

Helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø

Trafikkpotensial



av
Gisle Solvoll



Handelshøgskolen
i Bodø

Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

SIB-notat 1004/2007

Helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø Trafikkpotensial

av

Gisle Solvoll
Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)
gisle.solvoll@hibo.no
Tlf. +47 75 51 76 32
Fax. +47 75 51 72 68

Utgivelsesår: 2007
ISSN 1890-3576

FORORD

Dette notatet er skrevet av forskningsleder Gisle Solvoll. Arbeidet er gjennomført i juli 2007. Arbeidsomfanget tilsvarer ca. 3 ukeverk. Oppdragsgiver har vært Kystinkubatoren AS på Lovund. Bildet på forsiden er hentet fra hjemmesidene til Lufttransport AS og viser helikopteret Augusta 139, som trafikkerer ruten Værøy-Bodø.

Bodø 26. juli 2007

INNHold

FORORD	1
INNHold	2
1. INNLEDNING	3
1.1 BAKGRUNN	3
1.2 FORMÅL OG AVGRENSNING	5
1.3 METODISK OPPLEGG.....	6
1.4 LITT OM LURØY OG TRÆNA	7
2. RESULTATER FRA MARKEDSUNDERSØKELSENE	12
2.1 OMFANGET AV TJENESTEREISER TIL/FRA BODØ I DAG.....	12
2.2 HVORDAN FORETAS REISENE I DAG?	13
2.3 PRISER OG ØNSKET RUTEOPPLEGG.....	13
2.4 FORVENTET OMFANG AV TJENESTEREISER VED BRUK AV HELIKOPTER.....	14
2.5 FORVENTET OMFANG AV PRIVATE REISER VED BRUK AV HELIKOPTER	15
2.5.1 <i>Andre forhold knyttet til private reiser</i>	16
2.6 TOTALT FORVENTET REISEOMFANG VED BRUK AV HELIKOPTER.....	18
3. TRAFIKKPROGNOSE	19
3.1 TRAFIKKPROGNOSE BASERT PÅ MARKEDSUNDERSØKELSENE (PRIMÆRDATA).....	19
3.2 TRAFIKKPROGNOSE BASERT PÅ DAGENS REISEAKTIVITET TIL/FRA VÆRØY (SEKUNDÆRDATA).....	20
3.3 TRAFIKKPROGNOSE BASERT PÅ BÅDE PRIMÆR- OG SEKUNDÆRDATA	22
3.4 AVSLUTTENDE KOMMENTARER.....	23
3.4.1 <i>Spesielt om fordelingsvirkninger</i>	24
4. OPPSUMMERING OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	26
4.1 OPPSUMMERING	26
4.2 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	27
REFERANSER	29
VEDLEGG 1: SPØRRESKJEMA/INTERVJUGUIDE BEDRIFTSUNDERSØKELSE	30
VEDLEGG 2: SPØRRESKJEMA PRIVATE REISER	33

1. INNLEDNING

Helgeland regionråd ga i høst innspill til Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 om å utrede en helikopterrute mellom Bodø, Træna, Lovund og Rødøy. På denne bakgrunn har Nordland fylkeskommune igangsatt et arbeid med å skaffe til veie kunnskap om ruten lar seg realisere ut fra operative, tekniske, trafikkmessige og økonomiske forhold. Hvis dette viser seg å være mulig, vil saken behandles på et regionalt politisk nivå, og deretter oversendes Samferdseldepartementet.

Representanter fra Nordland fylkeskommune, Luftfartstilsynet og Lufttransport AS var på Træna og Lovund 22. mai 2007 for å se på landingsforholdene. Den foreløpige konklusjonen er at både Lovund og Træna har landingsplasser som kan være aktuelle. Dette vil Luftfartstilsynet vurdere nøye ut fra de kravene som stilles til landingsplasser i forbindelse med ruteflyging.

1.1 BAKGRUNN

Næringslivet på Lovund og Træna er opptatt av å få bedre kommunikasjoner til/fra fylkes- hovedstaden Bodø. Det korteste kollektive reisealternativet i dag er å benytte hurtigbåt. Dette innebærer bytte av båt i Onøy. Til Bodø kan en reise på hverdager fra Træna kl. 06.20 og fra Lovund kl. 06.55. Da er man etter rutetabell framme i Bodø kl. 11.50. Dette innebærer en reisetid fra kai til kai på 5 t 30 min fra Træna og 4 t 55 min fra Lovund. Retur fra Bodø går kl. 16.00 med ankomst Lovund kl. 21.00 og Træna kl. 21.30. Per juli 2007 er taksten (fullpris voksen) 469 kr fra Træna og 439 kr fra Lovund.

Et mulig alternativ til å benytte hurtigbåt, er å kjøre bil fra Stokkvågen. Dersom en kjører Rv17, E6 og Rv80 (305 km) uten stopp, innebærer dette en reisetid på ca. 5 timer. Dersom en reiser fra Træna, blir total reisetid ca. 6 t 35 min (med hurtigbåt) og ca. 8 t 30 min (med ferge). Tilsvarende reisetider fra Lovund blir ca. 6 timer og 7 t 30 min.

Det er også mulig å kjøre Rv17 og Rv80 (250 km langs veg + 2 ferger med en samlet overfartstid på 70 min) til Bodø. Dersom en "treffer" fergeavgangene rimelig godt, innebærer denne kjøreruten en reisetid fra Stokkvågen på ca. 5 t 30 min, altså litt lengre reisetid enn å benytte E6.

Med utgangspunkt i den lange reisetiden til nærmeste stamrute-flyplass, har næringslivet i de to aktuelle kommunene begynt å se på om det er muligheter til å få i gang en helikopterrute mellom Bodø og Træna/Lovund. Man har blant annet sammenlignet kommunene med Røst og Værøy, som har direkte fly- og helikopterforbindelse til/fra Bodø.

Helikopterruten mellom Bodø og Værøy drives i 2007 av Lufttransport AS. Oppdraget ble tildelt i 2005 etter en forutgående anbudskonkurranse. Det var to anbydere, CHC Helikopter Service AS og Lufttransport AS. Begge selskapene oppfylte kravene satt i anbudet, og

Lufttransport AS ble tildelt kontrakt da de hadde det laveste budet. Kontrakten ble inngått for perioden 1.8.2005 – 31.7.2008. Godtgjørelsen var i 2006 på 18,8 mill. kr.

Ruten drives med et 15 seters Augusta 139 helikopter. Det er to daglige rundturer på hverdager fra Bodø kl. 09.15 og kl. 16.00. Dette innebærer at maskinen står parkert i Bodø fra ca. kl. 10.25 til kl. 16.00 og fra ca. kl. 17.10 og resten av dagen samt frem til neste dag kl. 09.15. Med en flytid mellom Bodø og Træna/Lovund på 30-35 minutter, har maskinen således kapasitet til å fly denne ruten. Dersom Lovund og Træna også skal betjenes, blir ruteopplegget som vist ved de blå (mørke) linjene i kartet nedenfor. Per juli 2007 er fullprispris Bodø-Værøy 811 kr en vei (1 622 kr tur-retur).¹

I dag er det kun visuell flyging (IFR) til Værøy. Dette innebærer at flyging bare kan skje i



dagslys (definert som den tiden sola er over, eller minimum 6 grader under, horisonten). Dette innebærer at det i de to mørkeste månedene i året (desember og januar) kun er mulig å fly noen få timer midt på dagen. I følge flygesjef Arne Evang i Lufttransport AS arbeider imidlertid selskapet for å få godkjenning til å fly med, navigasjonshjelpemidler enten radar eller GPS. Dersom slik godkjenning gis av Luftfartstilsynet, kan også flyginger gjennomføres i mørke, da selskapets helikopterflygere er sertifisert for slik flyging.

Som tidligere nevnt sammenligner Træna og Lovund seg ofte med Røst og Værøy. Alle stedene er øysamfunn, som i stor grad lever av fiske (inkl. havbruk). Alle samfunnene er avhengig av ferge for transport av varer, men det er kun Værøy og Røst som har luftveis forbindelse til Bodø. I 2006 ble det foretatt 7 755 og 7 923 fly- og helikopterreiser

mellom henholdsvis Røst, Værøy og Bodø. I Tabell 1-1 er det sammenholdt noen sentrale

¹ Følgende rabatter (en vei/tur-retur) gis: Barn (455 kr/904 kr), honnør (422 kr/845 kr). Dette innebærer at rabattsatsen er 44 % og 48 % for henholdsvis barn og honnørreisende. I tillegg tilbyr selskapet en ungdomspris (sjansebillett) på 471 kr/942 kr samt en minipris på 1 093 kr tur-retur for voksne og 639 kr for barn, dersom en er borte natt til søndag.

nøkkeltall relatert til befolkningstetthet samt fly-/helikopterreiser til/fra disse stedene og Bodø. Tall for antall innbyggere samt forventet flytid er også oppgitt for Træna og Lovund.

Som vi kan utlede av Tabell 1-1 bor det i Træna kommune og Lovund krets 830 personer. På Røst og Værøy bor det til sammen over 1 300 personer. Flytiden til Bodø er 20-25 minutter fra Værøy og Røst, mens den vil bli om lag 10 minutter lengre fra Træna og Lovund.² Fullpris en vei mellom Værøy/Røst og Bodø ligger på vel 800 kr. Vi ser at reiseaktiviteten i 2006 tilsvarer 13,12 og 10,60 reiser per innbygger fra henholdsvis Røst og Værøy.

Tabell 1-1: Sentrale nøkkeltall for fly-/helikopterreiser til/fra Bodø for kommunene Værøy, Røst, Træna og Lovund krets.

	<i>Antall innbyggere (pr. 1/1-07)</i>	<i>Antall fly-/helikopterreiser til/fra Bodø i 2006</i>	<i>Reisetid (minutter)</i>	<i>Fullpris voksen (en vei)</i>	<i>Antall reiser pr. innbygger</i>
Træna kommune	446	-	30-35	-	-
Lovund krets	384	-	30-35	-	-
Røst kommune	591	7 755	25	803 kr	13,12
Værøy kommune	748	7 923	20	811 kr	10,60

Dersom vi ukritisk benytter tallene over antall helikopterreiser per innbygger på Værøy for å anslå potensialet for reiser mellom Lovund/Træna og Bodø, så vil 10 reiser per innbygger gi ca. 8 300 reiser på årsbasis. Dette blir selvsagt svært enkelt, da det er flere forhold på både etterspørsels- og tilbudssiden som tilsier at reisetallene kan bli en del forskjellig på Træna og Lovund sammenlignet med Værøy. Det er imidlertid vanskelig å si hvordan disse forskjellene vil påvirke reisetallene. Dette diskuteres nærmere i kapittel 3.2

1.2 FORMÅL OG AVGRENSNING

Med det ovenstående som utgangspunkt er formålet med denne utredningen å forsøke å dokumentere hvilket reisepotensial knyttet til *arbeidsrelaterte* og *private* reiser en framtidig helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø har.

Datamaterialet vil blant annet bli innhentet gjennom markedsundersøkelser rettet mot befolkningen og de sentrale næringslivsaktørene i dette området. Undersøkelsen rettet mot næringslivet og de arbeidsrelaterte reisene gjennomføres av Handelshøgskolen i Bodø, mens den tilsvarende markedsundersøkelsen for private reiser gjennomføres av andre. Når en skal

² Dette vil være flytiden direkte til Bodø. Dersom både Lovund og Træna skal ha helikopterforbindelse til/fra Bodø, vil ruteopplegget måtte samordnes slik at det blir mellomlanding enten på Lovund eller Træna. Da vil reisetiden for de som vil få mellomlanding øke med rundt 25 minutter.

forsøke å lage en prognose over forventet antall reisende med en framtidig helikopterrute til/fra Bodø, må disse undersøkelsene sees i sammenheng. Tallene over reiseaktiviteten per innbygger fra Værøy og Røst kan i denne sammenheng benyttes som kontrolltall når resultatene fra markedsundersøkelsene skal vurderes.

Formålet med dette notatet begrenser seg altså til å kartlegge nyttesiden knyttet til den mulige helikopterruten samt komme med et anslag for forventet antall reiser med en helikopterrute mellom de aktuelle destinasjoner. I notatet vil det således ikke gjøres vurderinger om de tekniske mulighetene for og investerings- og driftskostnadene ved å anlegge helikopterlandingsplasser på de aktuelle øyene. Det gjøres heller ingen vurderinger av kostnadene ved å etablere et daglig rutetilbud til/fra øyene og Bodø. Det er imidlertid ingen ting som skulle tyde på at det rent teknisk ikke skulle la seg gjøre å etablere landingsplasser. Når det gjelder selve rutetilbudet er det vel lite sannsynlig at dette vil kunne drives med bedriftsøkonomisk overskudd. Dermed må et framtidig tilbud sees i sammenheng med flyrutetilbudet på de regionale flyrutene (de såkalte FOT-rutene), der staten kjøper flyrutetjenester.

Dersom en skal kunne si noe om samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved den aktuelle ruten, må både investerings- og driftskostnadene sees i forhold til den nytten brukerne har av ruten. Dette bør være en naturlig oppfølging av dette arbeidet.

1.3 METODISK OPPLÈGG

For å innhente informasjon om dagens reiseaktivitet til/fra Bodø samt forventet reiseaktivitet til/fra fylkeshovedstaden dersom det ble etablert en helikopterrute gjennomførte vi telefonintervju med et utvalg av bedrifter på Lovund og Trøna. Disse bedriftene med kontaktperson er vist i Tabell 1-2. Spørreskjemaet/intervjuguiden som ble benyttet ved telefonintervjuene er vist i Vedlegg 1.

Telefonintervjuene ble gjennomført i uke 28-30. Hvert intervju hadde en varighet på 5-20 minutter. Unntaket er Nova Sea AS som leverte spørreskjemaet på mail etter å ha brukt noe tid på å gjennomgå reiseaktiviteten i bedriften. Dette innebærer at respondentene stort sett ikke kunne foreta nøyaktige opptellinger av reiseaktiviteten, men basere den på kvalifiserte anslag. Vi knyttet også reiseaktiviteten til begrepet "normalår", og ikke til et bestemt år, eksempelvis 2006. Dermed vil ikke en "unormal" reiseaktivitet i 2006 påvirke resultatet. Spørsmålet er selvsagt hva respondentene oppfatter som "normalt". Dessuten bad vi respondentene anslå forventet reiseaktivitet 5 år fram i tid, slik at eventuelle investeringsplaner, som kan ha betydning for reiseaktiviteten, ble fanget opp.

I denne undersøkelsen skal vi også være oppmerksom på at respondentene har en klar egeninteresse i å oppgi en høyere reiseaktivitet enn den som er den reelle. Det er dette vi på godt norsk kaller å "smøre på litt ekstra". Vi er selvsagt oppmerksom på denne problemstillingen, og under intervjuene forsøkte vi å få respondentene til å reflektere over om det tallet de oppgav over forventet antall tjenestereiser med helikopter var realistisk anslått.

Tabell 1-2: Utvalget av bedrifter med kontaktperson på Lovund og Træna.

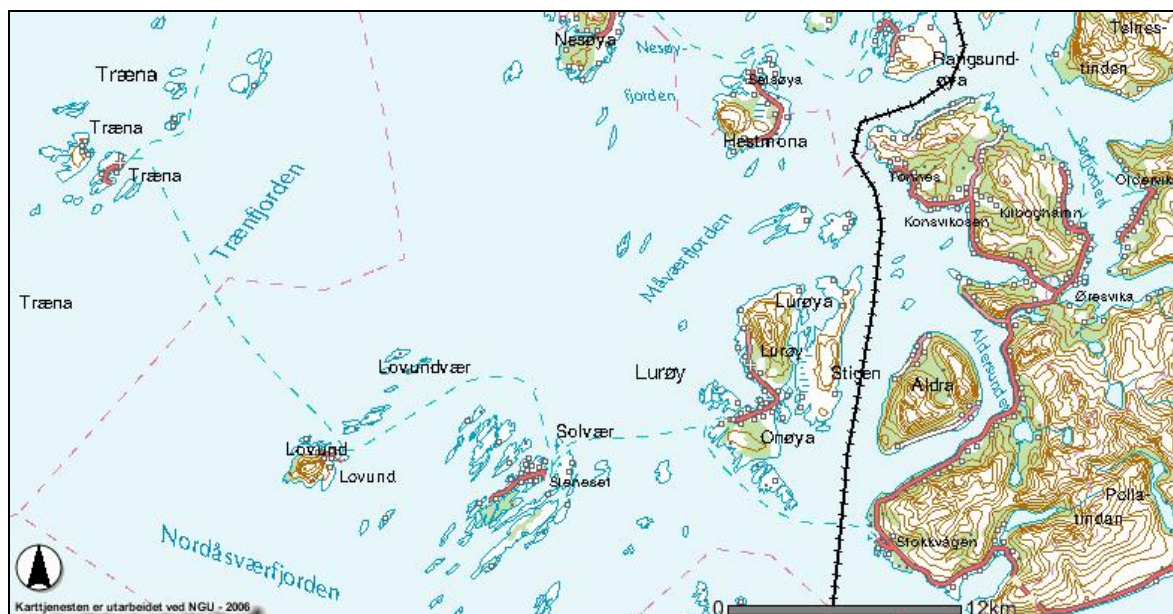
<i>Lovund</i>		<i>Træna</i>	
Bedrift	Kontaktperson	Bedrift/institusjon/etat	Kontaktperson
Nova Sea AS	Karsten Nestvold	Træna rorbuerie	Tove Ruth Olsen
Atlantic Styro	Lorents Pettersen	Trænabanken AS	Stein Holmen
Aquarius	Trude Brandser	Træna regnskap AS	Aina Willumsen
Nordland Marin Yngel	Tone Vassdal	Træna kommune	Aina Willumsen
Helgelandstorsk	Aino Olaisen	Træna båt-/ bygdeservice	Kjell Johnny Johnsen
Lovundlaks	Hans Petter Meland	Sandflesa AS	Odd Jostein Stangen
Lovund Bedriftsservice	Jan Erik Johansen	Trænafestivalen	Sverre Hyttan
Bryggas frisør/skips-ekspedisjon	Iren Kroken	Træna fiskeoppdrett	Idar Holmen
All-Service	Asle Thomassen	Modolv Sjøset	Geir Sjøset
Lovund Skyss	Torvid Jakobsen	Træna handel/Joker Træna AS	Gunn Olsen
Joker	Asle Thomassen	Træna trading	Kjell Hyttan
Kystinkubatoren	Bjørnar Olaisen		
Lovund Rorbuhotell	Torgrim Olaisen		
Lovund Helsetun	Tove Os		
Ingar Kåre Karlsen	Ingar Karlsen		

1.4 LITT OM LURØY OG TRÆNA³

Lurøy kommune på Helgelend omfatter et betydelig fastlandsområde inn mot Rana og øysamfunn ut mot Træna kommune i vest og Rødøy kommune i nord. I nord deles øyene Hestmona og Nesøya med Rødøy kommune. Se Figur 1-1.

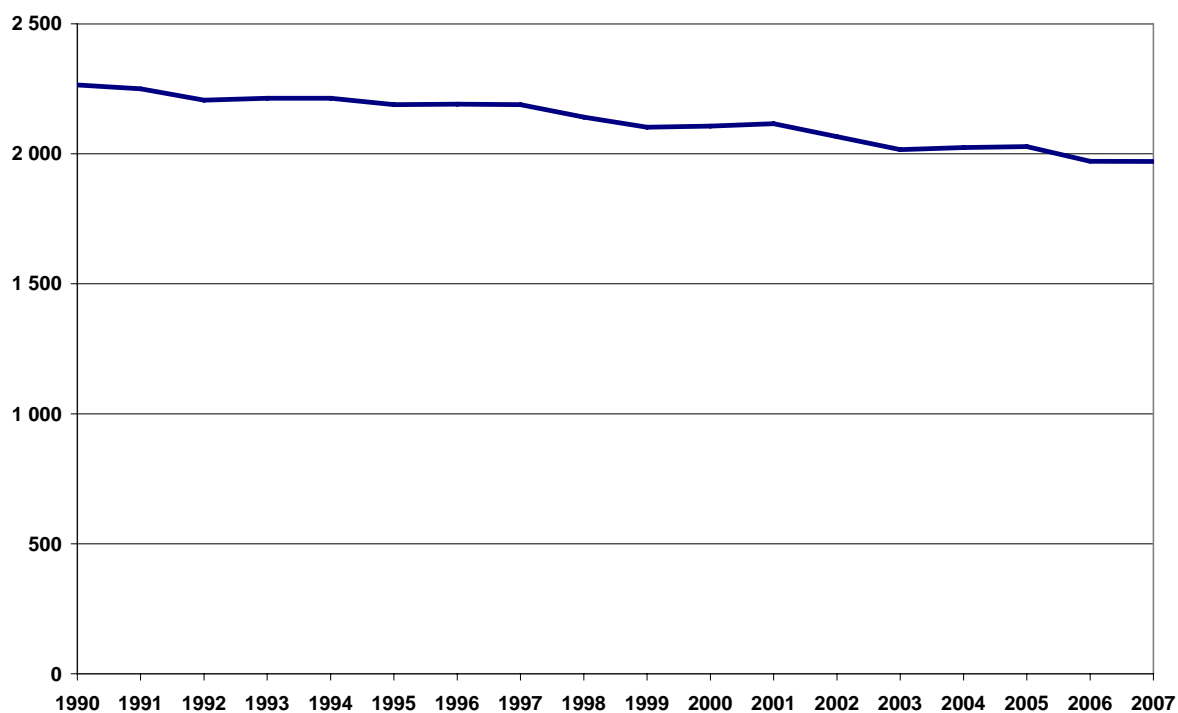
Kommunen har 1 970 innbyggere per 1. januar 2007. I Figur 1-2 er det vist hvordan antall innbyggere i kommunen har utviklet seg fra 1990 til 2007.

³ Dette kapitlet er i stor grad basert på Selnes (2006). Kartene er også hentet derfra.



Figur 1-1: Kart over Lurøy kommune.

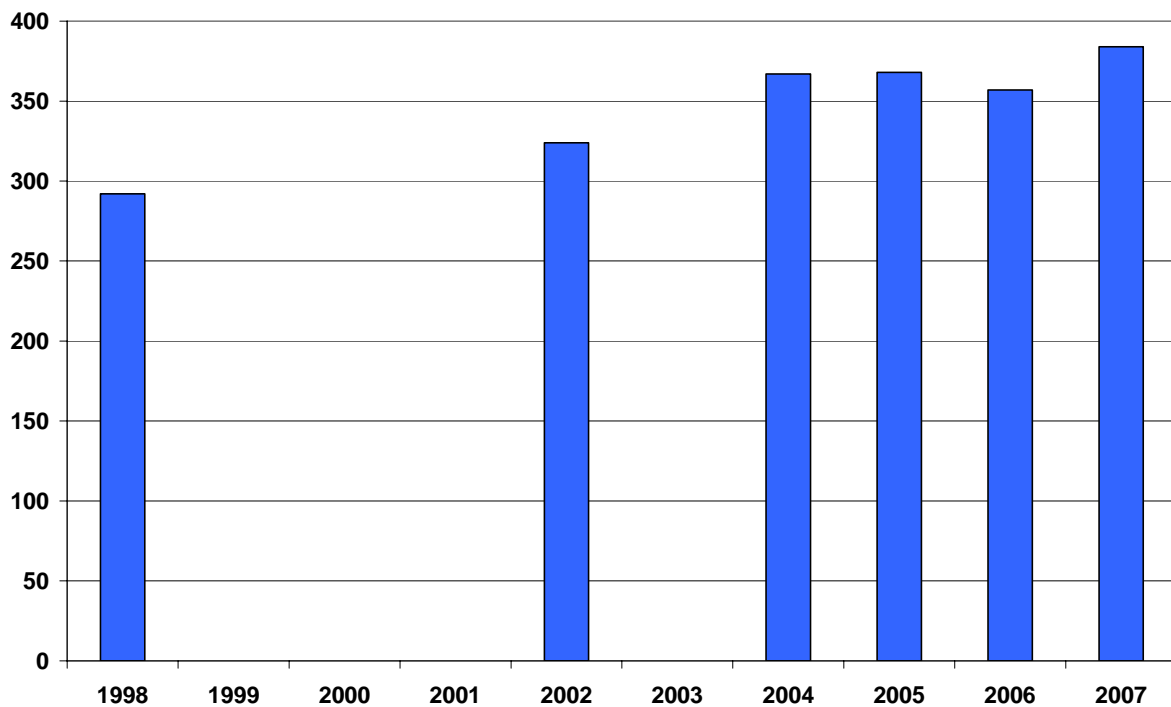
Som det vil framgå av figuren har innbyggertallet i Lurøy vist en relativt jevn nedadgående trend i hele perioden vi ser på. I 1990 var det 2 265 innbyggere i kommunen mens antall innbyggere var redusert til 1 970 i 2007. Dette er en nedgang på 295 personer (13 %) fra 1990.



Figur 1-2: Innbyggertallet i Lurøy kommune fra 1990 til 2007.

Når vi ser på enkeltkretser, er sannsynligvis utviklingen en del forskjellig fra den gjennomsnittlige utviklingen i hele kommunen. Kommunen er inndelt i følgende skolekretser. Aldersund (ca. 310 innbyggere), Konsvik (ca. 360 innbyggere), Hestmona/Kvarøy (ca. 70 innbyggere), Lovund (ca. 370 innbyggere), Onøy/Lurøy (ca. 410 innbyggere), Sleneset (ca. 420 innbyggere).

Når vi ser på befolkningsutviklingen på Lovund spesielt, får vi et bilde som vist i Figur 1-3.⁴



Figur 1-3: Innbyggertallet på Lovund fra 1998 til 2007. (Kilde: Lurøy kommune).

Vi ser av figuren at antall innbyggere har økt i de årene vi har data fra med unntak av en nedgang fra 2005 til 2006. I 1998 var det 292 innbyggere på Lovund, mens innbyggertallet 1.januar 2007 var 384. Dette tilsvarer en økning på 32 %. Mens antall innbyggere i Lurøy kommune reduseres, øker altså antall innbyggere på Lovund.

På fastlandet er viktigste infrastruktur Rv17 der Stokkvågen er et viktig trafikkknutepunkt for øysamfunnene i kommunen og for trafikk til/fra Træna kommune. Fra Stokkvågen er det ferjefri forbindelse østover inn til Mo i Rana der trafikken kan velge E6 og eventuelt E12 over Umbukta mot Sverige. Videre er Tonnes et viktig fastlandsknutepunkt for de nordligste øysamfunnene i Lurøy kommune. Kommuneadministrasjonen i Lurøy er lokalisert til Onøya på Lurøy.

Træna kommune er i sin helhet en øykommune der de aller fleste innbyggerne bor på Husøya der kommuneadministrasjonen er lokalisert. Se Figur 1-4.

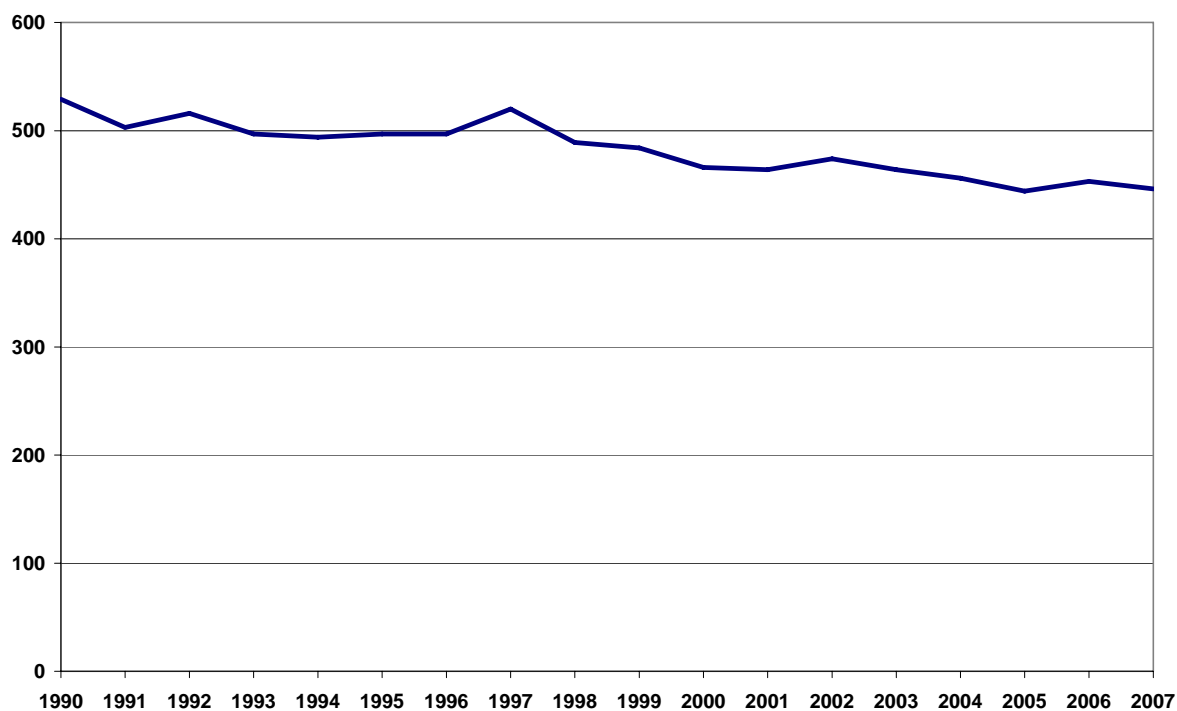
⁴ Vi har ikke innbyggertall for perioden 1999 til 2001 samt for 2003.



Figur 1-4: Kart over Træna kommune.

Kommunen har 446 innbyggere per 1. januar 2007. Innbyggertallet har fra 1990 utviklet seg som vist i Figur 1-5.

Som det framgår av figuren har antall innbyggere i kommunen blitt betydelig redusert fra 1990 til 2007. I 1990 bodde det 529 personer på Træna, mens innbyggertallet i 2007 er 446. Dette er en reduksjon på 83 personer (16 %).



Figur 1-5: Innbyggertallet i Træna kommune fra 1990 til 2007.

Inntil 1970-tallet var mange av øyene i Træna bebodd. På 1970- og 1980-tallet skjedde det en sterk sentralisering innad i kommunen. I tillegg skjedde det en sentralisering inn mot større tettsteder noe som førte til fraflytting fra Træna. Dette utviklingstrekket i befolkningen viser at innbyggertallet i kommunesenteret over tid har vært stabilt og heller vokst enn avtatt. Det er andre øysamfunn i kommunen som har fått redusert sitt folketall. På det meste var 21 øyer bebodd mens det i dag er 4 øyer som er bebodd. I 2006 er 374 personer registrert bosatt på Husøya, mens 75 er bosatt på Selvær og Dørvær. Ferge- og hurtigbåtforbindelsen til Træna har Stokkvågen i Lurøy som sin nærmeste fastlandsforbindelse.

I Tabell 1-3 er det gitt en oversikt over hvordan sysselsatte i Lurøy og Træna fordeler seg på 8 hovednæringsgrupper.

Vi ser for det første at det er over 4 ganger så mange sysselsatte i Lurøy som på Træna. Dette har naturlig nok en direkte sammenheng med forskjellene i folketall. Når vi betrakter de relative tallene framkommer det imidlertid at næringsstrukturen er svært lik. Kommunalt ansatte utgjør vel 1/3 av sysselsettingen i begge kommunene, mens primærnæringene (primært fiske) og annen industriproduksjon legger beslag på 36 % og 45 % av sysselsettingen i henholdsvis Lurøy og Træna. Ellers er det om lag 10 % av de sysselsatte som arbeider innenfor varehandel, hotell og restaurantvirksomhet. I de andre næringsgruppene er det svært få sysselsatte. Når det gjelder sysselsatte på Lovund, antydes det fra kommunen at rundt 200 av de 370 innbyggerne er å betrakte som sysselsatte.

Tabell 1-3: Sysselsatte i Lurøy og Træna fordelt på næring. Tall fra 2004. (Kilde: Selnes, 2006).

	<i>Lurøy</i>		<i>Træna</i>	
	Sysselsatte	Andel	Sysselsatte	Andel
Offentlig forvaltning og annen tjenesteyting	330	35 %	74	34 %
Jordbruk, skogbruk og fiske	198	21 %	60	28 %
Industri, bergverk, olje- og gassutvinning	140	15 %	37	17 %
Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet	105	11 %	20	9 %
Transport og kommunikasjon	61	7 %	13	6 %
Bygge- og anleggsvirksomhet	52	6 %	10	5 %
Finansiell og forretningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	29	3 %	1	0 %
Kraft- og vannforsyning	8	1 %	0	0 %
Annet, uoppgitt	7	1 %	2	1 %
Totalt	930	100 %	217	100 %

2. RESULTATER FRA MARKEDSUNDERSØKELSENE

I dette kapitlet vil resultatene fra markedsundersøkelsene presenteres. Til slutt gjøres det, på bakgrunn av markedsundersøkelsene og fly- og helikoptertrafikken til/fra Røst og Værøy, vurderinger knyttet til forventet antall reisende på en framtidig helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø.

I Tabell 2-1 gis det en oversikt over antall bedrifter som er med i vårt utvalg, samt hvor mange årsverk som er knyttet opp mot disse bedriftene.

Tabell 2-1: Antall bedrifter med tilhørende årsverk som er intervjuet.

	<i>Lovund</i> ⁵	<i>Træna</i>	<i>Til sammen</i>
Antall bedrifter/etater i utvalget	14	11	25
Antall årsverk	239	147	386

Som det framgår av tabellen består utvalget av 25 bedrifter fordelt på 14 på Lovund og 11 på Træna. Disse sysselsetter til sammen 386 årsverk. De minste bedriftene er foretak med kun ett årsverk, mens den største bedriften på Træna sysselsetter 58 årsverk (Træna kommune) og i Lovund 160 årsverk (Nova Sea). På bakgrunn av tall over sysselsettingen i Træna og på Lovund, anslagsvis vel 400 sysselsatte, vil vårt utvalg dekke stort sett hele reiseaktiviteten knyttet til arbeidsrelaterte reiser til/fra disse øyene.

Flere av bedriftene forventer økt sysselsetting de neste 5 år. Således forventes sysselsettingen blant bedriftene på Træna å være 160 årsverk (9 % økning) i 2012 mens bedriftene på Lovund forventer å sysselsette 367 årsverk (53 % økning) i 2012.

2.1 OMFANGET AV TJENESTEREISER TIL/FRA BODØ I DAG

Med utgangspunkt i markedsundersøkelsen har vi beregnet antall arbeidsrelaterte enkeltreiser med helikopter til/fra Bodø som vist i Tabell 2-2.

Tabell 2-2: Dagens omfang av respondentenes tjenestereiser til/fra Bodø.

	<i>Lovund</i>	<i>Træna</i>	<i>Til sammen</i>
Antall enkeltreiser per år foretatt av de ansatte	555	266	821
Antall enkeltreiser per årsverk per år	2,32	1,81	2,13

⁵ Som det framgår av tabellen er antall oppgitte årsverk for de bedriftene vi har intervjuet på Lovund større enn det antall sysselsatte en i Lurøy kommune anslår at det er i Lovund krets. Dette kan skyldes at en del av de bedriftene vi har intervjuet har aktivitet og ansatte utenfor Lovund krets. Det er også mulig at det sysselsettings-tallet vi har fått oppgitt fra Lurøy kommune er noe lavt.

Av Tabell 2-2 ser vi at respondentene totalt sett foretar over 800 tjenestereiser til/fra Bodø i et normalår, enten fordi at destinasjonen er Bodø, eller at Bodø benyttes som transittsted for reiser til andre steder. Når vi ser på antall reiser per årsverk i bedriftene, så foretas det 2,13 reiser i snitt fordelt på 2,32 fra bedriftene på Lovund og 1,81 fra bedriftene på Træna.

Bedriften med flest tjenestereiser til/fra Bodø oppgir 200 reiser per år tilsvarende 33 reiser per årsverk. Dette synes svært høyt, men ut fra nærmere samtaler med daglig leder i den bedriften dette gjelder, har vi ikke grunnlag for å si at tallet er feil.

En del av reisene til næringslivet er reiser til Trøndelag, Sør-Norge og utlandet. Flere av disse reisene går i dag ikke via Bodø, men dersom en helikopterrute med avgangstider tidlig om formiddagen og sent om ettermiddagen/tidlig kveld etableres, vil Bodø i langt større grad en i dag benyttes som transittsted for disse reisene. Dette gjenspeiles i respondentenes forventede bruk av helikopter, jf. kapittel 2.4.

2.2 HVORDAN FORETAS REISENE I DAG?

Når næringslivet på Træna og Lovund skal foreta tjenestereiser til Bodø eller ut av Nordland fylke, oppgir respondentene at om lag 95 % av reisene til/fra Træna/Lovund skjer med hurtigbåt fra/til Bodø. De resterende 5 % av reisene foregår enten med hurtigbåt til Sandnessjøen og fly videre, eller skyssbåt til Sandnessjøen og Mo i Rana og fly eller tog videre. En svært liten del av tjenestereisene til/fra Bodø skjer med bruk av ferge og kjøring i egen bil. Reiser ut av kommunen med bruk av offentlig transport betinger i stor grad overnatting, dersom en ikke ordner seg med privat skyss til/fra øyene.

2.3 PRISER OG ØNSKET RUTEOPPLEGG

I intervjuene spurte vi respondentene hva de mente ville være en ”rimelig” pris for en reise med helikopter til/fra Bodø. For en reise en vei varierte svarene mellom 700 kr og 1 500 kr, men et gjennomsnitt på om lag 960 kr. Respondentene på Træna oppgav en noe høyere pris (1 030 kr i gjennomsnitt) mot 910 kr i gjennomsnitt blant respondentene på Lovund.

Svarene angående pris må blant annet sees i sammenheng med at det har vært avholdt et informasjonsmøte på Lovund, der det blant annet ble informert om hva det koster å reise mellom Bodø og Værøy. I tillegg har pris vært omtalt i lokalavisa. Flere nevnte således at prisen burde ligge på nivå med det en betaler til/fra Værøy. Dog kunne en være villig til å betale noe mer siden avstanden i luftlinje er lengre fra Træna/Lovund til Bodø enn tilsvarende distanse fra Værøy. En del bedriftsledere uttrykte imidlertid at de ut fra en alternativ-kostnadstankegang kunne være villig til å betale ganske mye, dersom ruteopplegget ble slik at en kunne slippe overnatting. Dette indikerer at nytten av en helikopterrute (målt i kroner) vil være betydelig høyere enn de samlede trafikkinntekter basert på en pris på mellom 900 kr og 1 000 kr.

Når det gjelder ønsket ruteopplegg, spurte vi respondentene om hvilke avgangstid de ville hatt dersom de fikk velge fritt to avganger per hverdag fra Træna/Lovund. For en formiddagsavgang varierte svarene fra kl. 06.30 til kl. 08.00. 18 av respondentene (72 %) ønsket primært en avgang mellom kl. 07.00 og kl. 07.30. Dersom dette skal la seg gjøre må helikopteret starte fra Bodø mellom kl. 06.00 og kl. 06.30.

Når det gjaldt en tur tilbake fra Bodø på ettermiddagen, varierte svarene fra kl. 13.00 til kl. 21.00. 16 av respondentene (64 %) ønsket en avgang mellom kl. 16.00 og kl. 18.00. Dette innebærer retur fra Træna/Lovund til Bodø mellom kl. 17.00 og kl. 19.00.

Flere av respondentene poengterte at det var viktig med en formiddagsavgang fra Lovund/Træna som gjorde at en rakk ett av formiddagsflyene fra Bodø til Oslo. For mange er det viktig å kunne reise til/fra Oslo i forbindelse med møtevirksomhet uten behov for overnatting. Her kan det nevnes at det per juli 2007 går fly fra Bodø til Oslo kl. 06.15 (SAS), kl. 07.05 (Norwegian⁶), kl. 07.15 (SAS), kl. 10.20 (SAS) og kl. 10.35 (Norwegian⁷). Når det gjelder privatreiser vil en rute fra Bodø søndag kveld være av stor betydning.

2.4 FORVENTET OMFANG AV TJENESTEREISER VED BRUK AV HELIKOPTER

I intervjuene spurte vi bedriftslederne hvor mange tjenestereiser med helikopter til/fra Bodø de forventet at ansatte i bedriften samt kunder/leverandører ville gjennomføre på kort og lang sikt (om 5 år) dersom prisen en vei ble 900 kr. På bakgrunn av svarene har vi satt opp sentrale nøkkeltall i Tabell 2-3.

Tabell 2-3: Antall arbeidsrelaterte reiser per år med helikopter til/fra Bodø som forventes foretatt av respondentene og deres kunder/leverandører.

	<i>Lovund</i>		<i>Træna</i>		<i>Til sammen</i>	
	Kort sikt	Lang sikt	Kort sikt	Lang sikt	Kort sikt	Lang sikt
Antall enkeltreiser per år foretatt av de ansatte	984	1 509	325	355	1 309	1 864
Antall enkeltreiser per år foretatt av kunder/leverandører	37	55	226	226	263	281
Totalt antall enkeltreiser	1 021	1 564	551	581	1 572	2 145
Antall enkeltreiser per årsverk per år	4,3	4,3	3,8	3,6	4,1	4,1
Årsdøgntrafikk (ÅDT)	2,8	4,3	1,5	1,6	4,3	5,9

⁶ I juli 2007 er avgangen kl. 09.20.

⁷ I juli 2007 er avgangen kl. 11.30.

Som det framgår av Tabell 2-3 forventer respondentene at de ansatte i bedriftene på kort sikt vil foreta vel 1 300 reiser med helikopter til/fra Bodø samt at kunder/leverandører vil generere vel 260 reiser. Dette gir til sammen knapt 1 600 reiser. På lang sikt (5 år) forventes antall reiser å øke til 2 150. Dette er en økning på 36 %, eller vel 6 % per år. Reiseaktiviteten gir vel 4 enkeltreiser per årsverk eller en årsdøgntrafikk (ÅDT) på nesten 6 på lang sikt.

Her må det sies at respondentene hadde en del problemer med å angi forventet reiseaktivitet, spesielt på lang sikt (om 5 år). De fleste tok utgangspunkt i dagens reiseaktivitet og overførte de aktuelle reisene til helikopteret. I tillegg regnet en del respondenter med økt reiseaktivitet, dersom det ble mulig å reise til/fra eksempelvis Oslo på samme dag. På lang sikt ble forventet reiseaktivitet med helikopteret anslått ut fra reiseaktiviteten på kort sikt, korrigert for forventet endring i sysselsetting og endret reiseaktivitet pga. dette. Når det gjaldt innkommende reiser (reiser foretatt av kunder/leverandører), så var dette et spørsmål som for de aller fleste var svært vanskelig å gi et kvalifisert anslag på. Mange tilkjennegav imidlertid at det i dagens situasjon var svært vanskelig for kunder og leverandører å besøke øyene på grunn av de dårlige kommunikasjonene. En helikopterrute ville således ha ført til langt flere besøk enn i dag.

2.5 FORVENTET OMFANG AV PRIVATE REISER VED BRUK AV HELIKOPTER

I uke 28, 29 og 30 ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant et betydelig antall husstander på Træna og Lovund knyttet til forventet omfang av private reiser med en framtidig helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø. Det spørreskjemaet som ble benyttet er vist i vedlegg 2. Spørreskjemaet er utarbeidet av Nordland fylkeskommune, og er et skjema som benyttes når trafikkpotensialet for nye ruter skal vurderes. Undersøkelsen ble på Træna gjennomført av ordfører Aina Willumsen og hennes datter. De ringte til respondentene. På Lovund ble undersøkelsen gjennomført av Aino Olaisen og 3 frivillige. Her gikk man fra husstand til husstand. Punchingen av svarene er utført av Aino Olaisen ved Helgelandstorsk AS. Analysen av datamaterialet er gjennomført ved Handelshøgskolen i Bodø. Nedenfor vil vi trekke ut de sentrale resultatene av analysen.

Totalt har 256 personer blitt intervjuet (svart på spørreskjemaet). Disse har avgitt svar for i alt 296 personer, fordelt på 129 personer på Træna og 127 personer på Lovund.⁸ Dersom vi går ut fra et innbyggertall på Træna og Lovund på 830 personer, har vi altså et utvalg på 36 % av innbyggerne. Når det gjelder forventet antall private reiser med en framtidig helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø, er respondentenes svar vist i Tabell 2-4.⁹

⁸ Grunnen til at vi har fått svar på forventet reiseaktivitet for flere personer enn det antall som har svart på spørreskjemaet, er at noen har presisert at svarene gjelder hele husstanden, og angitt hvor mange som bor i husstanden.

⁹ I spørreskjemaet ble det spurt om hvor ofte respondentene forventet å benytte helikoptertilbudet. Svaralternativene var 1-2 ganger, 3-4 ganger og mer enn 4 ganger per uke, måned eller år. Når vi har punchet svarene har vi satt 1-2 ganger lik 2 reiser, 3-4 ganger lik 3,5 reiser og mer enn 4 ganger lik 6 reiser. Vi har gått ut fra at respondentene har tenkt enkeltreiser, slik at 6 reiser er 3 tur/retur reiser. Dersom mange av respondentene har tolket "antall ganger" som tur/retur reiser, vil reiseaktiviteten undervurderes.

Tabell 2-4: Antall private reiser med helikopter mellom Træna/Lovund og Bodø som forventes foretatt av respondentene.

	<i>Til/fra Lovund</i>	<i>Til/fra Træna</i>	<i>Til sammen</i>
Antall enkeltreiser per år	884	758	1 642
Antall enkeltreiser per innbygger per år	2,3	1,7	2,0
Årsdøgntrafikk (ÅDT)	2,4	2,1	4,5

Det var i alt 20 personer (8 % av utvalget) som svarte at de ikke kom til å benytte helikoptertilbudet til/fra Bodø.¹⁰ For de resterende varierte forventet bruk av helikopterruten fra 2 til 50 enkeltreiser per år, med et gjennomsnitt på 7 reiser. Totalt antall forventede enkeltreiser er 1 642, fordelt på 758 til/fra Træna og 884 til/fra Lovund. Dette gir en forventet samlet reiseaktivitet på 2 reiser per innbygger eller en ÅDT på 4,5.

2.5.1 Andre forhold knyttet til private reiser

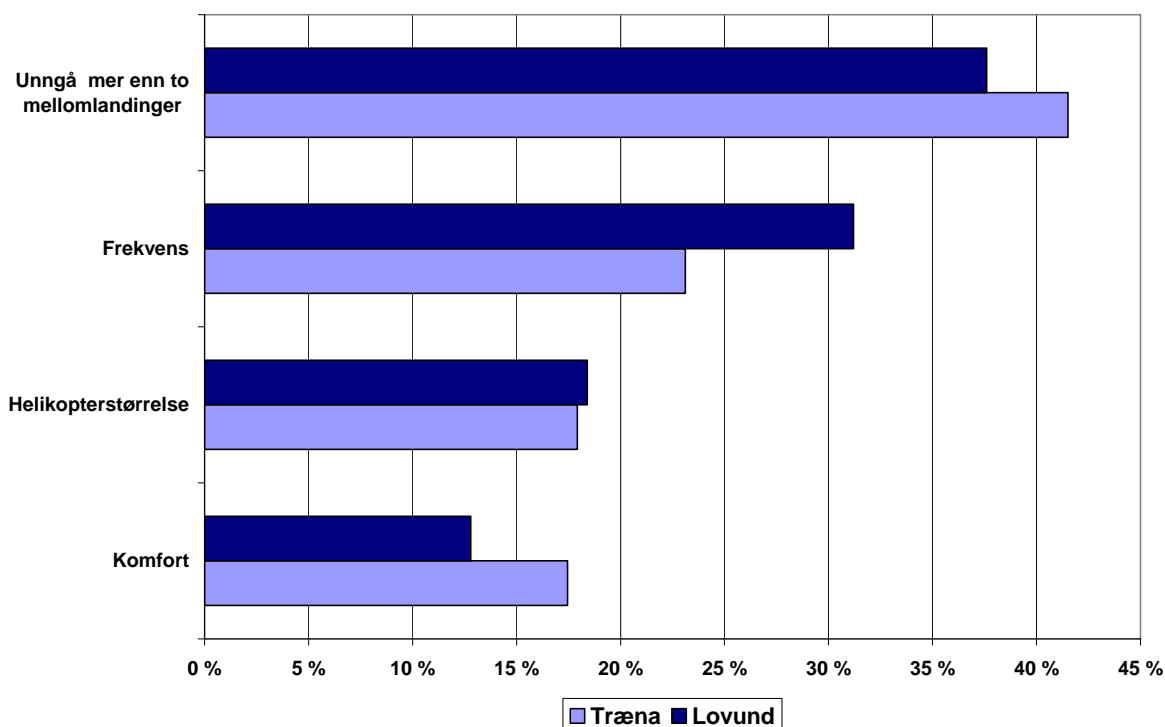
Respondentene måtte i tillegg til forventet bruk av helikoptertilbudet også svare på hvilke dager tilbudet ville bli mest benyttet, samt hvilke kvalitetsfaktorer, ut over pris, som er viktige for at tilbudet skal bli benyttet. I tillegg ble respondentene spurt om de ville benytte helikopter selv om billettprisen ble høyere enn dagens pris ved bruk av hurtigbåt. La oss se litt nærmere på dette.

Dersom vi ser på hvilke dager respondentene oppgir at det er mest aktuelt å benytte helikoptertilbudet, så oppgir 83 % (81 % på Træna og 84 % på Lovund) at de forventer å benytte tilbudet både på hverdager og i helgene, mens 10 % (16 % på Træna og 5 % på Lovund) mener at de kun vil benytte tilbudet på hverdager. Kun 7 % (3 % på Træna og 11 % på Lovund) tilkjenner at de kun vil benytte tilbudet i helgene.

Som det fremgår av spørreskjemaet i vedlegg 2, ble respondentene spurt om hvilke faktorer, utover pris, som vil være avgjørende for at helikopteret vil benyttes. De aktuelle faktorene var frekvens (antall avganger), komfort, helikopterets størrelse og færrest mulig mellomlandinger (maksimalt 2). Her var det mulig å krysse av for flere faktorer. Svarene fordeler seg som vist i Figur 2-1. Den horisontale akse viser andelen av de som har svart som har krysset av på det aktuelle alternativet.

Som det framgår av figuren, er respondentene både på Træna og Lovund mest opptatt av at de kan slippe flere mellomlandinger. Dersom en framtidig rute kun skal betjene Træna og Lovund er jo dette ikke noe stort problem, siden man enten flyr direkte eller får en mellomlanding. Det kan synes som om respondentene på Træna er noe mer opptatt av å unngå flere mellomlandinger og helikopterets komfort, enn det respondentene på Lovund er. Respondentene på Lovund er på den annen side noe mer opptatt av frekvensen til helikopteret.

¹⁰ Det var 6 % av respondentene på Lovund som svarte at de ikke ville benytte tilbudt, mens det var 10 % av respondentene på Træna som svarte det samme.



Figur 2-1: Viktige faktorer (ekskl. pris) for at helikopter skal være et aktuelt transportmiddel for *private* reiser mellom Træna/Lovund og Bodø. Andel av respondentene som mener at faktorene er viktig.

Når det gjelder pris, ble respondentene spurt om de ville benytte helikoptertilbudet, selv om billettprisen ble høyere enn dagens pris ved bruk av hurtigbåt. Av de som svarte på dette spørsmålet var det 30 % som uttrykte at de ikke ville benytte tilbudet dersom prisen ble høyere enn gjeldende billettpris ved bruk av hurtigbåt. De resterende 7 % av respondentene svarte at de ville benytte tilbudet selv om taksten ble høyere enn det billetten med hurtigbåten koster. Ut fra dette synes det som om pris kan bli en rimelig viktig faktor når det gjelder omfanget av private reiser med helikopteret. Dette er også et forhold som kommenteres spesielt av flere av respondentene. For noen synes en pris i overkant av 900 kr å være i høyeste laget.

Det er mange som kommenterer at det må være mulig å reise med små barn, og at det for disse gis barnerabatt.¹¹ En viktig forutsetning for bruk av tilbudet er også at det blir mulig å reise fram og tilbake på samme dag (med en del timer i Bodø til disposisjon) samt at det blir en tidlig avgang fra Træna/Lovund om morgenen, som gjør at en rekker ett av formiddags-flyene til Oslo. En sen avgang fra Bodø søndag kveld er også ønsket. Det er også en del som nevner sikkerhet og komfort som viktig for at helikopteret skal benyttes. Spesielt nevnes det at det ikke må være for kaldt i helikopteret om vinteren. De som ikke bor på Husøya eller Lovund, nevner også at det vil være viktig med intern kommunikasjon til/fra Husøya for at disse også skal kunne ta del i helikoptertilbudet.

¹¹ I dag gis det både barnerabatt og honnørrabatt på helikopterruten mellom Værøy og Bodø. Jf. kapittel 1.1, fotnote 1.

2.6 TOTALT FORVENTET REISEOMFANG VED BRUK AV HELIKOPTER

Dersom vi summerer forventede antall arbeidsrelaterte og private reiser oppgitt av våre respondenter, får vi en reiseaktivitet som vist i Tabell 2-5. For arbeidsrelaterte reiser har vi benyttet forventet reiseaktivitet på lang sikt, jf. Tabell 2-3.

Tabell 2-5: Antall arbeidsrelaterte og private reiser med helikopter mellom Træna/Lovund og Bodø som forventes foretatt av respondentene.

	<i>Til/fra Lovund</i>	<i>Til/fra Træna</i>	<i>Til sammen</i>
Antall arbeidsrelaterte enkeltreiser per år	1 564	581	2 145
Antall private enkeltreiser per år	884	758	1 642
Antall enkeltreiser per år	2 448	1 339	3 787
Antall enkeltreiser per innbygger per år	6,4	3,0	4,6
Årsdøgntrafikk (ÅDT)	6,7	3,7	10,4

Som det framgår av tabellen har våre respondenter uttrykt en forventet reiseaktivitet på knapt 3 800 årlige enkeltreiser. Dette utgjør 4,6 reiser per innbygger per år, og en ÅDT på 10,4. Vi så dette tallet kunne oppfattes som det forventede antall reiser en vil få med en framtidig helikopterrute?

Når det gjelder utvalget av respondenter, har vi en svært god dekning når det gjelder næringslivet. Her er de største og viktigste bedriftene med i utvalget, slik at utvalget er tilnærmet lik populasjonen (bedrifter og etater på Træna og Lovund). Når det gjelder private reiser dekker undersøkelsen 36 % av befolkningen. Vi vet imidlertid ikke hvem som har svart og hvem som således ikke har svart, og om de som har svart skiller seg fra dem som ikke har svart. Dersom vi for antar at utvalget er tilnærmet representativt for populasjonen (innbyggerne på Træna og Lovund), kan antall forventede reiser til respondentene (X_R) finnes på følgende måte:

$$(2-1) X_R = X_U * N/n$$

Der X_U er antall forventede reiser for personene i utvalget, n er antall personer i utvalget og N er antall innbyggere på Træna og Lovund.

Når vi vet at X_U er 1 642, $n = 296$ og $N = 830$, finner vi lett at X_R blir 4 600. Dersom utvalget er representativt for populasjonen, kan en altså forvente at populasjonen vil foreta 4 600 årlige reiser. Når vi i tillegg trekker inn den usikkerheten som ligger i hvordan respondentene har tolket "antall ganger", kan dette tallet bli enda høyere. Det ligger som tidligere nevnt en usikkerhet i at respondentene har overvurdert sin forventede reiseaktivitet siden de kan ha en egeninteresse i dette. Dette trekker i retning av færre reiser.

Det er imidlertid også en del andre forhold som må tekkes inn i diskusjonen når en skal forsøke å lage en prognose over forventet antall helikopterreiser basert på markeds-/spørreundersøkelser. Dette kommer vi nærmere inn på i kapittel 3.1.

3. TRAFIKKPROGNOSER

Det er vanskelig å spå om fremtiden, noe som innebærer at det å utarbeide trafikkprognoser med utgangspunkt i etableringen av et nytt transporttilbud er en svært vanskelig eksersis. Selv om det er knyttet stor usikkerhet til prognostisering, har vi i vårt tilfelle tilgjengelige data som kan redusere denne usikkerheten noe. Når en skal lage en prognose over forventet antall reiser på en helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø, kan vi på bakgrunn av våre tilgjengelige data legge tre tilnærminger til grunn. Vi kan:

1. Ta utgangspunkt i resultatene fra markedsundersøkelsene knyttet til arbeidsrelaterte og private reiser til/fra Træna og Lovund.¹²
2. Ta utgangspunkt i dagens reiseaktivitet med helikopter til/fra Værøy.¹³
3. Se markedsundersøkelsene og dagens reiseaktivitet til/fra Værøy i sammenheng.

Bruk av både markedsundersøkelsene og trafikk tall fra helikopterruten mellom Værøy og Bodø har sine sterke og svake sider. Det er derfor viktig at informasjonen fra disse kildene sees i sammenheng. Når vi trekker våre konklusjoner vil vi således legge tilnærming 3 til grunn.

3.1 TRAFIKKPROGNOSE BASERT PÅ MARKEDSUNDERSØKELSENE (PRIMÆRDATA)

Når vi summerer antall forventede tjenestereiser, besøksreiser (kunder og leverandører) samt private reiser, ser vi at vi kommer opp i ca. 3 800 årlige helikopterreiser til/fra Bodø. Disse fordeler seg med 1 340 reiser til/fra Træna og 2 450 reiser til/fra Lovund. Dette tilsvarer 4,6 enkeltreiser per innbygger i influensområdet (Træna og Lovund) og en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 10,4.

Selv om våre respondenter har hatt egeninteresse av å oppgi en urealistisk høy reiseaktivitet med helikopteret, tror vi allikevel at 3 800 reiser, fordelt på 2 150 arbeidsrelaterte reiser og 1 640 private reiser, vil vise seg å være et for lavt anslag, i hvert fall når ruten får ”gått seg til”. Dette skyldes at det er en del potensielle reiser som ikke er tatt med i disse tallene.

For det første omfatter markedsundersøkelsen kun 36 % av befolkningen på Træna og Lovund. Det er derfor rimelig at antall private reiser foretatt av innbyggerne på øyene vil være høyere enn antall reiser foretatt av våre respondenter. I kapittel 2.6 har vi diskutert dette, og

¹² Slike prognosemetoder omtales ofte som ”analyse av kjøpsplaner”. I markedsforskning innebærer slike metoder at en spør potensielle kjøpere av en vare hvor stor sannsynlighet det er for at de vil kjøpe varen eller hvor mange enheter av varen de vil kjøpe. På bakgrunn av svarene, og vurderingen av utvalget av respondenter i forhold til populasjonen (de potensielle kundene), utarbeides prognoser. Dette er nærmere beskrevet i Solvoll (1994).

¹³ Dette er en prognosemetode som faller inn under kategorien analogimetoder. Jf. Jørgensen (1995). Ved analogimetoder benyttes tall for etterspørselen etter en gitt vare eller tjeneste på et ”modent” marked når en skal lage en prognose over forventet etterspørsel etter varen/tjenesten på et nytt marked. Det ”modne” markedet vil i vårt tilfelle være Værøy, mens det nye markedet blir Træna/Lovund.

antydde en mulig reiseaktivitet på om lag 4 600 private reiser i året blant populasjonen. For det andre er private besøksreiser ikke tatt med. Spørreundersøkelsen, jf. vedlegg 2, fokuserte kun på reiser foretatt av innbyggerne på Træna og Lovund, og ikke på mulige besøksreiser der helikopter kan bli benyttet. Nå er vel neppe slike reiser av noe stort omfang, men noen reiser snakker vi nok om.

Når det gjelder kunde- og leverandørbesøk til bedrifter på øyene, ble det spurt om forventet omfang av slike reiser i intervjuene, men flere av respondentene fant det vanskelig å svare på hvor stort reiseomfang en her kunne forvente. Således vil vi anta at ”innkommende” reiser i embets medfør er undervurdert i vårt materiale.

Markedsundersøkelsen omfattet kun personer bosatt på og bedrifter lokalisert på Træna og Lovund. Med landingsplasser på disse øyene er dette naturlig nok det primære influensområdet til helikopterruten, men det vil nok også være en del potensielle passasjerer fra andre steder i Lurøy, spesielt fra Sleneset og Onøya, der det til sammen bor over 800 personer. Disse vil nok generere en del reiser i løpet av et år.

Når det gjelder mulig reiselivsrelatert trafikk, er slik trafikk kun delvis med i vårt tallmateriale. Dette skyldes at omfanget av denne typen reiser er svært vanskelig å anslå. For reiselivsaktørene i området gir en helikopterrute muligheter for å tiltrekke seg nye kunder, spesielt fra korttidsferiemarkedet, og på sikt er det ikke urimelig å forvente at slike reiser vil slå ut på trafikkstatistikken.

Når vi korrigerer markedsundersøkelsen for private reiser til å gjelde hele populasjonen (befolkningen på Træna og Lovund), og legger til de arbeidsrelaterte reisene, kommer vi fram til et antall reisende på lang sikt på 6 700 per år.

På bakgrunn av det ovenstående kan vi imidlertid argumentere med at det antall ”sikre” reiser som vi kan dokumentere gjennom markedsundersøkelsene nok vil være et for lavt anslag på det antall reiser en reelt sett bør kunne forvente dersom det opprettes en helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø. Vi betrakter derfor dette tallet som et nedre anslag på antall årlige reiser når tilbudet får ”satt seg”.

3.2 TRAFIKKPROGNOSE BASERT PÅ DAGENS REISEAKTIVITET TIL/FRA VÆRØY (SEKUNDÆRDATA)

Når det gjelder trafikkpotensialet på en framtidig helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø, er vi i den heldige situasjonen at det aktuelle helikopteret i dag trafikkerer ruten Værøy-Bodø, noe som gir oss en god analogi for en trafikkprognose for en tilsvarende rute til Træna og Lovund. La oss gjøre noen betraktninger knyttet til dette.

På helikopterruten mellom Værøy og Bodø ble det i 2006 foretatt 7 923 reiser. Dette tilsvarer en ÅDT på 21,7. I 2006 foretok helikopteret, i følge statistikk fra Avinor, 1 092 turer til/fra øya. Dette innebærer at det i gjennomsnitt var 7,3 passasjerer på hver avgang. Når vi vet at

helikopteret tar 15 passasjerer, ser vi at kabinfaktoren (gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse) var 0,49 dette året.

La oss anta at en helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø på sikt vil generere like mange reiser per innbygger som det dagens helikopterrute mellom Værøy og Bodø gjør, ca. 11 reiser per innbygger. I 2007 er det ca. 750 innbyggere på Værøy, og om lag 830 på Træna og Lovund. 11 reiser per innbygger, vil gi 9 100 reiser per år på kort sikt.

Det er forhold som tilsier at dette kan være både et for høyt og for lavt tall. Dette skyldes at det er en del forhold både på tilbuds- og etterspørselssiden som er forskjellige mellom de aktuelle øysamfunnene.

Alternative reisemuligheter og reisekostnader. Alternativet til å benytte helikopter til/fra Værøy, er å reise med ferga. Denne tar 5 timer direkte, og 6 timer når den anløper Røst på veien til/fra Bodø. Per juli 2007 koster det 137 kr for voksne og 493 kr for en personbil inkludert fører. Dersom en ikke skal ha med bil er det altså rimeligere å reise mellom Værøy og Bodø med ferge enn mellom Træna/Lovund og Bodø med hurtigbåt. Reisetiden er omtrent den samme som fra Træna/Lovund. Avgangstidene med ferga fra Værøy må imidlertid betraktes som mindre gunstig enn avgangstidene med hurtigbåten fra Træna/Lovund. Dette trekker kanskje samlet i retning av at de alternative reisemulighetene må kunne betraktes som noe bedre fra Værøy enn dagens hurtigbåttilbud fra Træna/Lovund, når en skal til/fra Bodø. Isolert sett skulle dette tilsi flere helikopterreiser per innbygger fra Træna/Lovund enn fra Værøy.

Mellomlanding og flytid. Dersom Træna og Lovund skal betjenes av helikopter, betinger dette mellomlanding på en av øyene. Dette vil forlenge reisetiden med anslagsvis 20-25 minutter. Dersom flytiden direkte er 35 minutter, vil reisetiden med mellomlanding nærme seg en time. Flytiden mellom Værøy og Bodø er 20 minutter. Dette, kombinert med en forventet høyere billettpris enn dagens takst mellom Værøy og Bodø, trekker i retning av færre reiser per innbygger fra Træna/Lovund enn fra Værøy.

Demografiske forhold og inntekt. Reiseaktiviteten til/fra et sted er også avhengig av befolkningens sammensetning og inntekt. Reiseaktiviteten er normalt sett størst i yrkesaktiv alder. Videre øker reiseaktiviteten med inntekt. Således vil et sted med en høy andel av befolkningen i yrkesaktiv alder og høye gjennomsnittsinntekter per innbygger, isolert sett oppleve en større reiseaktivitet enn det et sted med lav yrkesdeltakelse og lav gjennomsnittsinntekt per innbygger vil oppleve. Vi har imidlertid ikke sett nærmere på dette her, men vil kun påpeke en relevant sammenheng.

Attraherte reiser. Besøksreiser (reiser til/fra et sted foretatt av andre enn stedets egne innbyggere) omtales som attraherte reiser. Slike reiser varierer en del i omfang fra sted til sted blant annet som følge av næringsstrukturen. Et eksportrettet næringsliv (enten tradisjonell vareeksport eller reiselivsaktivitet) er med på å skape flere attraherte reiser enn et næringsliv tuftet på mer hjemmekonkurrerende næringer. Da næringslivet både på Værøy og Træna/Lovund er svært eksportrettet, er det vanskelig å vurdere hvordan antall attraherte reiser per innbygger vil variere mellom stedene.

Næringslivets sammensetning. Næringslivet genererer tjenestereiser, både attraherte reiser (jf. ovenfor) men også reiser foretatt av ansatte i bedriftene. En del næringer er mer reiseintensive enn andre, men vi kan vanskelig si hvordan antall tjenestereiser per innbygger kan forventes å variere mellom Træna/Lovund og Værøy uten å gjøre tilsvarende undersøkelse på Værøy, som den som er foretatt på Træna og Lovund.

Historisk reisemønster. Historisk sett har Værøy vært knyttet til Lofoten, men de senere årene har endringer i næringslivet og kommunikasjonene knyttet kommunen nærmere til Bodø. Træna/Lovund kan ikke sies å ha den samme nærings- og handelsmessige tilknytningen til Bodø, selv om kommunikasjonene de senere årene har gjort øyene mer nordvendt. Isolert sett skulle dette trekke i retning av flere reiser per innbygger fra Værøy enn fra Træna/Lovund.

Som diskutert i punktene ovenfor, er det forhold som gjør at det kan være problematisk å direkte overføre antall helikopterreiser per innbygger mellom Værøy og Bodø når forventet antall helikopterreiser mellom Træna/Lovund og Bodø skal anslås. Men i og med at transportmidlet som eventuelt skal benyttes er det samme, og at det ellers er mange likhetstrekk mellom Værøy og Træna/Lovund, er det imidlertid naturlig å vurdere forventet reiseaktivitet mellom øyene på Helgeland og Bodø opp mot dagens reiseaktivitet mellom Værøy og Bodø. Det er tross alt flere likhetstrekk mellom øysamfunnene som bør tilsi at reisefrekvensen for personreiser til/fra øyene ikke vil variere svært mye.

3.3 TRAFIKKPROGNOSE BASERT PÅ BÅDE PRIMÆR- OG SEKUNDÆR-DATA

Ved å benytte trafikk tall fra den eksisterende helikopterruten mellom Værøy og Bodø, og forutsette samme antall reiser per innbygger (på Træna og Lovund) på en ny rute mellom Træna/Lovund og Bodø, får vi 9 100 reiser på lang sikt på den nye ruten. Dette er nesten 3 000 flere årlige reiser enn det som markedsundersøkelsen viser. Basert på diskusjonen i kapittel 3.2, mener vi at et realistisk antall reiser per innbygger bør ligge rundt dette tallet, i hvert fall når tilbudet har ”satt seg”.

Det kan her nevnes at de regionale lufthavnene i Nord-Norge med lavest trafikk i 2006 var Berlevåg (4 451 passasjerer), Hasvik (5 129 passasjerer), Sørkjosen (8 977 passasjerer) og Båtsfjord (9 403 passasjerer). Trafikktallene for Røst og Værøy var 7 755 og 7 923 som tidligere nevnt.

For private reiser er imidlertid pris en viktig variabel. Dersom prisen blir for høy, eksempelvis ved at det ikke gis betydelige rabatter på barnebilletter, vil nok omfanget av private reiser begrenses en god del. Dersom fullprisen ikke blir så mye over 900 kr, og det gjennomføres samme prispolitikk som på dagens helikopterrute mellom Værøy og Bodø (med 44 % rabatt for barn og 48 % rabatt for honnørreisende) vil helikoptertransport kunne bli et konkurransedyktig alternativ til hurtigbåten.

Med dette som utgangspunkt vil vi anslå at antall årlige reiser på en helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø, vil ligge i intervallet 6 000 – 9 000 når tilbudet får ”satt seg”.

3.4 AVSLUTTENDE KOMMENTARER

Et nytt transporttilbud til/fra et sted vil generelt gi trafikale og regionale virkninger. Virkningene vil øke større desto større endring i transportstandard tilbudet medfører. Vanligvis fokuserer en på følgende forhold når det gjelder regionale virkninger av et tiltak, jf. Statens vegvesen (2006):

1. De reisende endrer rutevalg og/eller transportmiddel.
2. De reisende endrer reisemål.
3. De reisende endrer reisehyppighet (generert trafikk).
4. Endring i lokalisering av arbeidsplasser.
5. Endring i befolkningsutvikling og/eller sysselsettingsnivå.

La oss se litt nærmere på disse punktene, og relatere dem spesielt til situasjonen på Træna og Lovund.

Ad. punkt 1 (Endring av rutevalg og/eller transportmiddel). Når det gjelder en mulig helikopterrute, vil denne helt klart påvirke de reisendes valg av transportmiddel. Som tidligere nevnt foregår mange av reisene til/fra Bodø i dag med hurtigbåt. Mange av disse reisene vil bli erstattet med bruk av helikopter direkte til/fra fylkeshovedstaden. Det er også en del bedrifter som kommenterer de mulighetene helikopter gir i forbindelse med frakt av komponenter og reservedeler til maskiner og produksjonsutstyr. For hasteforsendelser vil bruk av rask transport med helikopter gi viktige tidsgevinster i forhold til bruk av båt. Det er også kommentert at viktig servicepersonell som må hentes inn eksternt, ved en helikopterrute kan komme raskt både til og fra Lovund/Træna. Det bør også nevnes at det for pasienttransporter mellom Træna/Lovund og Nordlandssykehuset i Bodø vil være aktuelt å benytte en framtidig helikopterrute. I dag har Helse Nord avtale med Lufttransport AS om slike transporter mellom Værøy og Bodø.

Ad. punkt 2 (Endring av reisemål). En ny reisemulighet vil ofte føre til at en del reiser endrer målpunkt. Der en eksempelvis tidligere reiste til Sandnessjøen, vil en i framtiden heller reise til Bodø. En betydelig nedkorting av reisetiden til et sted, vil naturlig nok endre attraktiviteten til dette stedet, og således kunne bidra til å "overføre" reiser til det "nye" stedet. Dette gjelder naturligvis også motsatt vei. En helikopterrute til Træna og Lovund vil gjøre det langt lettere og mer attraktivt for bedrifter og offentlige etater å legge kurs, møter og seminarer til disse øyene. Dette, sammen med de mulighetene som åpner seg på opplevelses- og incentivmarkedet, vil nok innebære at en del reiser endrer sluttdestinasjon.¹⁴

Ad. punkt 3 (Endret reisehyppighet). Et nytt transporttilbud, som reduserer reisemotstanden, eller kostnadene ved å reise, vil generere ny trafikk. En innkorting av reisetiden fra 5-6 timer til 35 minutter, må sies å være en betydelig innkorting som vil redusere de reisendes totale tidskostnader samt også redusere de betalbare reisekostnadene gjennom mindre behov for overnatting. Det er således rimelig sikkert at det nye tilbudet vil medføre flere reiser til/fra

¹⁴ Begrensningen som dagens transporttilbud gir for utviklingen av reiselivet på Helgeland, er blant annet diskutert i Hanssen og Solvoll (2007).

Lovund/Træna såfremt ikke hurtigbåttilbudet reduseres. Hvor stort reiseomfang vi her snakker om er imidlertid svært vanskelig å si noe sikkert om.

Det er også viktig å huske på at dersom det etableres en helikopterlandingsplass, åpnes det samtidig også muligheter til annen trafikk enn den rutebaserte. Vi tenker her spesielt på muligheter til å chartre helikopter for å fly inn eksempelvis turistgrupper. Dette kan være aktuelt for reiselivsbedriftene i området i forbindelse med utforming av skreddersydde seminar- og opplevelsespakker for mindre grupper både fra private bedrifter men også fra offentlige etater. Jf. ovenfor. Dette er en mulighet som blant annet nevnes av Lovund rorbuhotell. Ansvarlig for den årlige Trænafestivalen, som går av stabelen 3 dager i juni, ser også muligheter ved en helikopterrute. På festivalen i 2007 spilte rundt 30 band, med til sammen over 100 artister. Anslagsvis 2 000 personer besøkte Træna i tilknytning til arrangementet. Arrangementet har i dag en komplisert logistikk, der en helikopterrute ville hatt en stor positiv betydning, ikke minst i forhold til en planlagt utvidelse av festivalen med møter, seminarer etc. Svært mange av artistene reiser via Bodø.

Ad. punkt 4 (Lokalisering av arbeidsplasser). Når det gjelder lokalisering av arbeidsplasser, vil bedre kommunikasjoner til/fra et sted isolert sett gjøre stedet mer attraktivt for etablering av ny virksomhet etter utvidelse av eksisterende virksomhet. Når det gjelder Træna/Lovund vil helikopterlandingsplasser og en helikopterrute åpne nye muligheter for reiselivsnæringen, spesielt i forhold til opplevelses- og incentivmarkedet, jf. ovenfor. Ellers vil naturlig nok en permanent helikopterrute til/fra Bodø muliggjøre etablering av relativt reiseintensive arbeidsplasser dersom rutetilbudet oppfattes som pålitelig, både mht. at det vil være permanent, og i forhold til regulariteten på selve flygningene. Det er imidlertid ikke noe i våre intervjuer som skulle tilsi noen form for nyetableringer som en direkte følge av at det opprettes en helikopterrute.

Ad. punkt 5 (Befolkningsutvikling og sysselsetting). Som beskrevet i kapittel 1.4 har det vært en befolkningsnedgang i både Lurøy og Træna. Det har imidlertid skjedd en sentralisering internt i kommunene, slik at eksempelvis Lovund har opplevd en befolkningsøkning på over 30 % de seneste 9 årene. Bedre kommunikasjoner virker generelt og isolert sett positivt på næringsaktivitet og sysselsetting, og dermed befolkningsutviklingen. Dette har vi blant annet sett gjennom etableringen av kortbanenettet og de regionale flyrutene, jf. for eksempel Bråthen (2003) eller Solvoll og Amundsveen (2004). Gode kommunikasjoner er også viktig i tilknytning til rekruttering av arbeidskraft, kanskje spesielt det en kan omtale som kompetansesarbeidsplasser. Således er det ikke urimelig å anta at en daglig helikopterrute til/fra Bodø vil ha en klart positiv betydning i forhold til befolkningsutviklingen og sysselsettingen på Træna og Lovund.

3.4.1 Spesielt om fordelingsvirkninger

Dersom det opprettes en helikopterrute mellom Bodø og Træna/Lovund, vil en betydelig del av tjenestereisene være overført trafikk fra andre transportmidler. For tjenestereiser til Trondheim og Oslo benyttes i dag både hurtigbåt til/fra Bodø samt til/fra Sandnessjøen for å komme til en lufthavn (henholdsvis Bodø og Stokka). Dette innebærer at både hurtigbåtruten til/fra Bodø (NEX + Trænaruten) og til/fra Sandnessjøen (Trænaruten) vil miste noen

passasjerer til helikopterruten. Dette vil naturlig nok redusere trafikkinntektene til hurtigbåtene. Dersom vi eksempelvis antar at det vil bli 2 500 færre fullprisbetalende hurtigbåtreiser til/fra Bodø årlig, vil dette redusere trafikkinntektene til rederiene som driver rutene med rundt 1,1 mill. kr per år.

Det samme gjelder de bedrifter i området som tilbyr båtskyss til/fra fastlandet. En slik bedrift er Lovund Skyss som tilbyr turer både til Bodø og Sandnessjøen. Denne båten vil nok også miste en del kunder til helikopteret. Her kan det nevnes at reisetiden fra Lovund til Sandnessjøen er om lag 50 minutter med skyssbåten til Lovund Skyss, og at prisen for leie av båt per juli 2007 er 6 580 kr en vei. Båten tar maksimalt 11 personer. Dersom det er 8 personer som reiser blir således prisen per person 823 kr en vei.

Når det gjelder flyreiser, vil en del reiser overføres fra Stokka og Røssvoll til Bodø. Dette vil være de flyreisene fra disse lufthavnene der de reisende i dag benytter hurtigbåt eller skyssbåt til Mo i Rana eller Sandnessjøen for å ta fly derfra til Trondheim og Oslo. En del reiser som i dag går med tog fra Mo i Rana til Trondheim, vil også bli overført til helikopteret. Generelt vil en helikopterrute mellom Bodø og Træna/Lovund styrke Bodø som reisemål, delvis på bekostning av Sandnessjøen og Mo i Rana.

4. OPPSUMMERING OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Nedenfor gis det en kortfattet oppsummering av innholdet i notatet før det til slutt gis noen avsluttende bemerkninger.

4.1 OPPSUMMERING

Helikopterruten mellom Værøy og Bodø drives i 2007 av Lufttransport AS med et 15 seters Augusta 139 helikopter. Det er to daglige rundturer på hverdager fra Bodø kl. 09.15 og kl. 16.00. Med en flytid mellom Bodø og Træna/Lovund på 30 min - 35 min (55 min – 60 min ved mellomlanding), har maskinen således kapasitet til å fly også en slik rute.

Formålet med denne utredningen å forsøke å dokumentere hvilket reisepotensial knyttet til både *arbeidsrelaterte* og *private* reiser en framtidig helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø har.

I notatet vil det ikke gjøres vurderinger rundt de tekniske mulighetene for og investerings- og driftskostnadene ved å anlegge helikopterlandingsplasser på de aktuelle øyene samt kostnadene ved å etablere et daglig rutetilbud til/fra øyene og Bodø. Et framtidig rutetilbud må sees i sammenheng med flyrutetilbudet på de regionale flyrutene (de såkalte FOT-rutene), der staten kjøper flyrutetjenester.

For å besvare problemstillingen ble det i juli 2007 gjennomført markedsundersøkelser blant befolkning og næringsliv både på Træna og Lovund. I alt 25 bedriftsledere ble intervjuet over telefon, mens 296 privatpersoner ble intervjuet, delvis ved personlige intervjuer og delvis over telefon, om bedriftenes og husholdningens forventede bruk av en framtidig helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø.

I dag foregår reiser mellom Træna/Lovund og Bodø i all hovedsak med hurtigbåttilbudet til/fra Bodø. Dette innebærer reisetider på mellom 5 timer og 6 timer hver vei og ikke muligheter for reiser fram og tilbake samme dag, såfremt det ikke er snakk om en reise til/fra Bodø.¹⁵ På en del av tjenestereisene, anslagsvis 5 %, som har målpunkt i Sør-Norge (ofte Oslo), benyttes skyssbåt primært til/fra Sandnessjøen og lufthavnen der. Reiser ut av kommunen med bruk av offentlig transport betinger i stor grad overnatting, dersom en ikke ordner seg med privat skyss til/fra øyene.

Næringslivet er villig til å betale mellom 900 kr og 1 000 kr for en helikopterreise til Bodø, såfremt avgangene er gunstige. Dette innebærer en avgang fra Træna/Lovund om morgenen (helst mellom kl. 07.00 og kl. 07.30) og retur fra Bodø om ettermiddag/kveld (helst mellom kl. 16.00 og kl. 18.00).

Basert på intervju med sentrale næringsaktører på Træna og Lovund, anslås antall årlige arbeidsrelaterte reiser med helikopterruten å bli 2 150 på lang sikt. Når det gjelder bruk av

¹⁵ Det er ca. 4 timer mellom hurtigbåtens ankomst og avgang i Bodø.

helikopterruten til private reiser, er antall årlige reiser beregnet til 1 640 (lavt anslag) og 4 600 (høyt anslag). Samlet reiseaktivitet blir da mellom 4 000 reiser og 6 700 reiser per år. Dette innebærer at antall reiser per innbygger (på Træna og Lovund) blir mellom 5 og 8. Da markedsundersøkelsen ikke omfatter private besøksreiser og kun i begrenset grad kunde- og leverandørbesøk til bedrifter og reiselivsrelatert trafikk, og siden influensområdet til helikopterruten nok er en del større enn det området markedsundersøkelsen dekker (Træna og Lovund), vil det antall reiser markedsundersøkelsen gir måtte oppfattes som et nedre, eller pessimistisk, anslag på forventet antall reiser. Dette bekreftes også av det faktum at antall helikopterreiser til/fra Værøy i 2006 var nesten 8 000, noe som gir 11 reiser per innbygger per år. Det er lite som tilsier at antall reiser mellom Træna/Lovund og Bodø skulle bli særlig mye lavere enn dette, siden disse øysamfunnene er relativt like på mange områder.

På bakgrunn av det ovenstående mener vi at et mer realistisk antall reiser per år er mellom 6 000 og 9 000, (7 til 11 reiser per innbygger på Lovund og Træna) i hvert fall når ruten får ”gått seg til”, og under forutsetning av god regularitet, en fullpris som ikke beveger seg så mye over 900 kr en vei samt rabattordninger for barn og honnør, og avgangstider som antydte tidligere.

Til slutt må det påpekes at et nytt transporttilbud vil innebære fordelingsvirkninger siden mange av reisene med helikopteret vil være overført trafikk fra andre transportmidler. Dette vil spesielt gjelde det rutegående hurtigbåttilbudet mellom Træna/Lovund og Bodø og Sandnessjøen samt det private skyssbåttilbudet i området. Disse båttilbudene vil miste en del trafikk til helikopteret, og således oppleve reduserte trafikkinntekter.

4.2 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Vi har ovenfor argumentert for at en helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø sannsynligvis vil ha et trafikkpotensial på mellom 6 000 og 9 000 reiser per år ved de forutsetninger om pris og rabattstruktur, frekvens og avgangstider som vi har lagt til grunn. Et sentralt spørsmål er selvfølgelig om en slik rute bør opprettes, dersom en antar at trafikkprognosen er tilnærmet riktig. Dette spørsmålet kan besvares ut fra både en distriktspolitisk, en bedriftsøkonomisk og en samfunnsøkonomisk tilnærming.

Som et distriktspolitisk virkemiddel, vil en helikopterrute være positiv for øysamfunnene på nordre Helgeland, såfremt ikke hurtigbåttilbudet svekkes som en konsekvens av at befolkning og næringsliv på Træna og Lovund får et nytt transporttilbud som vil konkurrere med eksisterende tilbud.¹⁶ Ut fra en målsetting om å forbedre transportstandarden til befolkning og næringsliv i dette området, kan en argumentere for at helikopterruten bør etableres.

Rent bedriftsøkonomisk bør ruten opprettes dersom inntektene ruten generer er større enn de nødvendige investerings- og driftskostnader som må påregnes. Her kan det selvsagt tenkes en ”modell” der en skiller mellom kostnadene knyttet til nødvendige investeringer i landings-

¹⁶ Et aktuelt eksempel på en slik problemstilling er Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST). Når LOFAST er ferdig ønsker regionveisjef Torbjørn Naimak å legge ned fergesambandet mellom Svolvær og Skutvik siden mye av trafikkgrunnlaget for denne fergestrekningen blir borte når en kan kjøre fergefritt mellom E6 og Lofoten.

plasser og terminalanlegg og driften av selve helikopterruten. Dersom kostnadene til nødvendig infrastruktur dekkes av andre, vil en operatør finne det bedriftsøkonomisk interessant å etablere en rute dersom driftskostnadene er lavere enn trafikkinntektene. Uten at vi kjenner kostnadene verken til nødvendige investeringer i infrastruktur eller driftskostnader for et ruteopplegg tilsvarende det en i dag har til/fra Værøy, er det rimelig å anta at inntektene ikke vil være store nok til å dekke kostnadene ved rutetilbudet. Således vil det bedriftsøkonomisk betraktet ikke bli opprettet en daglig helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø.

Dersom en legger en samfunnsøkonomisk tilnærming til grunn bør ruten opprettes dersom samfunnets nytte av ruten er større enn samfunnets kostnader ved å etablere og drive ruten. Gjennom markedsundersøkelsene og erfaringstall fra helikopterruten mellom Værøy og Bodø, har vi et anslag på forventet trafikk på den nye helikopterruten. Nyttens, målt i kroner, vil da være summen av verdsettingen av disse reisene. Denne verdsettingen vil være betydelig høyere enn trafikkinntektene siden alle som reiser verdsetter reisen likt eller høyere enn billettprisen de må betale. Samfunnets kostnader ved å etablere og drive ruten er lik de bedriftsøkonomiske kostnadene korrigert for eventuelle fiskale avgifter og eksterne kostnader. Hvordan dette regnestykket ser ut har vi ikke grunnlag for å si noe sikkert om ved de data vi har tilgjengelig.

Dersom en helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø skal kunne bli en realitet, bør det gjennomføres en samfunnsøkonomisk analyse av det nye samferdselstilbudet. I denne analysen må en nytte-kostnadsanalyse av den nye ruten stå sentralt. Selv om en endelig beslutning om realisering vil fattes av politikere, vil disse bygge sin innstilling på klare fakta om rutens nytte og kostnader, spesielt når de ikke har noen lokal tilknytning til Helgeland.

REFERANSER

- Bråthen, S (2003). Luftfartens rolle i regional samferdsel. Vedlegg til etatenes planforslag til Nasjonal transportplan 2006-2015.
- Hanssen, T-E og Solvoll, G (2007). Transport og reiseliv på Helgeland. SIB-rapport 2/2007. Handelshøgskolen i Bodø.
- Jørgensen, F (1995). Prognoser – hvilke teknikker finnes og hvor gode er de? MA-logistikk og ledelse nr. 5, 9 og 10.
- Selnes, M (2006). Småsamfunnsatsingen på Nord-Helgeland. Forprosjekt for forsøksvirksomhet ”Gratis hurtigbåt- og fergetransport”. Rapport datert 30. mai 2006. Bedriftskompetanse, Bodø.
- Solvoll, G (1994). Bilsalgspregner – en analyse av spørreundersøkelser som prognosemetode. NF-rapport nr. 5/94. Nordlandsforskning, Bodø.
- Solvoll, G og Amundsveen, R (2004). Regional luftfart i nord. Status og aktuelle problemstillinger. Handelshøgskolen i Bodø.
- Statens vegvesen (2006). Konsekvensanalyser. Håndbok 140.

**VEDLEGG 1: SPØRRESKJEMA/INTERVJUGUIDE BEDRIFTS-
UNDERSØKELSE**

Spørreskjema helikopterrute Træna/Lovund - Bodø

Kommune: Lovund Træna

Bedriftens navn: _____

1. **Antall årsverk:** _____ i dag _____ om 5 år

2. **Hvor mange tjenestereiser foretar ansatte i din bedrift til/fra Bodø i et "normalår"?** (en reise er en vei). (Dette gjelder også reiser til andre steder, der Bodø benyttes som transittsted).

_____ reiser

3. **Hvilket transportmiddel benyttes?**

	Prosent av turene
<input type="checkbox"/> Hurtigbåt	____%
<input type="checkbox"/> Bil	____%
<input type="checkbox"/> Ferje/bil	____%
<input type="checkbox"/> Hurtigbåt/bil	____%
<input type="checkbox"/> Annet _____	____%

Anta at det etableres en daglig helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø. Flytiden vil være 30-35 minutter. (45-50 minutter ved mellomlanding).

4. **Hva vil du betrakte som en "rimelig" pris for en reise fra Træna/Lovund til Bodø?**

_____ kr

5. **Hvilken avgangstid ville passe best for din bedrift?**

- Fra Bodø: kl. _____ kl. _____
- Fra Lovund/Træna: kl. _____ kl. _____

6. Anta at prisen en vei er 900 kr. Hvor mange tjenestereiser vil du anslå at ansatte i din bedrift vil gjennomføre med helikopter til/fra Bodø i et ”normalår”? (En tur/returreise er 2 reiser)

I dag

- Ingen reiser
- 1-5 reiser
- 6-10 reiser
- 11-15 reiser
- 16-20 reiser
- 21-25 reiser
- 26-30 reiser
- Over 30 reiser, Ca. _____ reiser.

Om 5 år

- Ingen
- 1-5 reiser
- 6-10 reiser
- 11-15 reiser
- 16-20 reiser
- 21-25 reiser
- 26-30 reiser
- Over 30 reiser, ca. _____ reiser

7. Anta at prisen en vei er 900 kr. Hvor mange kunde-/leverandørbesøk vil du anslå at du vil få, der helikopter tur/retur Bodø benyttes?

I dag

- Ingen reiser
- 1-5 reiser
- 6-10 reiser
- 11-15 reiser
- 16-20 reiser
- 21-25 reiser
- 26-30 reiser
- Over 30 reiser, Ca. _____ reiser.

Om 5 år

- Ingen
- 1-5 reiser
- 6-10 reiser
- 11-15 reiser
- 16-20 reiser
- 21-25 reiser
- 26-30 reiser
- Over 30 reiser, ca. _____ reiser

8. Er det andre forhold knyttet til en helikopterrute mellom Træna/Lovund og Bodø du ønsker å trekke fram?

Takk for hjelpen!

VEDLEGG 2: SPØRRESKJEMA PRIVATE REISER

Helikopterrute til Lovund/Træna

Behovsundersøkelse

Undersøkelsen gjelder firma:

Undersøkelsen gjelder offentlig etat:

Undersøkelsen gjelder privatperson:

Jeg vil ikke benytte helikopter på reiser til/fra Bodø:

Jeg vil benytte helikopter på reiser til/fra Bodø:

	1-2 ganger	3-4 ganger	mer enn 4 ganger
Ukentlig:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Månedlig:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årlig:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Jeg vil benytte helikopter til/fra Bodø på:

Ukedager

Helgene

Begge deler

Hva er avgjørende for at du skal benytte helikopter på reiser til/fra Bodø:

Antall avganger per dag:

Helikopteret må ha god komfort:

Stort helikopter (flere enn 10 seter)

Færrest mulig mellomlandinger (maks. 2)

Annet _____

Jeg vil benytte helikopter selv om billettprisen blir høyere enn båtpris: Ja Nei

Annet: _____

