilkostnader endrer seg, er endringene i GK (2020-priser):

- Overført trafikk fra Trondheim = 1 149 kroner
- Overført trafikk fra Bodø = 601 kroner

Dette er basert vår tidligere analyse av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av å bygge Mo i Rana lufthavn.



Den andre gruppen er de som ellers ikke ville reist. Trafikantnyttene til nyskapt trafikk antas generelt å tilsvare om lag halvparten av nytteendringen til eksisterende trafikk. Halvparten av endringen i generaliserte kostnader for de reisende som uansett valgte å reise fra Mo i Rana lufthavn tilsvarende følgende endringer i GK (2020-priser):

- Nyskapt trafikk = 425 kroner

Den tredje gruppen er de som både før og etter utvidelsen av rullebanen oppsøker destinasjoner som ikke har en direkte forbindelse med Mo i Rana, men som nås via en mellomlanding i Oslo. Trafikantnyttene til disse passasjerene påvirkes ikke av en utvidet rullebane.

Med forutsetningene vi har lagt til grunn er nåverdien av trafikantnyttene over 40 år på 78 millioner kroner for Gran Canaria-ruten, og 9 millioner kroner for Thailand-ruten.

### 3.3.7 Endring i utslipp

I vår forenklete samfunnsøkonomiske analyse har vi ikke beregnet kostnader knyttet til utslipp som følge av den økte trafikken ved Mo i Rana lufthavn.

### 3.3.8 Ringvirkninger (brutto verdiskaping)

Flere studier har de senere årene vurdert det langsiktige vekstpotensialet til Helgelandsregionen, og finner at det er betydelig. Grunnlaget for regionenes vekstpotensial ligger både i ettertraktede kvaliteter for industri og næringsliv, og naturskjønne opplevelser med fjord, fjell, sjø og ski i umiddelbar nærhet. I det videre ser vi nærmere på vekstpotensialet til tre sentrale næringer: sjømatnæringen, kraftforedlende industri og turisme, før vi drøfter betydningen av den nye lufthavnen.

#### Sjømatnæringen

Sjømatnæringen er en kapitalintensiv næring, og står for 16 prosent av næringslivets verdiskaping på Helgeland, men kun fem prosent av de sysselsatte. Siden 2009 har næringen hatt en vekst i verdiskaping fra om lag 1 400 millioner til 3 000 millioner (124 prosent økning), og tilhørende økning i antall sysselsatte fra 800 til 1 300 ansatte (45 prosent økning) (Menon Economics, 2021). Mye av veksten er knyttet til økt pris på laks, men det har også vært økt produksjonsvolum og vekst i næringen. Tidligere beregninger anslår at hver arbeidsplass innen havbruk skaper om lag én arbeidsplass utenfor sjømatnæringen (Menon Economics; Nofima; Norce, 2020).

Menon Economics (2021) beregninger anslår at næringen har et potensial for nær en dobling i antall ansatte (økning på 1 000 ansatte) frem mot 2035, og en økning i omsetning på om lag 16 milliarder. Næringen vil med andre ord kunne bidra til vekst i både sysselsetting og verdiskaping i regionen fremover.

#### Kraftforedlende industri

Grunnet lave kraftpriser, og etter hvert et etablert miljø innen fornybar energi, er Mo i Rana/Helgelandsregionen en attraktiv region for kraftforedlende industri som ønsker å etablere seg. Fra 2009 til 2019 økte sysselsettingen i næringen med 11 prosent og omsetningen med 142 prosent. Inkludert i dette er Freyrs etablering i Mo i Rana med tilhørende vekst i sysselsatte. Beregninger som er gjort indikerer et vekstpotensial for industrien frem mot 2035 med en økning på 5 000 arbeidsplasser og en økning på 19 milliarder i omsetning (Menon Economics, 2021).

#### Reiselivsnæringen

I «Helgeland - En mulighetsstudie frem mot 2035» (Menon Economics, 2021) trekkes det frem at reiselivsnæringen på Helgeland har økt med 65 og 12 prosent fra 2009 til 2019 for henholdsvis antall sysselsatte og i verdiskaping. Dette gjør at reiselivet er den av næringene i regionen som har opplevd størst vekst<sup>8</sup> i antall sysselsatte i perioden. Til tross for dette er det den næringen som har hatt lavest produktivitetvekst, målt i verdiskaping, i samme periode. Turismen på Helgeland har med andre ord vokst i perioden 2009-2019, men har likevel ikke klart å oppnå en stor økning i verdiskaping i denne perioden.

Beregninger som er gjort viser at Helgelandsregionen kan oppleve en firedobling i omsetning innen reiseliv frem mot 2035, hvor antall sysselsatte er forventet å øke fra 1 500 til 4 500 og verdiskapingen er forventet å øke fra om lag 1 milliard til 4,5 milliarder (Menon Economics, 2021).

#### Ringvirkninger av en utvidet rullebane

Tilgjengeligheten til en større lufthavn er antatt å være en katalysator for mye av vekstpotensialet på Helgeland. Problemstillingen for vårt oppdrag er hvor stor betydning lengden på rullebanen har for regionens vekstpotensial. Det er ingen studier som eksplisitt drøfter dette.

Dersom en rullebane på 2 200 meter gir en flyplass som muliggjør stabile operasjoner med kategori C-fly året rundt, og dermed stabile forbindelser med Oslo og opprettelsen av ruter til kontinental-Europa, vil

<sup>8</sup> Sett bort fra teknologiindustrien som har en prosentvis vekst på 139 i samme periode. Dette skyldes en veldig lav andel ansatte som utgangspunkt for den høye vekstraten.

ringvirkningene av å bygge en rullebane som muliggjør interkontinentale flyvninger være svært begrenset. Reisende fra Norge er ofte avhengig av mellomlandinger ved større flyplasser i Europa for interkontinentale flyvninger. Det er derfor stor sannsynlighet for at dette også vil være gjeldende for reisende fra ny lufthavn i Mo i Rana både på kort, mellomlang og lang sikt. Næringslivets innspill viser også at tilgang til flyvninger interkontinental er ønskelig, men ikke noe de er avhengig av for å skape vekst. Vi har antatt at det er et marked for enkelte charterturer til Gran Canaria og Thailand (jf. tilbudet de har ved Skellefteå). Denne er en type trafikk som krever 2 400 meter rullebane, men den genererer ingen ringvirkninger

### 3.3.9 Mernytte (netto verdiskaping)

I en vurdering av netto verdiskaping tas det hensyn til at arbeidskraften og kapitalen som regionen eventuelt vil tiltrekke seg etter utvidelsen av lufthavnen har en alternativ anvendelse. Gitt hva vi vet om situasjonen i norsk økonomi i dag, og hva det er rimelige å forvente i årene fremover, antar vi at veksten man eventuelt vil få på Helgeland ved utvidelsen av rullebanen vil komme andre steder i fravær av utvidelsen. Vi regner derfor ikke med en endring i netto verdiskaping i norsk økonomi som følge av utvidelsen av lufthavnen ved Mo i Rana.

## 3.4 Vurdering av bedriftsøkonomisk lønnsomhet

Spørsmålet om det er lønnsomt for Avinor å utvide rullebanen avhenger av forholdet mellom driftskostnadene på den ene siden, og inntektene fra flyselskaper og passasjerer på den andre siden. I vårt basisscenario vil de økte driftskostnadene tilsvare de økte inntektene for Avinor dersom rullebanen utvides (Se Tabell 3-3).

**Tabell 3-3: Basisestimat, bedriftsøkonomisk lønnsomhet av en forlenget rullebane**

	Nåverdi (mill. kr.)
Inntekter fra flyselskapene og passasjerene	15
Driftskostnader	-15
<b>Sum</b>	<b>0</b>

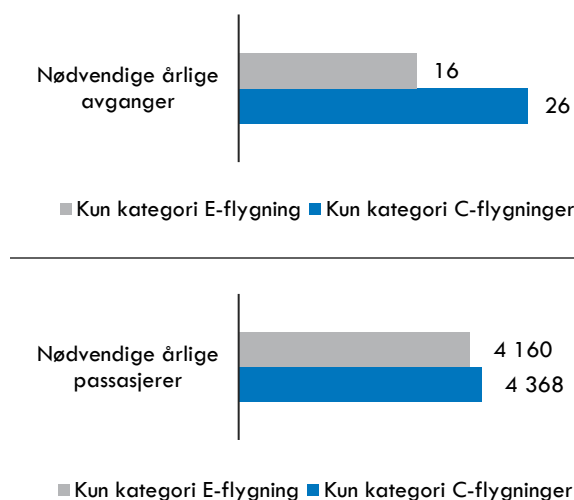
Kilde: Oslo Economics

### 3.4.1 Antall flybevegelsers betydning for bedriftsøkonomisk lønnsomhet

For å synliggjøre hvordan antall flybevegelser påvirker lønnsomheten for Avinor har vi beregnet både antall kategori C-flyvninger og kategori E-flyvninger som er nødvendig for at inntektene i et gitt

år skal være høyere enn kostnadene. Gitt våre forutsetninger er nødvendig nyskapt trafikk for å oppnå *break even* på 16 og 26 årlige avganger med henholdsvis kun kategori E- og C-fly. De tilsvarer henholdsvis om lag 4 160 og 4 370 nye utreisende passasjerer, som vist i Figur 3-3.

**Figur 3-3: Nødvendige årlige utenlandsavganger og utreisende utenlandspassasjerer for break even**



Kilde: Oslo Economics

Sett opp mot antall avganger med kategori E-fly ved referanseflyplassene fremstår det lite sannsynlig at antall kategori E-bevegelser ved Mo i Rana kan oversige 16 avganger årlig. Som beskrevet i kapittel 2.5 er det lite som antyder sterk vekst i etterspørsel etter interkontinentale direkteruter til og fra Mo i Rana i tiden fremover. Vi forventer derfor ikke et scenario der antall kategori E-bevegelser vil overstige det nødvendige antallet for break even.

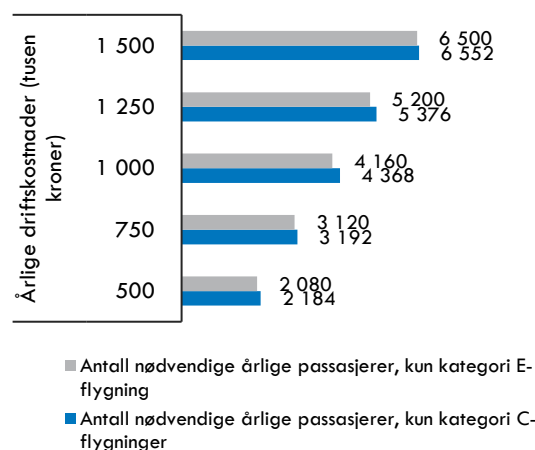
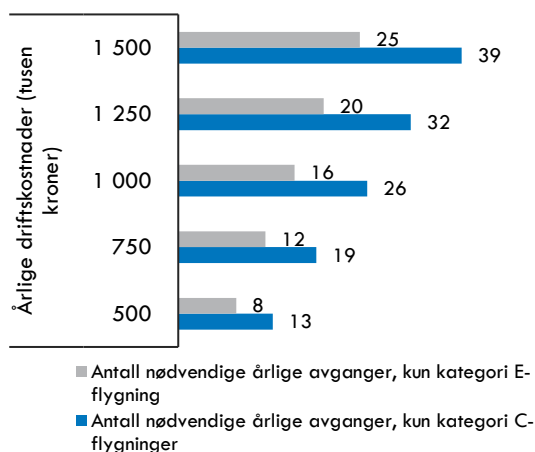
Det er mer sannsynlig at de nyskapte kategori C-bevegelser vil være høyere enn 26 årlige avganger, noe som tilsvarer halvparten av trafikken til Gran Canaria fra Bodø og Evenes. I analysene som lå til grunn for Oslo Economics' samfunnsøkonomiske vurdering av ny lufthavn ved Mo i Rana (2021) er det estimert at utenlandstrafikken vil øke fra 5 700 til 30 000 utenlandsreiser, hvorav 19 000 av disse er nyskapt trafikk. Det tilsvarer en andel nyskapt trafikk på 80 prosent. Om vi forutsetter en høyere andel nyskapt enn 50 prosent på de flyrutene vi har lagt til grunn blir forlengelsen av rullebanen mer lønnsom for Avinor.

### 3.4.2 Størrelsen på driftskostnadenes betydning for bedriftsøkonomisk lønnsomhet

Som tidligere beskrevet, er størrelsen på de marginale driftskostnadene for en utvidet rullebane usikker. Vi viser derfor hvordan beregningene ovenfor

avhenger av ulike nivåer på driftskostnadene som legges til grunn i Figur 3-4.

**Figur 3-4: Nødvendige årlige utenlandsavganger og utreisende utlandspassasjerer for break even gitt ulike nivåer på driftskostnader**



Kilde: Oslo Economics

Sensitivitetsberegningene viser et spenn i nødvendig nyskapt trafikk på mellom 8 avganger, tilsvarende 2 080 passasjerer og 25 avganger tilsvarende 6 500 passasjerer til utenfor Europa, dersom vi kun legger til grunn kategori E-bevegelser. Dersom vi isteden kun legger til grunn kategori C-bevegelser vil spennet ligge på mellom 13 og 39 avganger, tilsvarende henholdsvis 2 185 og 6 550 passasjerer til Europa.

### 3.4.3 Flyoperative forholds betydning for bedriftsøkonomisk lønnsomhet

Dersom man ved å bygge en rullebane på 2 400 også bedrer regulariteten til de ordinære kategori C-bevegelsene vil en utvidelse av rullebanen etter all sannsynlighet være bedriftsøkonomisk lønnsom for Avinor.

### 3.4.4 Oppsummerende vurdering av bedriftsøkonomisk lønnsomhet

Vi vurderer det som sannsynlig at rullebaneforlengelsen vil bli bedriftsøkonomisk lønnsom for Avinor. Vi har da forutsatt at Avinor ikke må dekke investeringskostnadene, men kun får økte driftskostnader. Avinors marginalkostnader tilknyttet rullebaneutvidelsen er forholdsvis lave, og det kreves dermed få inntektsgivende avganger for at disse driftskostnadene skal tjenes inn.

Vi forventer at den bedriftsøkonomiske lønnsomheten i hovedsak vil drives av trafikk til Gran Canaria. Den interkontinentale flytrafikken forventes å være svært begrenset og følgelig ikke en driver for bedriftsøkonomisk lønnsomhet.

## 3.5 Vurdering av regionaløkonomisk lønnsomhet

Med vurderingen av regionaløkonomisk lønnsomhet er vi opptatt av forholdet mellom kostnaden ved utvidelsen av rullebanen og hva utvidelsen av rullebanen vil gi av ringvirkninger i form av økt omsetning, verdiskaping og sysselsetting i Helgelandsregionen.

Helgelandsregionen vil ikke bære kostnadene av utvidelsen av rullebanen. Selv om utvidelsen av rullebanen antas å gi begrensede ringvirkninger, gitt at flyplassen muliggjør stabile operasjoner med kategori C-fly året rundt, og dermed muligheter til stabile forbindelser med Oslo og opprettelsen av ruter til kontinental-Europa, vil det likevel være lønnsomt for regionen om rullebanen utvides.

### 3.5.1 Flyoperative forholds betydning for regionaløkonomisk lønnsomhet

Dersom en rullebane på 2 200 meter ikke muliggjør stabile operasjoner med kategori C-fly året rundt, og dermed muligheter til stabile forbindelser med Oslo og opprettelsen av ruter til kontinental-Europa vil ringvirkningene av å bygge en rullebane som muliggjør denne type flyvninger være store.

Det vil ha stor betydning for veksten til turistnæringene og for nyetableringer innenfor kraftforedlende industri. For sjømatnæringen vil ringvirkningene være begrensede. Sjømatnæringen er avhengig av å ha tilgang til rask transport ut til forbruker, og ville i teorien ha nytte av å kunne frakte fisk fra Mo i Rana lufthavn. I praksis anser vi det ikke som sannsynlig at det vil etableres flyfrakt av sjømat fra Mo i Rana. Til det vil rullebanen uansett være for kort. Sjømatnæringen vil imidlertid ha stor nytte av at det nå bygges en større kjøleterminal ved Oslo Lufthavn.

Når det gjelder kraftforedlende industri er Freyr tydelig på at en operativ flyplass er en betingelse for deres etablering på Mo. Vi kan ikke anslå med sikkerhet hvordan Freyr vil agere, men hvis en flyplass på 2 200 ikke fungerer som tenkt, og Freyr av den grunn velger en annen lokasjon, vil ringvirkningene for regionen av å utvide rullebanen og dermed beholde Freyr være vesentlig større enn kostnadene ved utvidelsen. Som nevnt tidligere i rapporten antas etableringen av en batteriindustri på frem mot 2035 å kunne gi 5 000 arbeidsplasser og en økning på 19 milliarder i omsetning.

Når det gjelder reiselivsnæringen er lett tilgang til luftveien en forutsetning for at det skisserte vekstpotensialet skal kunne realiseres. Reiselivsnæringen har ikke behov for direkteforbindelser til utlandet for å vokse, men er avhengig av gode forbindelser til Oslo. Dagens situasjon for de reisende er at det er dyrt og lite fleksibelt å fly til Helgeland.

### 3.5.2 Oppsummerende vurdering av regionaløkonomisk lønnsomhet

For regionen vil det være lønnsomt med en utvidelse av rullebanen ved nye Mo i Rana lufthavn, og da i særlig grad dersom det viser seg at en rullebane på 2 200 meter ikke muliggjør stabile operasjoner med kategori C-fly året rundt.

En ny lufthavn vil ha en betydning for næringslivet, også uten å bli benyttet til tjenestereiser eller frakt. Rekruttering av arbeidskraft er per i dag en utfordring, og antas å være det også i fremtiden. Det vil være konkurransefortrinn for Mo, og en viktig faktor for fremtidig vekst, at Mo i Rana oppleves som en destinasjon som enkelt kan nås.

## 3.6 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

En utvidelse av rullebanen ved lufthavnen på Mo i Rana er samfunnsøkonomisk lønnsom dersom verdien av tiltakets nyttevirkninger er større enn summen av kostnadene. I henhold til Finansdepartementets rundskriv om prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser skal kostnadene ved et prosjekt prinsipielt gjenspeile verdien av det en må gi opp av andre ting (verdien som ressursene kan skape i beste alternative anvendelse) for å gjennomføre prosjektet, mens nytten skal gjenspeile hvor mye en er villig til å betale (befolkningens samlede betalingsvillighet) (Finansdepartementet, 2021).

Det er en rekke virkninger som inngår i en vurdering av om etableringen og/eller utvidelsen av en flyplass er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Tabell 3-4 oppsummerer virkningene som ble inkludert i analysen av lønnsomheten ved å bygge den nye lufthavnen ved Mo i Rana. Analysen la til grunn en rullebanelengde på 2 200 meter, og drøftet ikke potensialet til eventuelle utenlandsruter. I analysen ble det trukket frem en rekke faktorer som potensielt er egnet til å påvirke lønnsomheten i positiv eller negativ retning, herunder utviklingen av industri og turisme på Helgeland, effekter på klima i byggefasen, endringer i transportmønsteret, og mer grundige beregninger av trafikantnyttene.

**Tabell 3-4: Forventningsverdier for samfunnsøkonomisk lønnsomhet, innlandstrafikk, alle tall mill. 2020-kr. relativt til 0-alternativet**

Virkning	Nåverdi (mill. kr.)
Endring i trafikantnytte	1 800
Endring i ulykkeskostnad	0
Økte klimautslipp	-300
Endring for flyoperatører	100
Investering	-2 200
Endring for Avinors resultat	-200
Endringer for det offentlige	200
Skattefinansieringskostnad	-400
<b>Netto nåverdi</b>	<b>-1 000</b>

Kilde: Oslo Economics (2021a)

I denne utredningen er det betydningen utvidelsen av rullebanen har for utviklingen innen industri og turisme vi retter oppmerksomheten mot, og vi gjør en forenklet samfunnsøkonomisk vurdering hvor vi fokuserer på de viktigste komponentene i en samfunnsøkonomisk analyse av et endret flytilbud. Med henvisning til Tabell 3-4 inkluderer vi en vurdering av trafikantnytte og investeringskostnader, inkludert skattefinansieringskostnaden. Tabell 3-5 viser at i basisscenarioet vil de samfunnsøkonomiske kostnadene være høyere enn nytten av å utvide rullebanen ved Mo i Rana.

**Tabell 3-5: Basisestimat, samfunnsøkonomisk lønnsomhet av en forlenget rullebane**

	Nåverdi (mill. kr.)
Investeringskostnader	-93
Skattefinansieringskostnad	-19
Trafikantnytte	87
<b>Sum</b>	<b>-24</b>

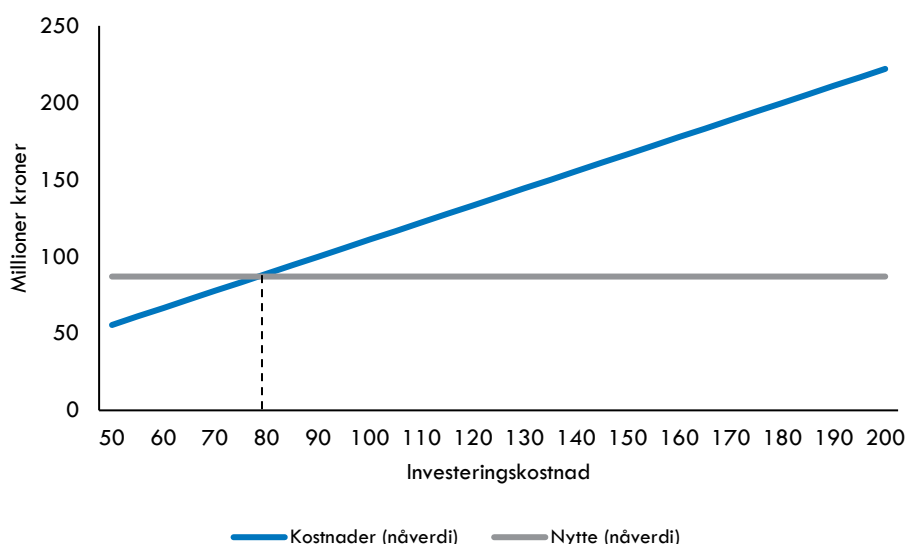
Kilde: Oslo Economics

### 3.6.1 Størrelsen på investeringskostnadens betydning for samfunnsøkonomisk lønnsomhet

I Figur 3-5 har vi illustrert netto nåverdien av forlengelsen av rullebanen for ulike nivå på investeringskostnadene, forutsatt en trafikantnytte på

87 millioner kroner. Gitt våre forutsetninger om trafikk og trafikantnytte vil en investeringskostnad lavere enn 80 millioner kroner gjøre det lønnsomt å utvide rullebanen ved Mo i Rana lufthavn fra 2 200 til 2 400 meter.

Figur 3-5: Investeringskostnadens betydning for samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Kilde: Oslo Economics

### 3.6.2 Flyoperative forholds betydning for samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Som vist i Tabell 3-4 viste den samfunnsøkonomiske analysen av Mo i Rana lufthavn at en ny lufthavn, med hyppige stabile rutetilbud til Oslo, ville gi en betydelig trafikantnytte (1,8 milliarder). Det ble likevel vurdert som mest sannsynlig at kostnadene ville overstige nytten, slik at prosjektet ikke ville være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Dersom en rullebane på 2 200 meter skaper utfordringer med regularitet deler av året, kreves det ikke mer enn en 1,3 prosents reduksjon i den opprinnelige trafikantnytten før man har dekket inn det samfunnsøkonomiske tapet på 24 millioner kroner som vi har beregnet i vårt basisscenario.

### 3.6.3 Oppsummerende vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Når det er besluttet å investere i en ny flyplass ved Mo i Rana er det viktig at det legges til rette for at så mye som mulig av nyttesiden skal realiseres. Dersom en rullebane på 2 200 meter skaper utfordringer med regularitet deler av året, er det kun et lite prosentvis avslag i den opprinnelige trafikantnytten som skal til før det vil være lønnsomt å investere opp mot 200 millioner kroner for å forlenge rullebanen.

I sum tilsier dette at det vil være lønnsomt å bygge en rullebane som er lengre enn 2 200 meter ved Mo i Rana lufthavn. Den viktigste årsaken er at det gir en

forsikring mot at fly-operative forhold begrenser realiseringen av nytten til grunninvesteringen.

## 3.7 Oppsummert om lønnsomhet

Spørsmålet om lønnsomhet avhenger av hva man legger til grunn om referansealternativet, og om det vurderes ut ifra et bedriftsøkonomisk, regionaløkonomisk eller samfunnsøkonomisk lønnsomhetsperspektiv.

Siden staten vil dekke kostnaden ved forlengelsen av rullebanen vil utvidelsen i seg selv trolig være lønnsomt for Avinor. Utvidelsen gir et påslag på driftskostnadene, men disse kostnadene antas å veies opp av muligheten til å øke inntektene gjennom avganger til nye destinasjoner. Vi finner likevel ikke et stort potensial for nye ruter. Effekten for Avinor antas derfor å være relativt begrenset.

Videre finner vi at det vil være regionaløkonomisk lønnsomt med en utvidelse av rullebanelengden. Regionen har ingen merkostnader som følge av utvidelsen, men vil kunne nyte godt av den, da en utvidelse vil muliggjøre økt trafikk til/fra Mo i Rana og Helgelandsregionen. Den fremste effekten for regionen kommer av muligheten til å ha stabile operasjoner med kategori C-fly året rundt, ikke av muligheten til å tilby interkontinentale flyvninger.

Vurderingen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet er beheftet med betydelig usikkerhet. Det er usikkert

hvor mye utvidelsen av rullebanen vil koste, og det er usikkert om det er et marked for direkteruter mellom Mo i Rana og utlandet. Vi har valgt å legge til grunn at det på sikt opprettes et tilbud som tilsvarer Gran Canaria-turer på nivå med Evenes, og det tilbys kun et fåtall interkontinentale flyvninger. Med disse forutsetningene om trafikk vil en investeringskostnad lavere enn 80 millioner kroner gjøre det lønnsomt å utvide rullebanen ved Mo i Rana lufthavn.

For å maksimere nytten ved utbyggelse av ny flyplass bør det sikres at valgt rullebanelengde muliggjør stabile operasjoner med kategori C-fly året rundt, slik at flyvninger ikke må innstilles i vinterhalvåret grunnet glatt rullebane. Gitt at flyplassen på Mo i Rana skal bygges er det derfor vår samlede vurdering er det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge en rullebane som er lengre enn 2 200 meter.

## 4. Referanser

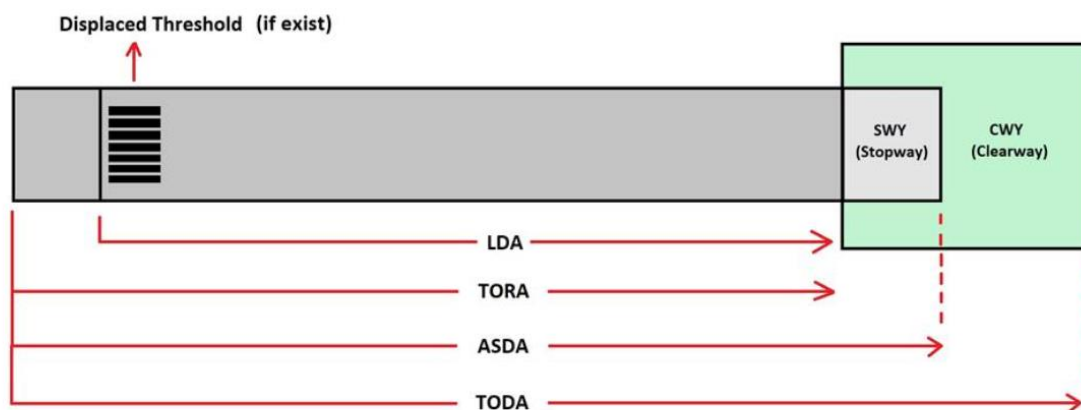
- Aroweb. (u.d.). *IAIP – AD 2 Flygplater*. Hentet fra <https://aro.lfv.se/Editorial/View/IAIP?folderId=19>
- Arvidsjaur flygplats. (2017). *Arvidsjaur airport*. Hentet 05 03, 2022 fra <https://arvidsjaurairport.se/en/the-airport/>
- Aviationfile. (2020, April 4). *Aviationfile*. Hentet fra TORA, TODA, ASDA, LDA, Clearway And Stopway Explained: <https://www.aviationfile.com/tora-toda-asda-lda-clearway-and-stopway/>
- Avinor. (2017). *Hvor mye flyr vi?* Hentet fra Avinor: <https://avinor.no/en/corporate/klima/hvor-mye-flyr-vi/>
- Avinor. (2019). *Reisevaner på fly 2019*. Oslo: Avinor.
- Avinor. (2021 a). *Flyoperativ vurdering av ulike banelengder for nye Mo i Rana, Fagerlia lufthavn*. Brev til Samferdselsdepartementet, datert 09.09.2021.
- Avinor. (2021 b). *Års- og bærekraftsrapport*.
- Avinor. (2022, 03 01). *Avinor charges*. Hentet fra Avinor: <https://avinor.no/aviation/charges/>
- Avinor. (2022). *Traffic Statistics*. Hentet fra Avinor: <https://avinor.no/en/corporate/airport/stavanger/partners/traffic-statistics/>
- Avinor og Transportutvikling. (2021). *Sjømatlogistikk til markeder utenfor Europa*. Narvik.
- Bråthen, S., Carlsen, Y., Lothe, T., Nyberg, A., Rise, C., Leiren, M., . . . Qvale, S. (NOU 2019:22). *Fra statussymbol til allemannseie - norsk luftfart i forandring*.
- Direktoratet for økonomistyring. (2018). *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*. Oslo: Direktoratet for økonomistyring.
- Engerengen, L. (2019, 04 15). *Rullebane*. Hentet fra Store norske leksikon: <https://snl.no/rullebane>
- Engerengen, L. (2022, 05 03). *Harstad/Narvik lufthavn, Evenes*. Hentet fra Store norske leksikon: [https://snl.no/Harstad/Narvik\\_lufthavn,\\_Evenes](https://snl.no/Harstad/Narvik_lufthavn,_Evenes)
- Engerengen, L. (2022, 05 01). *Scandinavian Mountains Airport - Sälen-Trysil lufthavn*. Hentet fra Store norske leksikon: [https://snl.no/Scandinavian\\_Mountains\\_Airport\\_-\\_S%C3%A4len-Trysil\\_lufthavn](https://snl.no/Scandinavian_Mountains_Airport_-_S%C3%A4len-Trysil_lufthavn)
- Finansdepartementet. (2021). *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser*. Rundskriv -109.
- Johnsen, V. M. (2020, 03 07). *Derfor valfarter bilprodusenter fra hele verden til ... Arvidsjaur!* Hentet fra tv2: <https://www.tv2.no/a/11216094/>
- Menon Economics. (2017). *Reiseliv i Nord - Luftfartens betydning for turismen i Nord-Norge*. Oslo : Menon Economics.
- Menon Economics. (2021). *Helgelandsregionen - En mulighetsstudie frem mot 2035*. Oslo: Menon Economics.
- Menon Economics. (2021). *Ringvirkninger og samfunns effekter av Freyrs etablering i Mo i Rana*. Oslo: Menon Economics.
- Menon Economics; Nofima; Norce. (2020). *Ringvirkninger av norsk sjømatnæring i 2020*. Oslo: Menon Economics.
- Nærings- og fiskeridepartementet & Olje- og energidepartementet. (2017). *Ny vekst, stolt historie - Regjeringens havstrategi*. Oslo: Nærings- og fiskeridepartementet og Olje- og energidepartementet.
- Nærings- og fiskeridepartementet. (2021). *Et hav av muligheter - regjeringens havbruksstrategi*. Oslo : Nærings- og fiskeridepartementet.
- Oslo Economics. (2021). *Ringvirkninger av en ny batterifabrikk*. Oslo: Oslo Economics.
- Oslo Economics. (2021). *Vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for ny Mo i Rana lufthavn*. Oslo .



- Oslo Economics. (2021 a). *Vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for ny Mo i Rana lufthavn*. Oslo: Oslo Economics.
- Skellefteå airport. (2022). *Om flygplatsen*. Hentet 05 03, 2022 fra <https://skellefteaairport.se/om-flygplatsen/#om-oss>
- SSB. (2022). *SSB*. Hentet fra 07459: Befolkning, etter region, statistikkvariabel og år: <https://www.ssb.no/statbank/table/07459/tableViewLayout1/>
- Statistisk sentralbyrå. (2020). *Reiseaktiviteten kraftig redusert etter koronautbruddet*. Hentet Mai 02, 2022 fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/reiseaktiviteten-kraftig-reduisert-etter-koronautbruddet>
- Statistisk sentralbyrå. (2022). *Personer på reise, etter kjønn og reisetype (mill. personer) 2002K1 - 2021K4*. Oslo: Statistisk sentralbyrå.
- Statistisk sentralbyrå. (2022). *Statistikkbanken. 08508: Lufttransport. Passasjerer, etter lufthavn, trafikktype, innenlands- / utenlandsflygning, passasjergruppe, statistikkvariabel og kvartal*. Oslo, Norge: Statistisk sentralbyrå.
- Statistisk sentralbyrå. (2022). *Statistikkbanken. 13154: Ankomne gjester, etter region, innkvarteringstype, måned og statistikkvariabel*. Oslo, Norge: Statistisk sentralbyrå.
- Statistisk sentralbyrå. (2022). *Statistikkbanken. 13152: Overnattingar, etter region, innkvarteringstype, bustadland, måned og statistikkvariabel*. Oslo, Norge: Statistisk sentralbyrå.
- Statistisk sentralbyrå. (2022). *Statistikkbanken. 04463: Personer på reise (mill. personer), etter reisetype, kvartal og statistikkvariabel*. Oslo, Norge: Statistisk sentralbyrå .
- Teknologibyen Kongsberg. (2021). *Kongsberg.no*. Hentet 05 03, 2022 fra <https://www.kongsberg.no/er-2000-arbeidsplasser-reelt/>
- Westin, L. (2020). *Arvidsjaur, flygplatsem osch tillcäxten*. Umeå: Cerum för regionalvietenskap vid Umeå iniversitet.

## Vedlegg A Om rullebanelengder

Figur A-1: En rullebanes ulike lengder



LDA: Landing Distance Available  
 TORA: Takeoff Run Available  
 ASDA: Accelerate-Stop Distance Available  
 TODA: Takeoff Distance Available



Kilde: Aviationfile (2020)

Tabell A-1 presenterer rullebanelengdene ved referanseflyplassene. «Landing Distance Available» (LDA) angir tilgjengelig lengde for landing, «Takeoff Run Available» (TORA) er lengden på rullebanen som er tilgjengelig for avgang og landing, «Accelerate Stop Distance» (ASDA) angir lengden på tilgjengelig avgangsstrekning inkludert eventuelt stoppvei, og «Take off Distance Available» (TODA) angir delen av rullebanen som brukes til avgang i tillegg til eventuell sikkerhetssone (Engerengen, Rullebane, 2019).

Tabell A-1: Rullebanelengder ved referanseflyplassene

	LDA	TORA	ASDA	TODA
Skellefteå	2520	2520	2520	2970/2520
Arvidsjaur	2500	2500	2500	2500
Sälen	2500	2500	2500	2800
Harstad/Narvik	2718/2752	2812	2812	3092/3050
Bodø	2794	2794	2794	2794/3063
Avinor 2,2	2200	2280	2280	2280/2580
Avinor 2,4	2400	2700	2700	2700

Kilde: Avinor, Aroweb (2022)

## Vedlegg B    Intervjuer

Vi har i dette oppdraget intervjuet flere lokale virksomheter tilknyttet influensområdet til nye flyplass ved Mo i Rana. Intervjuer er særlig godt egnet for innhenting av informasjon som kan nyansere problemstillinger og gi mer dybdekunnskap om gjeldende tema. Det er viktig i gjennomføringen av intervjuer at de gjennomføres på en hensiktsmessig måte, hvor samtalen er åpen og spørsmålene ikke er ledende. Aktøren skal i intervjuet stå fritt til å komme med sine innspill og meninger, og vi som intervjuere skal gjennom spørsmål sørge for at samtalen holder seg til tema uten å styre hvilke svar som kommer.

For å få et mest mulig nyansert bilde av hvilke behov næringslivet i regionen har knyttet til rullebanelengde på ny flyplass ved Mo i Rana har vi intervjuet flere virksomheter tilknyttet influensområdet til nye flyplass ved Mo i Rana. Samlet representerer de reiselivsnæringen, privat næringsliv og kommunale interesser.

Følgende aktører stilte seg til disposisjon for en samtale med oss:

- Nova Sea
- Kvarøy
- Meyership
- Kunnskapsparken Helgeland
- Rana Utvikling
- Mo Industripark AS
- Rana Gruber
- Coop Midt-Norge
- Freyr
- Momek Group
- Visit Helgeland

I tillegg har vi intervjuet relevante aktører ved referanseflyplassene, som har kommet med innspill til hvilke vurderinger som ble lagt til grunn ved valg av rullebanelengde ved respektive flyplass. Samtlige av referanseflyplassene har en rullebanelengde på minimum 2 500 meter, og flere har i nyere tid utvidet til denne lengden eller lengre. Følgende aktører stilte seg til disposisjon for en samtale med oss:

- Skellefteå
- Arvidsjaur
- Harstad/Evenes
- Bodø

oslo**economics**

*www.osloeconomics.no*

post@osloeconomics.no  
Tel: +47 21 99 28 00  
Fax: +47 96 63 00 90

Besøksadresse:  
Kronprinsesse Märthas plass 1  
0160 Oslo

Postadresse:  
Postboks 1562 Vika  
0118 Oslo

