

RAPPORT

NÆRINGSVIRKNINGER AV Å FORLENGE RULLEBANEN VED VADSØ LUFTHAVN



MENON-PUBLIKASJON NR. 62/2018

Av Simen Pedersen, Leo A. Grünfeld og Ellen Balke Hveem



Forord

Menon Economics har på oppdrag fra Vadsø kommune utredet næringsvirkninger av å utvide rullebanen på Vadsø lufthavn fra dagens 990 meter til henholdsvis 1 550 og 2 500 meter.

Eva Steen Jensen har vært vår kontaktperson i Vadsø kommune, og kommet med oppklarende informasjon i utredningsarbeidet.

Prosjektet er gjennomført i perioden mai-juli 2018. Rapporten er skrevet av Simen Pedersen og Ellen Balke Hvem. Kvalitetssikrer i Menon Economics har vært Leo Grünfeld, som også har kommet med tekstlige bidrag til sluttrapporten.

Vi takker vår oppdragsgiver og lokale kontakter for alle bidrag og et godt samarbeid.

Forfatterne står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

Juli 2018

Simen Pedersen
Prosjektleder
Menon Economics

Innhold

SAMMENDRAG	3
1. BAKGRUNNEN FOR OG BESKRIVELSEN AV OPPDRAGET	9
1.1. Bakgrunn	9
1.2. Problemstilling og formål	9
1.3. Oppdraget	9
2. BESKRIVELSE AV VARANGER-REGIONEN I DAG	10
2.1. Beskrivelse av regionen, flyplasser i området og flytilbud fra Vadsø lufthavn	10
2.2. Demografi og bosetting	11
2.3. Arbeidspendling	12
2.4. Næringslivet i regionen	15
2.5. Reiseliv og handel	16
2.6. Annet eksportrettet næringsliv	20
2.7. Privat lokal tjenesteyting	20
2.8. Offentlig sektor	21
3. FLYTRAFIKK OG LEKKASJE MELLOM FLYPLASSER	23
3.1. Samlet flytrafikk fra Vadsø og Kirkenes	23
3.2. Reisemønster	25
3.3. Passasjerlekkasje mellom Vadsø og Kirkenes	26
4. NULLALTERNATIVET (RULLEBANE PÅ 990 METER)	29
5. UTVIDELSE AV RULLEBANEN TIL 1 550 METER	32
5.1. Pris på flyreiser med større fly og direkteruter	32
5.2. Grunnlag for å etablere direkteruter med større fly fra Vadsø	32
6. UTVIDELSE AV RULLEBANEN TIL 2 500 METER	34
6.1. Scenario 1: Rolig vekst fremover	34
6.2. Scenario 2: Vadsø: Senter for «reiselivsmagneten Varangerhalvøya»	36
7. KONKLUSJON OG ANBEFALING	43
REFERANSELISTE	45
VEDLEGG 1 - METODISK TILNÆRMING	46
ITEM-modellen	46
VEDLEGG 2 – INTERVJU	47
Informanter	47
Intervjuguide	48

Sammendrag

I forbindelse med behandlingen av Regional transportplan 2018-2029 i desember 2017 diskuterte Finnmark Fylkesting forlengelse av rullebanen på Vadsø lufthavn fra dagens 997 meter til 1 550 meter. På denne bakgrunn ønsket Vadsø kommune å få kunnskap om passasjerlekkasje til Høybuktmoen/Kirkenes samt konsekvenser for nærings- og arbeidslivet og bosettingen i regionen av at rullebanen forlenges. I vår analyse av næringsvirkninger har vi vurdert to forlengelsesalternativer, til henholdsvis 1 500 og 2 500 meter. Alternativene er vurdert opp mot videreføring av dagens rullebane på 997 meter. I vurderinger av næringsvirkninger av de ulike alternativene anslår vi at en utvidelse til 1 550 meter ikke gir utslag på endret rutetilbud. Virkninger på rutetilbudet og tilhørende næringsvirkninger av å forlenge rullebanen til 2 500 meter er usikre. Vi har derfor valgt å etablere et høyt og lavt scenario. I det høye scenarioet, som innebærer at flyplassen er utløsende for vekst i reiselivet på Varangerhalvøya, finner vi at forlengelsen av rullebanen bidrar til en omsetningsvekst i regionen på 458 millioner kroner i 2025, med positive følgevirkninger for sysselsetting og bolyst. I det konservative anslaget, som innebærer rolig vekst fremover, finner vi grunnlag for å si at reiselivet vil ha en omsetningsvekst på mellom 17 millioner kroner i 2025. I vår analyse har vi ikke vurdert andre tiltak som kan være utløsende for reiselivet i regionen. Før man eventuelt beslutter å gå videre med ideen om å utvide rullebanen til 2 500 meter bør man også vurdere i hvilken grad en hurtigbåt fra Kirkenes til Vadsø kan være en mer kostnadseffektiv måte å realisere de samme næringsvirkningene på.

Tre alternativer er vurdert

Med forlengelse av rullebanen i Vadsø til 1550 meter vil flyplassen kunne ta ned passasjerfly av B-klasse med rundt 100 seter. Widerøe har allerede begynt å operere med slike fly (Embraer 190-E2). Dette kan både påvirke rutetilbud og pris på flybilletter til og fra Vadsø. For å kunne ta ned fly av C-klasse (Boeing 737-800 og Airbus 320) trengs normalt en rullebane på 2 500 meter. Basert på dette grunnlaget omfatter vår analyse vurderinger av nærings-, arbeidslivs- og bosettingseffekter i tre alternativer:

- Videreføring av dagens rullebane på 997 meter (nullalternativet)
- Forlenge rullebanen på Vadsø lufthavn til 1 550 meter
- Forlenge rullebanen på Vadsø lufthavn til 2 500 meter

Usikkerheten rundt utfallet av å forlenge rullebanen til 2 500 meter er stor. Vi har derfor valgt å se for oss to scenarier for dette alternativet:

- Scenario 1: Rolig vekst fremover
- Scenario 2: Vadsø som senter for reiselivsmagneten Varangerhalvøya

For at en utvidelse av rullebanen til 1550 meter skal ha noen betydning for Vadsø og regionen rundt er det nødvendig (men ikke tilstrekkelig) at

- 1) flyselskapene velger å øke kapasiteten eller frekvensen på ruter til og fra Vadsø lufthavn og/eller
- 2) flyselskapene velger å kutte prisen på reiser til og fra Vadsø lufthavn

Det er liten grunn til å forvente at prisene på flyreiser skal endres uten at flytilbudet blir endret. Det er derfor ikke grunnlag for å forvente at (2) slår til uten at (1) først er på plass. Vi mener det er lite sannsynlig at Widerøe faktisk vil benytte sine Embraer E190 E2 på ruter Vadsø og Tromsø i overskuelig fremtid, selv om det er muligjort. De samme vurderingene vil også gjelde andre flyselskaper. Passasjergrunnlaget mellom Bergen og

Tromsø/Bodø er langt større enn det man har som potensial for ruter mellom Vadsø og henholdsvis Oslo og Tromsø. Vi har derfor ikke funnet faglig grunnlag for å vurdere et scenario 2 i forbindelse med å forlenge rullebanen til 1 550 meter. Vi ser liten grunn til å etablere et høyt scenario ved en utvidelse av rullebanen til 1 550 meter.

Kort om Varanger-regionen

Vadsø er administrasjonssenter i Finnmark og kommersielt senter i Nord-Varanger. Vi benytter betegnelsen Varanger-regionen som er basert arbeidsmarkedet for Vadsø og nabokommunene innen pendleravstand, Vardø, Nesseby og Tana. Kommunen har 6033 innbyggere per 1. januar 2018. Utfallet av regionsreformen hvor Finnmark og Troms skal slås sammen til et fylke blir avgjørende for hvordan verdiskaping og sysselsetting i offentlig sektor i Vadsø kommer til å se ut i fremtiden. Det er allerede besluttet at hovedsetet for fylkesmannen i det nye fylket kommer til å legges til Vadsø kommune, mens organiseringen av en framtidig fylkeskommune holder på å utredes. Med fylkesmannens hovedsete i Vadsø vil imidlertid de ansattes reisevirksomhet øke når kommuner i Troms også skal besøkes.

Videreføring av dagens situasjon

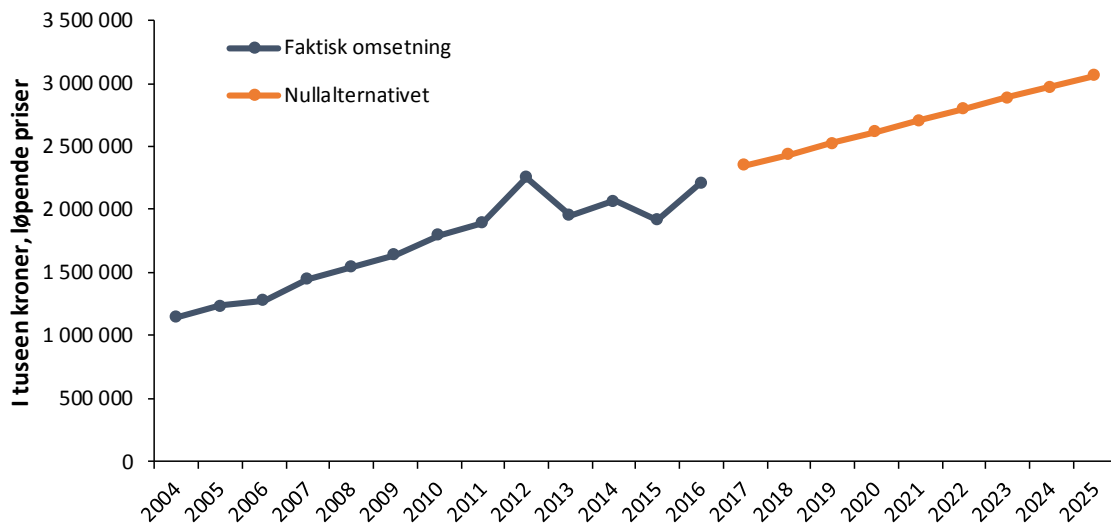
I nullalternativet er det rimelig å legge til grunn at omsetningen i reiseliv og handel utvikler seg på samme måte som den historiske utviklingen fra 2004 til 2016. Særlig de siste 10 årene har Finnmark sett en kraftig økning i reiselivsvirksomhet. Utover videreføring av denne utviklingen er vi kjent med at det er to endringer som kan ha innvirkning på omsetningstallene:

- Sammenslåing av Troms og Finnmark fylkeskommune
- Sammenslåing av fylkesmennene i Troms og Finnmark

Det er god grunn til å forvente at disse to sammenslåingen vil øke reiseaktiviteten markant mellom Vadsø og Tromsø, og mellom Vadsø og andre deler av Troms. Dette vil slå inn i alle tre scenarier vi skisserer.

Resultatet av å fremskrive den historiske utviklingen av omsetningen innenfor reiseliv og handel, samt å legge på en omsetningsøkning på 2,5 millioner kroner per år som følge av sammenslåing av fylkesmann og fylkeskommune er vist i **Feil! Fant ikke referanseilden.A**. Det gir en omsetning innenfor reiseliv og handel i analyseåret 2025 på cirka 3,1 milliarder kroner. Utover jevn omsetningsvekst innenfor reiseliv og handel, vil utviklingen gi ringvirkninger som følge av lokale kjøp fra tjenesteytende næringer. Basert på disse vurderingene, og det faktum at reiseliv og handel har et stort potensial, forventer vi at sysselsettingen innenfor reiseliv, handel og tjenesteyting også vil øke. I 2025 forventer vi en vekst i antall sysselsatte i reiseliv, handel og annen lokal tjenesteyting på cirka 200 sysselsatte. Veksten i næringsaktivitet og sysselsatte forventes å bidra til økt bolyst til regionen.

Figur A Faktisk og prediktert omsetning for reiseliv og handel i nullalternativet i tusen kroner, løpende priser



Kilde: Menon Economics

Utvidelse av rullebane til 1550 meter vil ikke gi utslag på endret rutetilbud

For at en utvidelse skal lede til økt kapasitet og lavere priser må tanken være at man får tilgang til flytyper som man i dag ikke kan ta ned på flyplassen. Med en utvidelse til 1550 meter vil flyplassen kunne ta imot fly av type B (ICAO Aerodrome Reference Code) som driver innen kommersiell persontransport. Den mest aktuelle flytypen i denne sammenhengen er Widerøes nye Embraer E190 E2 som tar opptil 114 passasjerer. Dette er over dobbelt så mange passasjerer sammenlignet med den vanlige Bombardier Dash-8. Dette flyet krever opptil 1650 meter lang rullebane for takeoff med full last og maksimal rekkevidde (3400 km), men krever under 1550 meter for kortere flyvninger – for eksempel fra Vadsø til Tromsø eller Oslo. Denne flytypen er dermed egnet for å dekke de behov man kan få ved Vadsø lufthavn. Større fly av type C (eksempelvis Boeing 737 og Airbus A-320) krever lengre rullebane.

Vi mener det er lite sannsynlig at Widerøe faktisk vil benytte sine Embraer E190 E2 på ruter Vadsø og Tromsø i overskuelig fremtid, selv om det er muligjort. Passasjergrunlaget mellom rutene Bergen – Tromsø, Bergen-Bodø og Sandefjord-Trondheim, hvor Embraene opererer i dag (eller fra august), er langt større enn det man har som potensial for ruter mellom Vadsø og henholdsvis Oslo og Tromsø. I tabell A under presenteres antall pax med Widerøes direkterute mellom Bergen og Bodø/Tromsø. I 2013 og 2015 fløy man utelukkende med Dash-8 og en stor andel av de reisende mellom disse byene ble skipet over Gardermoen med SAS og Norwegian. Med et antall direkte passasjerer på cirka 30 000 samlet for begge veier, må vi forvente at kundegrunlaget lå på over 100 000 passasjerer på disse strekningene. På slutten av 2017 startet SAS opp sin direktelinje mellom Tromsø og Bergen og tallene viser at i 2017 økte antall reisende til over 50 000 til tross for at SAS kun opererte med direkterute i noen uker. Widerøe annonserte nylig at de ønsker å øke antall flyvninger mellom Bergen og Tromsø fra en til to ganger daglig.

Tabell A Antall reisende med direkterute

Fra	Til	2013	2015	2017
Bodø	Bergen	9 678	12 665	11 668
Bergen	Bodø	12 263	15 966	19 377
Bergen	Tromsø	9 491	15 021	27 154
Tromsø	Bergen	9 968	14 892	24 926

Kilde: Avinor

Til sammenligning viser statistikken at det ble fraktet om lag 10 000 passasjerer mellom Vadsø og Tromsø i 2017. Dersom bildet er balansert står vi da overfor et passasjergrunnlag i dag på 20 000. Befolkningsgrunnlaget og mangel på mulige alternative veier til Tromsø tilsier at potensialet i passasjergrunnlaget ikke er veldig mye større til Tromsø, selv om prisene skulle falle en del.

På ruten fra Kirkenes til Oslo finner vi cirka 25 000 reisende summert begge veier med startpunkt på Varangerhalvøya. Dette tilsier at cirka 1 av 4 som flyr mellom Oslo og Kirkenes kommer fra denne regionen. Fra Kirkenes går det hver dag tre flyvninger til Oslo. Det er da mulig å argumentere for at Widerøe kunne få lønnsomhet i en flyvning om dagen fra Vadsø til Oslo. Når det er sagt tror vi at Widerøe har andre strekninger som egner seg bedre til å benytte Embraer-flyene fordi de har større passasjergrunnlag (for eksempel Sandefjord-Tromsø og andre destinasjoner fra Bergen). Den samme vurderingen gjelder dersom man ser på andre flyselskaper som også opererer Embraer-fly (eksempelvis Finnair).

Basert på vår analyse legger vi til grunn at en utvidelse av rullebanen til 1 550 meter ikke vil gi utslag i endret rutetilbud utover det som ligger inne i nullalternativet, hverken på kort eller lang sikt. Det er da heller ikke hensiktsmessig å regne på endringer i nytte for regionen i form av økt økonomisk aktivitet og bedret velferd, sett opp mot nullalternativet.

Utvidelse av rullebane til 2 500 meter kan utløse at Vadsø blir en «reiselivsmagnet»

Usikkerheten rundt næringsvirkninger av å forlenge rullebanen til 2 500 meter er stor. Vi har derfor valgt å etablere to scenarier, et høyt og et lavt. I det lave scenariet legger vi til grunn at man i liten grad satser på reiselivsutvikling i Varanger-regionen, selv med den lengre rullebane. Vi legger til grunn at det da er markert for at det lander/letter to C-klassefly på nye Vadsø lufthavn per uke, i regulær rutetraffic. Dette åpner for en økning i antall gjestedøgn på 7 500 per år, og en meromsetning i reiselivsnæringen på 15 millioner kroner i 2025. For annet eksportrettet næringsliv vil en flyvning til Oslo med sjeldne avganger gi en helt marginal gevinst i form av reduserte reisekostnader og økt tilgjengelighet. Vi legger til grunn at produktiviteten og derav verdiskapingen per sysselsatt øker med 1 prosent i forhold til nullalternativet. I lokalt næringsliv og offentlig sektor er det ingen grunn til å forvente noen direkte effekter på sysselsetting og verdiskaping i et slikt scenario.

Erfaring viser at det er i kombinasjonen av tung satsning på reiselivstjenester og god tilgjengelighet gjennom flytilbud at reiselivsnæringen kan få en kraftig oppblomstring. Det er dette vi har sett i Tromsø, Alta, Lofoten og i enkelte skidestinasjoner lenger sør. I dette «optimistiske scenariet» legger vi derfor til grunn at aktørene i Varanger-regionen legger til rette for en kraftig økning i tilbudet av overnattingsplasser og opplevelsesprodukter. I tillegg legger vi til grunn at både regulær rutetraffic med fly av typen Boeing 737 /Airbus-320 vil etableres på flyplassen, samt at charteraktører finner reiselivstilbudet så godt at de legger ruter til Vadsø.

Som grunnlag for en tung reiselivssatsning på Varangerhalvøya ligger halvøyas vakre og brutale natur, med dens helt spesielle byggeskikk (små og fargerike bygninger) og befolkningens åpne, vennlige og direkte væremåte. Satsningen må - som de fleste andre steder – hvile på et særskilt opplevelsestilbud som er tilstrekkelig attraktivt

for både norske og utenlandske turister med høy kjøpekraft. I tabellen under lister vi opp 20 ulike typer aktiviteter som kan tilbys besøkende til Varangerhalvøya. Aktivitetene dekker både sommer og vinterhalvåret og listen illustrerer at mulighetene for opplevelsesturisme i regionen er store. Samtidig vil et velfungerende aktivitets-tilbud til et stort antall turister kreve et kraftig løft mht. utvikling av konsepter og leverandører.

Tabell B Utvalgte opplevelsestilbud til turister som besøker Varanger-halvøya

- Nordlys-observasjon	- Ørretfiske i vannene på vidda
- Krabbefiske	- Havsvømming i tørrdrakt
- Fuglekikking	- Kajakkpadling
- Besøk på fuglefjell Hornøya i Vardø	- Ribtur på Varangerfjorden med mating av havørn
- Skjarkfiske	- Besøk på oppdrettsanlegg (mulig i fremtiden?)
- Snøscooterkjøring	- Aktiviteter i midnattssol
- Reinsdyrsludekjøring	- Besøk på samisk museum (Varangerbotn)
- Hundesledekjøring	- Dagstur til Russland
- Jakt på småvilt	- Hvalsafari
- Laksefiske	- Skitur på Varangerhalvøya

Scenariet må dernest hvile på en omfattende økning i overnattingstilbud. I dag er beleggsprosenten i Vadsø på om lag 50 prosent, men selv full kapasitetsutnyttning vil ikke klare å ta unna det besøksantall som vil kreves for å drifte lønnsomme ruter til Vadsø lufthavn. Vi har derfor lagt til grunn at det planlagte Varanger hotell blir etablert med 200 rom. Dette hotellet hviler på et luksus-konsept med høye døgnpriser. Videre kreves det at det etableres et nytt ordinært hotell med 100 rom. Sammen med noe utvidet kapasitet ved eksisterende overnattingssteder gir dette en økning i overnattingskapasiteten i regionen på cirka 700 gjestedøgn. Vi legger til grunn at beleggsprosenten vil ligge på cirka 50 prosent (350 gjestedøgn per dag), noe som vil gi en økning i antall gjestedøgn med 127 000 per år. Det innebærer en dobling av antallet gjestedøgn for hele regionen, slik vi har definert den (Vadsø, Vardø, Nesseby og Tana). To flyvninger per dag, sammen med andre transportkanaler (buss, Hurtigruta, andre fly) inn til regionen vil kunne bringe disse gjestene inn til regionen.

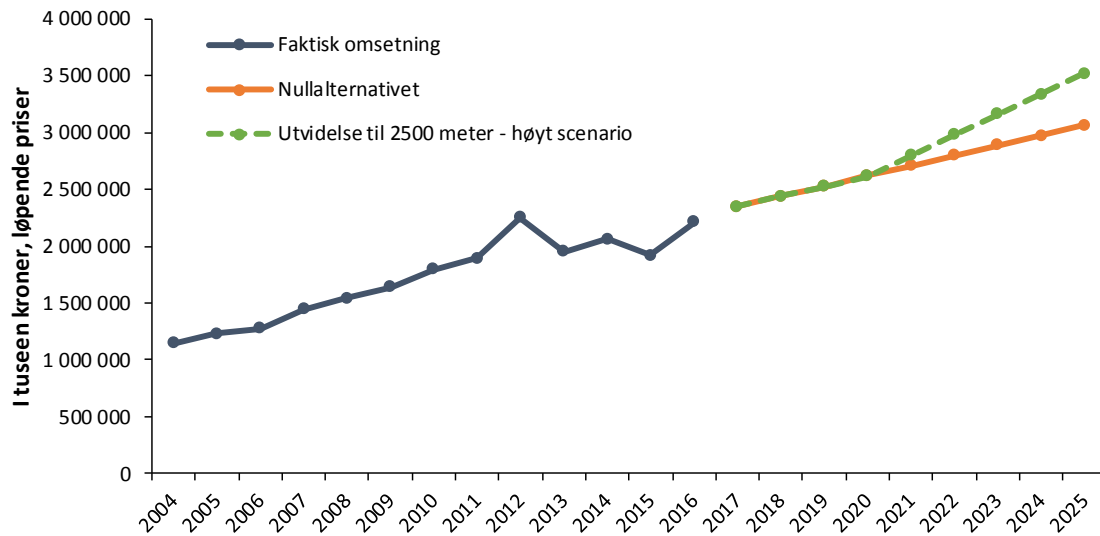
Basert på disse forutsetningene finner vi at samlet direkte effekt på omsetning utgjør en økning på om lag 412 millioner kroner per år. I tillegg har vi ved hjelp av vår ringvirkningsmodell regnet oss frem til at ringvirkninger (lokale underleveranser) står for 46 millioner kroner per år. Samlet sett antas regionens omsetning å øke med 458 millioner kroner i 2025, se Figur B.

Utover betydelig omsetningsvekst innenfor reiseliv, handel og lokal privat tjenesteyting, vil utviklingen gi ringvirkninger som følge av lokale kjøp fra tjenesteytende næringer. Basert på disse vurderingene forventer vi at sysselsettingen innenfor reiseliv, handel og tjenesteyting også vil øke. I analyseåret 2025 forventer vi at antall sysselsatte øker med cirka 400. Som påpekt i KB (2016) har den positive befolkningsutviklingen i Nord-Norge de siste 10 årene nesten utelukkende vært drevet av økt innvandring. Uten innvandring ville befolkningstilveksten ha vært negativ. Det kan derfor argumenteres med at økt innvandring er nøkkelen for å dekke arbeidskraftbehovet som utløst i dette scenariet. Reiselivsøkningen og økt antall ansatte forventes å bidra til økt bolyst av innvandrere til regionen utover nullalternativet.

Vi mener dette scenariet er høyst realistisk hvis man klarer å satse. Spørsmålet er hvem som skal ta ansvar for dette og dra lasset? Hvis ingen tar ansvar er sannsynligheten stor for at man mislykkes og ender opp i det lave scenariet.

Figur B

Faktisk og predikert omsetningsutvikling for reiseliv og handel i ved utvidelse av rullebane til 2 500 meter scenario 2 i tusen kroner, løpende priser



Kilde: Menon Economics

Utvidelse av rullebanen på Vadsø lufthavn er ikke nødvendigvis det mest kostnadseffektive tiltaket

Investeringer i rullebane er kostbart. I vår analyse har vi ikke vurdert andre tiltak for å tilrettelegge for økt næringsaktivitet, sysselsetting og bolyst i Varanger-regionen. I samtale med lokale informanter ble vi tipset om ideen om å etablere hurtigbåt -/ferge fra Kirkenes til Vadsø som koordineres med de mest brukte avgangene til/fra Høybuktmoen/Kirkenes. En slik tilpassing vil gi turister, innbyggere og næringsliv lavere reisetid og -kostnader ved å reise til/fra regionen enn i dag og kan samtidig forbedre mulighetene for å utvikle reiselivsproduktet Varangerhalvøya. Etablering av hurtigbåt/-ferge til/fra Kirkenes vil sannsynligvis redusere klimagassutslippene og er i samfunnsøkonomisk forstand et billigere tiltak, som det er mulig å legge ned hvis det skulle vise seg at få personer benytter seg av tilbudet. Før man eventuelt beslutter å gå videre med ideen om å utvide rullebanen til 2 500 meter bør man for eksempel vurdere i hvilken grad en hurtigbåt fra Kirkenes til Vadsø kan være en mer kostnadseffektiv måte å realisere de samme næringsvirkningene på.

1. Bakgrunnen for og beskrivelsen av oppdraget

1.1. Bakgrunn

I forbindelse med behandlingen av Regional transportplan 2018-2029 i desember 2017 diskuterte Finnmark Fylkesting forlengelse av rullebanen på Vadsø lufthavn fra dagens 997 meter til 1 550 meter. Med forlengelsen vil flyplassen kunne ta ned jetmaskiner med rundt 100 seter. Widerøe har allerede begynt å operere med slike fly (Embraer 190-E2). Dette kan både påvirke rutetilbud og pris på flybilletter til og fra Vadsø. For å kunne ta ned fly av C-klasse (Boeing 737-800 og Airbus 320) trengs normalt en rullebane på 2 500 meter.

1.2. Problemstilling og formål

På bakgrunn av diskusjonen i fylkestinget ønsker Vadsø kommune å få svar på følgende spørsmål:

- Hvor stor er lekkasjen av passasjerer fra Vadsø kommune til Kirkenes lufthavn, hva er årsaken til denne og hvilke konsekvenser har dette for nærings- og arbeidsliv, samt bosetting i kommunen?
- Hva vil en evt. utvidelse av lufthavna bety for Vadsø kommune i framtiden for nærings- og arbeidsliv og bosetting?
- Hva vil det bety for nærings- og arbeidslivet og bosettingen i kommunen dersom lufthavna ikke utvides?

Formålet med utredningen er å kartlegge hva man kan forvente av en eventuell utvidelse av lufthavnen, samt å skape et bedre beslutningsgrunnlag.

1.3. Oppdraget

Menons utredning har som formål å utrede forventede konsekvenser med og uten en eventuell utvidelse av rullebanen på nærings- og arbeidsliv, samt bosetting i kommunen. Vi vurderer nærings-, arbeidslivs- og bosettingseffekter av tre alternativer:

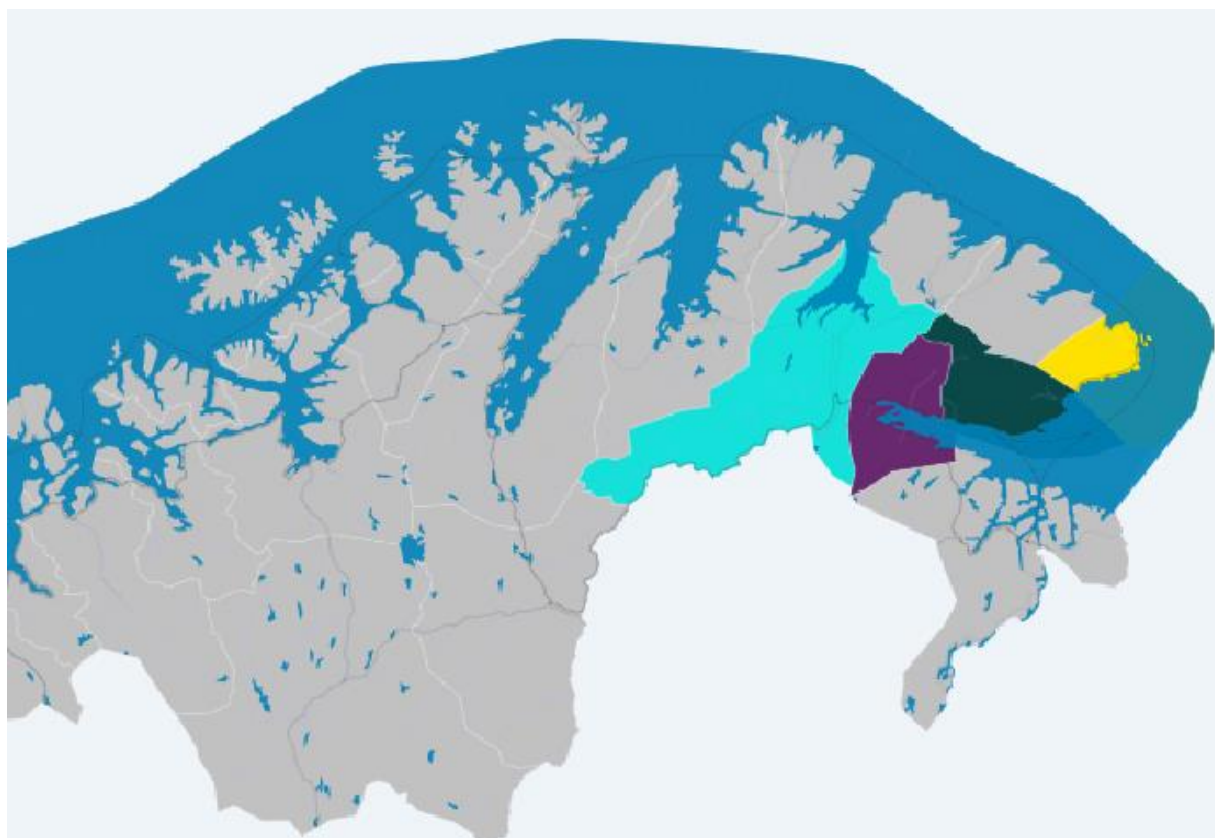
- Videreføring av dagens rullebane på 997 meter (nullalternativet)
- Forlenge rullebanen på Vadsø lufthavn til 1 550 meter
- Forlenge rullebanen på Vadsø lufthavn til 2 500 meter

2. Beskrivelse av Varanger-regionen i dag

2.1. Beskrivelse av regionen, flyplasser i området og flytilbud fra Vadsø lufthavn

Vadsø er administrasjonssenter i Finnmark og kommersielt senter i Nord-Varanger. Vadsø er arbeidsmarked for nabokommunene innen pendleravstand, Vardø, Nesseby og Tana¹. Varanger-regionen er i dette oppdraget definert til kommunene Vadsø, Vardø, Nesseby og Tana.

Figur 2-1 Kart over Varangerhalvøya og Kirkenes. Kommunene vi ser på er Tana (skravert i turkis), Nesseby (skravert i lilla), Vadsø (skravert i grønt) og Vardø (skravert i gult)



Kilde: nykommune.no

På kartet under vises flyplassene i området, ringet inn i oransje. Reisetrekke og reisetid, hentet fra Google maps, fra Vadsø til de øvrige flyplassene i nærområdet er som følger: 70,5 km til Vardø (1 time i bil) og 177 km til Kirkenes (2 timer og 30 minutter i bil).

¹ Vi har valgt å ikke inkludere Berlevåg og Båtsfjord i analyseregionen, til forskjell fra for eksempel Rambøll (2014). Dette er fordi reiseavstanden med bil fra flyplassen til disse to kommunene bedømmes som for lang til å kunne være i pendleravstand. Kjøretiden fra Vadsø lufthavn til Båtsfjord er ca. 2 timer og 30 minutter. Til Berlevåg er den ca. 3 timer.

Figur 2-2 Flyplasser i området, fra venstre: Vadsø, Kirkenes, Vardø



Kilde: Statens Kartverk

I et notat fra 2013 utredet regjeringen at disse rullebanene er modne for endringer, noe som til dels skyldes markeds-/etterspørselsforhold.² Til dels skyldes det også at den flytypen som kan lande på flyplassene i Vardø og Vadsø, Dash-8 100/200 med 39 seter, har begrenset levetid. Disse flyene forventes det at utfases i perioden mellom 2025 og 2030. Når dette skjer, finnes det i dag kun flytyper med maksimalt 19 seter som kan lande og lette fra 8-900 meter lange rullebaner. Flyplassen i Kirkenes er i dag 2055 meter det er vanskelig for C-klassefly å lande der ved bestemte værforhold, også ved en eventuell utvidelse av lufthavnen. Kirkenes har imidlertid høyere økonomisk aktivitet i dag enn hva Vadsø har, og potensialet for vekst i Vadsø, både med og uten en utbedret flyplass, bør derfor ligge til grunn for en avgjørelse om flyplassens fremtid.

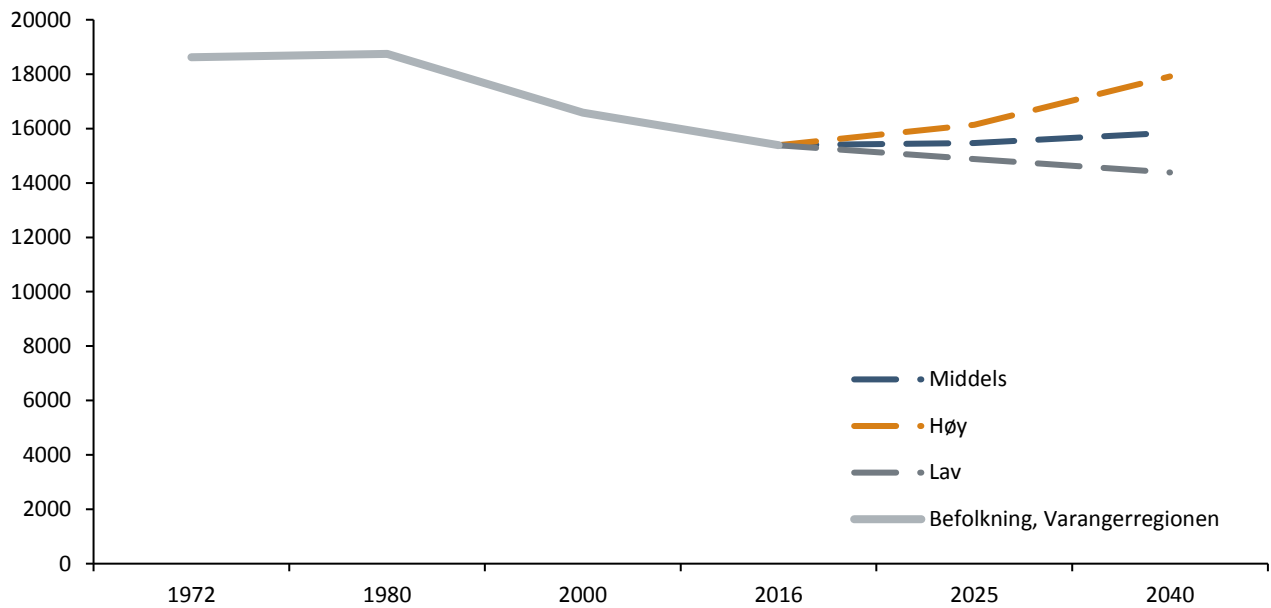
2.2. Demografi og bosetting

Vadsø er administrasjonssenter i Finnmark og kommersielt senter i Nord-Varanger. Kommunen har 6033 innbyggere per 1. januar 2018. Folketallet har gått noe ned de siste årene, men kommunen kan forvente en svak vekst fram mot 2040 ifølge et middelsscenario. Hvordan befolkningsutviklingen i regionen ser ut fremover kan være et viktig kriterie å ha i mente når det bestemmes hvilken flyplass regionen behøver for fremtiden.

²https://www.regjeringen.no/contentassets/9a4393660e6643cca1c5039a8dac6406/transportinfrastruktur_i_nord_norge_del2.pdf.pdf?id=2145578

Figur 2-3

Samlet befolkningsutvikling i Varanger-regionen med SSBs ulike fremskrivningsscenarier: Middles, høy og lav befolkningsvekst



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Det er flere faktorer som bestemmer bolyst, og dermed hvilke av utfallene som er mest sannsynlig. Flere av de som er blitt intervjuet i forbindelse med denne rapporten trekker frem at å fly fra Vadsø koster mye penger, noe som gjør at mange heller velger å fly fra Kirkenes når de flyr private. For unge som kommer til Vadsø for å arbeide men ikke har vokst opp i regionen kan dette bety at de vil ønske å flytte ut av regionen når de etablerer familie. En av de intervjuede la spesielt vekt på dette, da det ikke er vanskelig å rekruttere nyutdannede unge mennesker med høy kompetanse, men at det er vanskelig å holde på dem når de ønsker å etablere familie. Det ble også trukket frem at det ikke finnes begrensede muligheter for høyere utdanning i Vadsø³, noe som gjør at mange unge flytter ut tidlig for å studere. Et utvidet flytilbud mener flere at er viktig for å holde på disse gruppene av unge mennesker i regionen.

Den generelle reiselysten til de som bor i regionen ble også trukket frem av respondentene. Flere mener at et utvidet flyplasstilbud som gjør det enklere å reise på ferieturer ville gjort det mer attraktivt å bo i Vadsø. Dersom flytiden til en hovedstedene i Skandinavia kunne kommet på rundt to timer ville det gjort det enklere for folk å se for seg en fremtid i regionen.

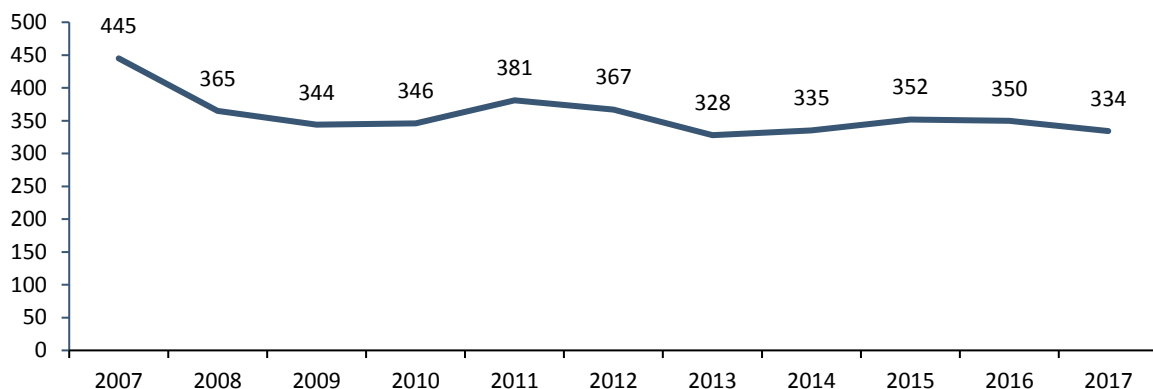
2.3. Arbeidspendling

Varanger preges i dag av lange arbeidsreiser. Tana bru og Vardø ligger omtrent en times kjøring fra Vadsø i hver sin retning. Nesseby er omtrent 50 minutter unna, og flytiden fra Vadsø til Oslo er cirka 4 timer og 30 minutter via Tromsø eller Alta, og i tillegg kommer transport til og fra flyplass. Fly til Kirkenes tar omtrent 15 minutter uten mellomlanding, men strekningen innebærer mellomlandinger i Vardø på flere avganger. Flere av rutene i Nord-Norge tar form av å være slike «melkeruter» hvor et fly lander flere steder før det når endelig destinasjon. Vi har

³ Det finnes et studiesenter i Vadsø med videooverføringer fra forelesninger ved bl. Annet HLB, Høgskolen i Innlandet, Nord universitet og Høgskolen i Sørøst-Norge.

derfor avgrenset arbeidspendlingsregionen rundt Vadsø til Vardø, Tana og Nesseby, da andre destinasjoner er for langt unna til å dagpendle. Figuren under viser antallet pendlere inn i Vadsø kommune. Vi kan se fra denne figuren at antallet har vært relativt stabilt siden 2013.

Figur 2-4 Antall pendlere inn i Vadsø kommune

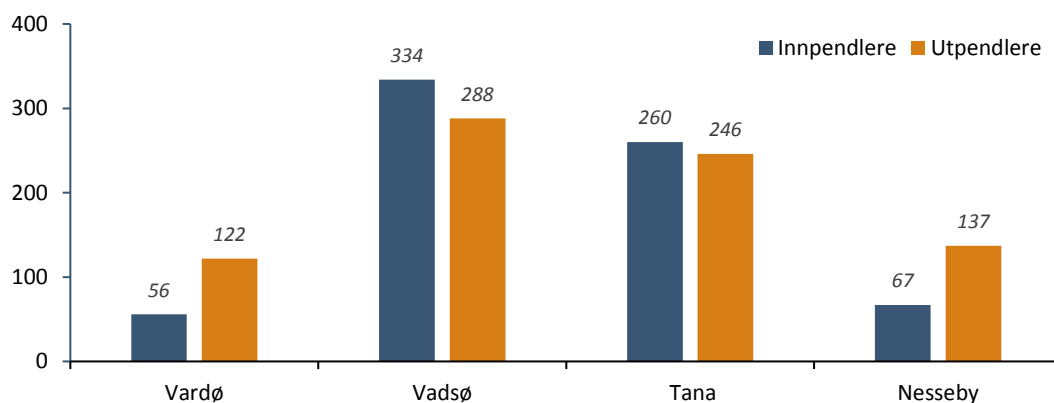


Kilde: Statistisk sentralbyrå

Vadsø fungerer som arbeidsmarked for sine nabokommuner, og hovedstrømmer av pendling i Nord-Varanger går til Vadsø. Data fra SSB viser imidlertid at antallet pendlere både inn og ut av kommunen til de nærliggende kommunene har gått noe ned i løpet av årene siden 2007.⁴

På figuren under kan vi se at det i snitt er flere som pendler inn til enn ut av Vadsø. Dette er også tilfellet for Tana, mens det i Vardø og Nesseby er betydelig flere som pendler ut enn inn.

Figur 2-5 Personer som pendler inn og ut av Vardø, Vadsø, Tana og Nesseby i 2017, fra alle kommuner



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Pendlere mellom Vadsø og øvrige kommuner i Varanger benytter hovedsakelig privatbil. Pendlere ut av regionen benytter fly. Offentlig statistikk skiller ikke mellom dagpendling og ukependling. Figurene under viser inn- og

⁴ I 2007 var antallet pendlere inn i Vadsø 445, mens det i 2017 var 334. Antallet utpendlere har gått ned fra 380 til 288 i den samme perioden.

utpendling i de ulike kommunene i regionen. Her ser vi at Vadsø er den største pendlerkommunen for både Vardø, Tana og Nesseby⁵. Til sammen er det 334 personer som pendler inn i Vadsø kommune, og nærområdet utgjør dermed omtrent 40 prosent av den samlede innstrømmingen av pendlere. De 60 prosentene av innpendlende som ikke kommer fra Nesseby, Tana eller Vardø har altså betydelig økt sannsynlighet for å pendle via lufthavnen i Vadsø.

Figur 2-6 Innpendling: Første kolonne fra venstre viser totalt antall sysselsatte i kommunen, kolonne 2 viser antall som er bosatt og arbeider i kommunen. De neste 5 kolonnene viser kommunene hvor flest pendler fra. Siste kolonne er summen av de som pendler fra andre kommuner. Tall fra 2015.

SAMLET	5 652 ARBEIDS- TAKERE	5 180 PENDLER IKKE	105 SØR- VARANGER	44 ALTA	35 OSLO	27 BERLEVAG	26 KARASJOK	235 ANDRE
VADSØ	3 007 ARBEIDS- TAKERE	2 620 PENDLER IKKE	60 SØR- VARANGER	55 NESSEBY	50 TANA	39 VARDØ	33 ALTA	150 ANDRE
VARDØ	887 ARBEIDS- TAKERE	802 PENDLER IKKE	14 VADSØ	9 SØR- VARANGER	6 TROMSØ	5 OSLO	4 HAUGESUND	47 ANDRE
TANA	1 425 ARBEIDS- TAKERE	1 206 PENDLER IKKE	49 NESSEBY	27 VADSØ	27 SØR- VARANGER	16 BERLEVAG	13 KARASJOK	87 ANDRE
NESSEBY	333 ARBEIDS- TAKERE	262 PENDLER IKKE	36 TANA	11 VADSØ	9 SØR- VARANGER	4 SKIPTVET	1 SARPSBORG	10 ANDRE

Kilde: *nykommune.no*

Figur 2-7 Utpendling: Første kolonne fra venstre viser antall arbeidstakere bosatt i kommunen. Kolonne 2 viser antall arbeidstakere som arbeider ikke pendler ut. De neste 5 kolonnene viser kommunene som flest pendler til. Siste kolonne viser summen av pendlere til andre kommuner. Tall fra 2015.

SAMLET	6 005 ARBEIDS- TAKERE	5 180 PENDLER IKKE	104 SØR- VARANGER	85 TROMSØ	84 ALTA	61 OSLO	29 KARASJOK	462 ANDRE
VADSØ	3 034 ARBEIDS- TAKERE	2 620 PENDLER IKKE	48 SØR- VARANGER	43 ALTA	36 OSLO	35 TROMSØ	27 TANA	225 ANDRE
VARDØ	1 012 ARBEIDS- TAKERE	802 PENDLER IKKE	39 VADSØ	25 SØR- VARANGER	22 TROMSØ	12 BÅTSFJORD	7 OSLO	105 ANDRE
TANA	1 514 ARBEIDS- TAKERE	1 206 PENDLER IKKE	50 VADSØ	36 NESSEBY	28 ALTA	24 KARASJOK	19 TROMSØ	151 ANDRE
NESSEBY	445 ARBEIDS- TAKERE	262 PENDLER IKKE	55 VADSØ	49 TANA	12 SØR- VARANGER	9 TROMSØ	6 ALTA	52 ANDRE

Kilde: *nykommune.no*

Vi ser fra tabellene over at Sør-Varanger er det området hvor flest personer pendler både fra og til fra Vadsø. Øvrige hovedpendlerstrømmer ut av Vadsø går til Alta, Oslo, Tromsø og Tana. Vadsø er den regionen flest pendler til fra Vardø, Tana og Nesseby. De som ikke pendler fra Vadsø til Nesseby, Tana eller Vardø har en økt sannsynlighet for å bruke lufthavnen som en måte å reise til og fra jobb på. Enkelte av respondentene fortalte også under intervju at flyavgangene før og etter arbeidstid ofte er fulle, og at flere fly på disse tidene kan avlaste deres situasjon.

⁵ Tall fra 2015.

2.4. Næringslivet i regionen

I de følgende avsnittene vil vi legge frem en beskrivelse av aktiviteten i regionen i dag. Dette vil også senere ligge til grunn for fremtidsscenarioene som utredes i kapittel 4 om nullalternativet, kapittel 5 om en utvidelse av rullebanen til 1550 meter, og kapittel 6 om en utvidelse av rullebanen til 2 500 meter.

Tabellen under gir en oversikt over de tre største selskapene innen reise og handel og annet eksportrettet næringsliv i de fire kommunene som inngår i regionen. Her ser vi at, forutenom Harila som også driver utleie av biler, er det lite som kan kobles opp mot turistrettet reiselivsnæring. Potensialet for at denne næringen skal vokse fordrer at betydelige investeringer gjøres for å bygge opp næringen i området. Ellers er Varanger kraft, Avinor, andre transportselskaper og fiskerier blant de viktigste aktørene i regionen.

Tabell 2.1 Oversikt over de største selskapene i Varanger-regionen

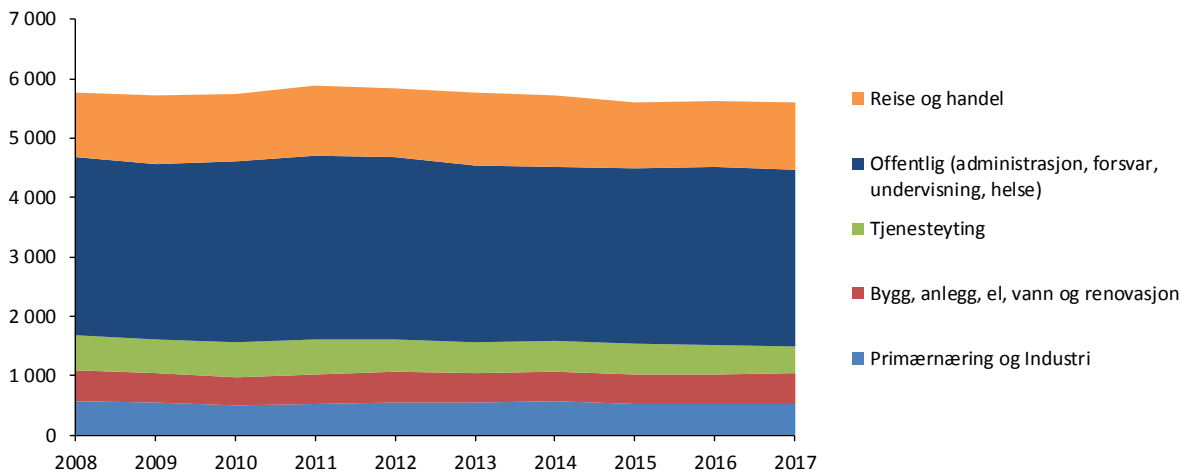
Kommune	Reiseliv og handel	Annent eksportrettet virksomhet
Vadsø	<ul style="list-style-type: none">• Harila• Autosalg• Avinor	<ul style="list-style-type: none">• Varanger kraftnett• Varanger kraftmarked• Varanger kraftvind
Vardø	<ul style="list-style-type: none">• Artic catch• Avinor• Vidar Gausdal	<ul style="list-style-type: none">• Vardøbruket AS• Stein A. Hallonen• Varanger kraftnett
Tana	<ul style="list-style-type: none">• Guttormsen transport• Christoffer Breivik AS• Tanabru service	<ul style="list-style-type: none">• Elkem AS• Tine AS• Finnmark rein
Nesseby	<ul style="list-style-type: none">• Varangerbotn servicesenter• Coop Finnmark• Varangerbilberging	<ul style="list-style-type: none">• Varanger kraftnett• Jan Gunnar AS• Barsnes fisk

Kilde: Menon Economics

Varangerhalvøya har i tillegg en rekke mindre næringslivsaktører innen andre bransjer enn de som er representert i tabellen over.

Figuren under viser antallet sysselsatte i ulike sektorer. Her ser vi at andelen som arbeider i de ulike næringene er stabil over tid, og at andelen som arbeider i de offentlige sektorene er relativt stor sammenlignet med andre næringer. Vi vet at mange av de ansatte i fylkeskommunen og fylkesmannen reiser mye i arbeidsøyemed. Fylkesmannen oppgav blant annet i intervju at de bruker omtrent 6-7 millioner kroner i året på å fly. Dette regner de med at kommer til å øke betraktelig når hovedsetet for fylkesmannen legges til Vadsø etter sammenslåingen av Troms og Finnmark, og også kommuner i Troms må besøkes fra Vadsø lufthavn.

Figur 2-8 Antall sysselsatte per 4. kvartal i regionen etter ulike sektorer, offentlig sektor er målt på høyre akse og øvrige sektorer på venstre akse

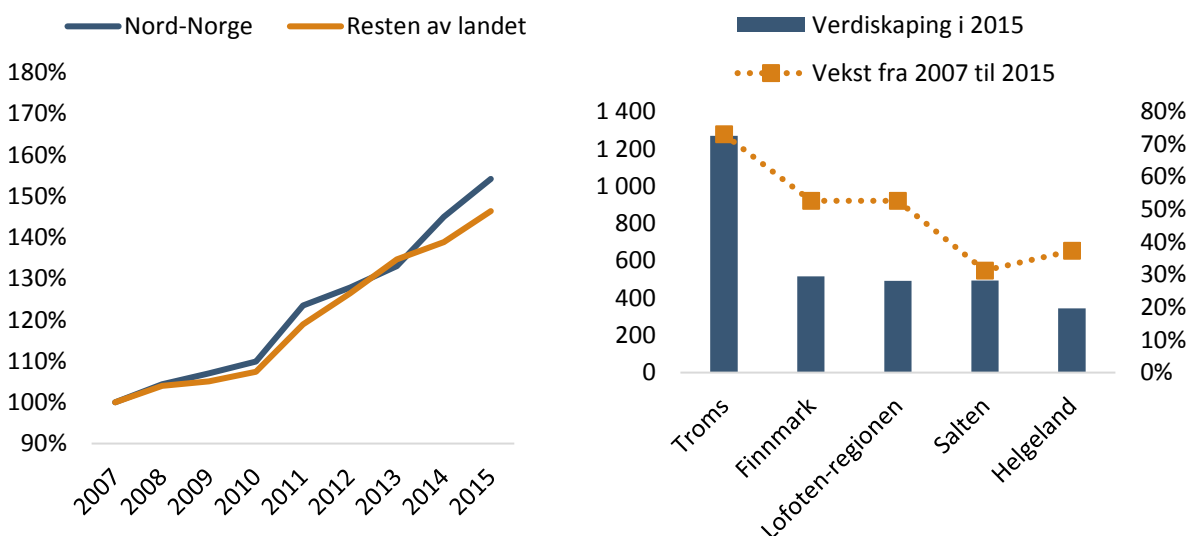


Kilde: Statistisk sentralbyrå

2.5. Reiseliv og handel

Figuren under til høyre viser verdiskaping og verdiskapingsvekst innen overnatting, servering og opplevelser fordelt på region. Det er både størst verdiskaping med 1,3 milliarder kroner og sterkest vekst med 75 prosent absoluttvekst i verdiskapingen i opplevelsesbransjene i Troms. Veksten er ellers sterkest i Finnmark og i Ofoten, Lofoten og Vesterålen («Lofoten-region») med 55 prosent, mens veksten er lavest i sørlige deler av landsdelen med 30-35 prosent vekst fra 2007 til 2015. Verdiskapingsutviklingen innen opplevelsesbransjene på regionsnivå stemmer godt med utviklingen i kommersielle gjestedøgn på vinteren.

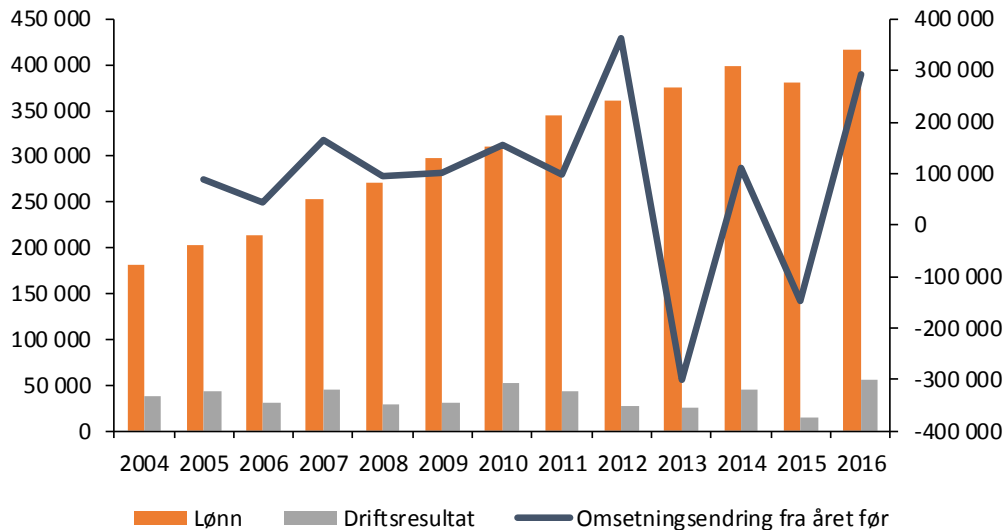
Figur 2-9 a) Indeksert verdiskapingsvekst innen opplevelsesbransjene overnatting, opplevelser og servering i Nord-Norge og landet for øvrig fra 2007 til 2015. b) Verdiskaping i 2015 og prosentvekst fra 2007 til 2015 per region.



Kilde: Menon Economics

I Figur 2-10 ser vi lønnskostnader, driftsresultat og endring i omsetning fra året før for reiseliv og handel i regionen Vadsø, Vardø, Nesseby og Tana. I figuren ser vi at det var en jevn omsetningsvekst frem til og med 2012. Etter 2012 har omsetningsendringen fra år til år vært variabel. Vi ser det samme bildet for lønnskostnadene, mens øvrige driftsresultater har vist et relativt varierer i løpet av hele perioden.

Figur 2-10 Lønnskostnader og driftsresultat (venstre akse) og omsetning (høyre akse) innen reiseliv og handel i Vadsø, Vardø, Nesseby og Tana



Kilde: Menon Economics

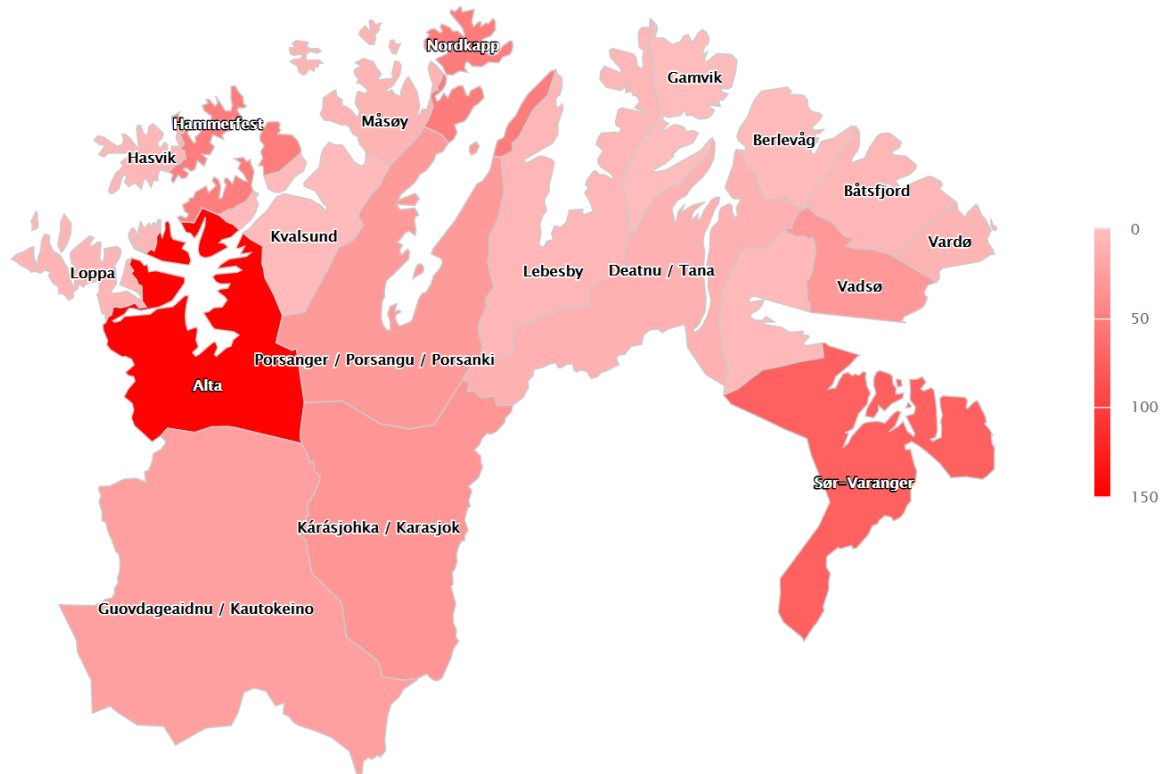
Figur 2-10 forteller oss at det er et vekstpotensial i sektoren er fremover. Under intervju trekker flere aktører, spesielt innen reiseliv og handel, frem at flyplassen er en svært viktig kilde til kunder. Turismen i Nord-Norge generelt har vært i vekst de senere årene, men under intervju forteller flere at de opplever å miste turister i konkurranse med andre destinasjoner i Nord-Norge som er enklere og billigere å reise til.

Reiselivsnærings størrelse måles ved verdiskaping. Verdiskapingen beregnes som bedriftens omsetning fratrukket kjøpte varer og tjenester. Bedriftens verdiskaping tilsvarer summen av lønnskostnader og driftsresultat før avskrivninger og nedskrivninger. På kartet nedenfor vises en visuell framskrivning av reiselivets verdiskaping i ulike kommuner i Finnmark. Her er verdiskapingen i Vadsø, Vardø, Nesseby og Tana til sammen 54,7 millioner kroner. Til sammenligning har Alta en verdiskaping på 148,2 millioner kroner, og Sør-Varanger på 73,7 millioner. Samlet verdiskaping for Finnmark er 517 millioner kroner, og for Nord-Norge 3,2 milliarder. Blant kommunene i regionen vi ser på har reiselivet i Vadsø kommune størst verdiskaping, med 29,6 millioner kroner⁶.

⁶ <https://www.visitnorway.no/innsikt/statistikk/verdiskaping/>

Figur 2-11

Kart som viser en oversikt over reiselivets verdiskaping i Finnmark. Tabellen under kartet spesifiserer verdiskapningen i regionen, tall i millioner kroner.



Vadsø	Vardø	Nesseby	Tana
29,6 millioner kroner	8,9 millioner kroner	4,5 millioner kroner	11,7 millioner kroner

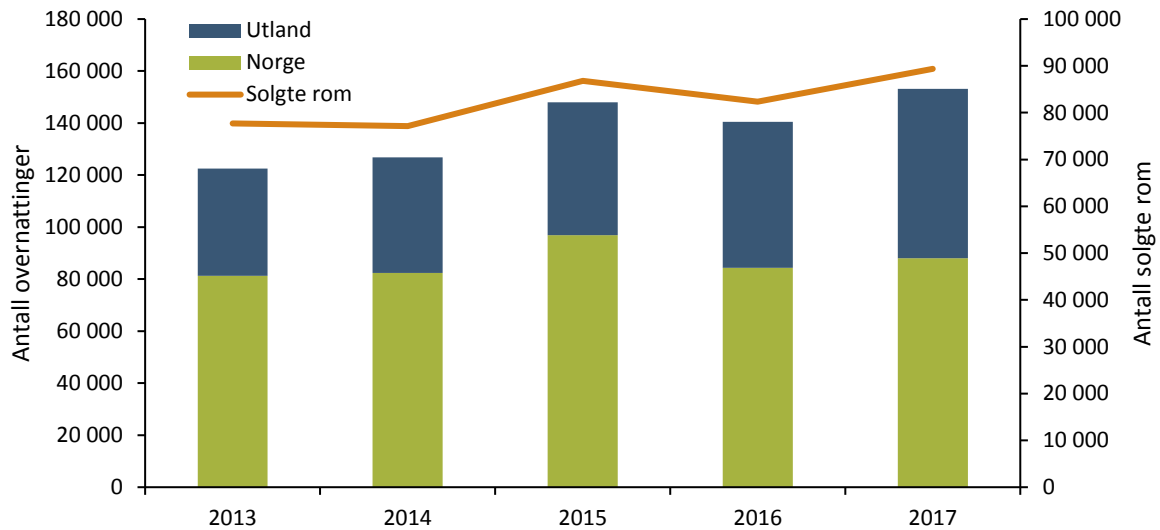
Kilde: Menon Economics for Innovasjon Norge, 2016

Ifølge Innovasjon Norges turistundersøkelse er Nord-Norge den regionen med flest turister med langt opphold (minst fire netter) av regionene i Norge. Over 70 prosent av de tilreisende er slike turister. Tallene fra 2017 viser at i Nord-Norge er antallet gjestedøgn fra andre nordmenn 2 520 192⁷, mens utlendingers gjestedøgn er 1 359 778. Turistenes totalforbruk i Nord-Norge var 12,2 milliarder kroner.

Utviklingen i totalt antall gjestedøgn for turist- og forretningsreisende i Varanger-regionen, som inkluderer Vadsø, Vardø, Tana, Nesseby og Sør-Varanger, kan sees i figuren under. Her ser vi at mens antallet overnattinger i alt har økt over perioden, var det en nedgang mellom 2015 og 2016. Fra fordelingen mellom norske og utenlandske gjestedøgn ser vi imidlertid at denne nedgangen utelukkende skyldes nedgang i norske gjestedøgn, mens utenlandske døgn har steget jevnt over alle de fem årene. Det er verdt å merke seg at denne figuren også inneholder tall for Sør-Varanger kommune, hvor det blant annet finnes en større flyplass og mer turist- og næringsvirksomhet.

⁷ https://res.cloudinary.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/IN_n_kkeltall_2017_web2_fc2f4207-b85e-434d-9666-60047d5cb196.pdf

Figur 2-12 Totalt antall overnattingsdøgn i Varanger-regionen (Vadsø, Vardø, Tana, Nesseby og Sør-Varanger) fordelt på norske og utenlandske besøkende venstre akse og antall solgte rom* på høyre akse



*Antall solgte rom på hoteller, campingplasser og vandrerhjem. Kilde: Statistikknett.no

Vi har videre utarbeidet et anslag på hvor stor andel av overnattingene som kommer fra hotellene i Vadsø, Vardø, Tana og Nesseby. Her har vi lagt til grunn antall rom på hvert hotell og den gjennomsnittlige dekningsgraden på hotellrom i Finnmark fylke. Utregningene kan ses i tabellen under. Her ser vi at de større hotellene i regionen står for om lag 40 000 av overnattingsdøgnene, gitt antagelsene som er lagt til grunn.

Tabell 2.2 Beskrivelse av eksisterende hotell i Varanger-regionen

Hotell	Antall rom	Personer per rom	Dekningsgrad, FI	Dager	Antall overnattinger i året
Scandic Vadsø	63	1,4	43,5%	365	14 000
Vadsø Fjordhotell	22	1,4	43,5%	365	4 890
Vardø Hotell	41	1,4	43,5%	365	9 110
Varangertunet	33	1	43,5%	365	5 170
Elva Hotell	29	1,4	43,5%	365	6 446
Totalt					39 616

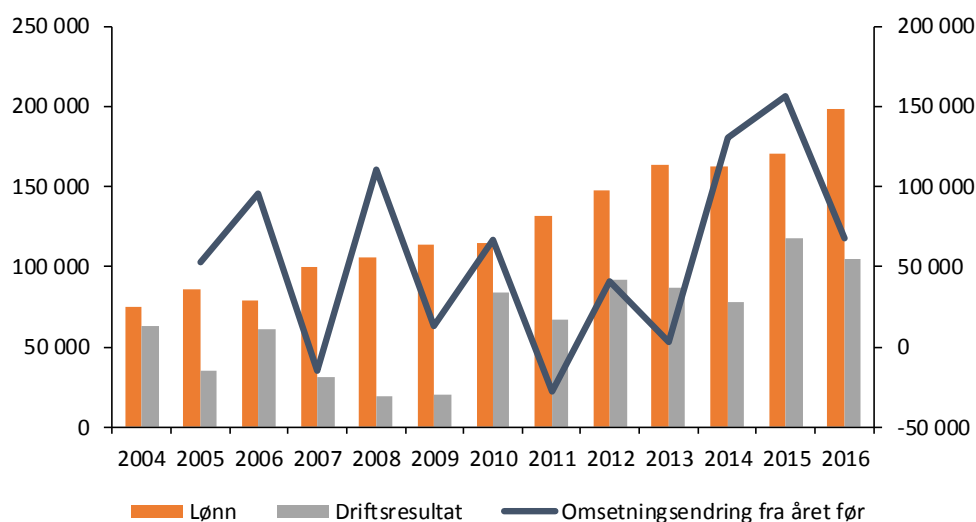
Kilde: Menon Economics

Flere av de intervjuede mener at om flyplassen skal utvides, er det bedre om man gjør en større utvidelse enn en moderat en. Aktørene innen reiseliv og handel trakk frem at dette kan øke kundegrunnet deres, og dermed også omsetningen. Flere ga uttrykk for at de vil være villige til å investere i å ekspandere virksomhetene sine dersom et større flyplasstilbud kommer på plass. Både hoteller, butikker og bilutleie forventer seg å bli berørt av en utvidelse. Enkelte trakk frem at etter at asylmottaket i Vadsø er lagt ned, er det merkbart lavere aktivitet i lokalsamfunnet. En moderat utvidelse av flyplassen mener de ikke er tilstrekkelig for å få opp aktiviteten så mye at det kommer til å utløse store endringer i omsetning eller investeringsvillighet hos bedriftene som holder på innen reiseliv og handel.

2.6. Annet eksportrettet næringsliv

Annet eksportrettet næringsliv inkluderer bedrifter som holder på med eksportrettet næringsliv til både andre regioner og utlandet. Dette involverer næringer som holder på med eksempelvis eksport av kraft, fiskeriprodukter og petroleum. Figur 2-13 viser samlede lønnskostnader, driftsresultat og endring i omsetning fra år til år for annet eksportrettet næringsliv (ikke reiseliv og handel) i regionen. Her ser vi at det stort sett har vært en omsetningsvekst i hele perioden, med et par unntak. Lønnskostnadene har økt i hele perioden, men veksten var beskjeden for årene 2014 og 2015. Et eksempel som kan forklare deler av den positive utviklingen er at man har lyktes med å både skape en vesentlig eksportressurs i kongekrabbefisket de siste årene. Det samlede driftsresultatet for disse bedriftene har holdt seg positivt i hele perioden, men varierer en del fra år til år – og kan ha sett ut til å ha stabilisert seg på et høyere nivå siden 2010.

Figur 2-13 Lønnskostnader og driftsresultat (venstre akse) og omsetning (høyre akse) innen annen eksportrettet næringsliv i Vadsø, Vardø, Nesseby og Tana

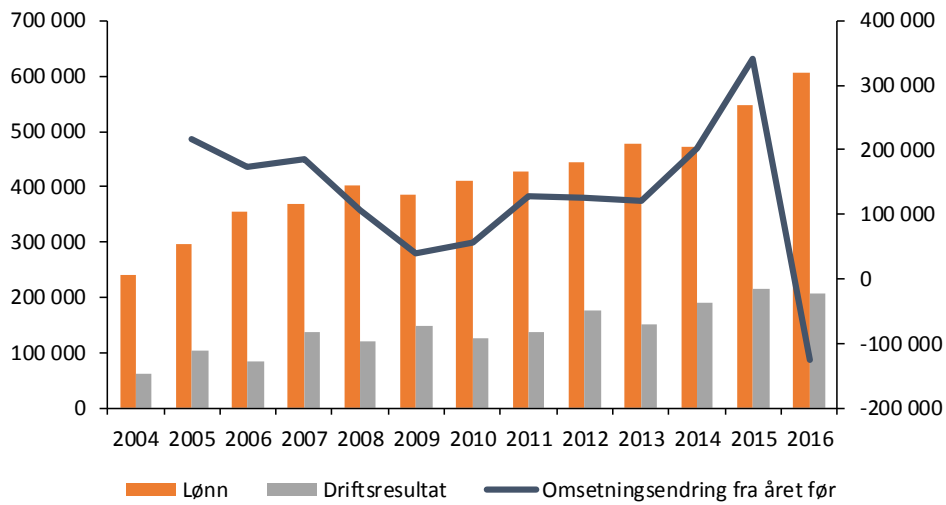


Kilde: Menon Economics

2.7. Privat lokalt tjenesteyting

For privat lokalt næringsliv, som representerer kjøp av varer og tjenester fra de personene som bor i regionen var utviklingen i omsetning relativt jevn mellom 2008 og 2012, før den økte mot 2015 og falt betydelig i 2016. Lønnskostnadene gikk ikke signifikant opp før etter 2014, mens øvrige driftsresultatene i gjennomsnitt har vært svakt stigende.

Figur 2-14 Lønnskostnader og driftsresultat (venstre akse) og omsetning (høyre akse) innen lokal privat tjenesteyting i Vadsø, Vardø, Nesseby og Tana



Kilde: Menon Economics

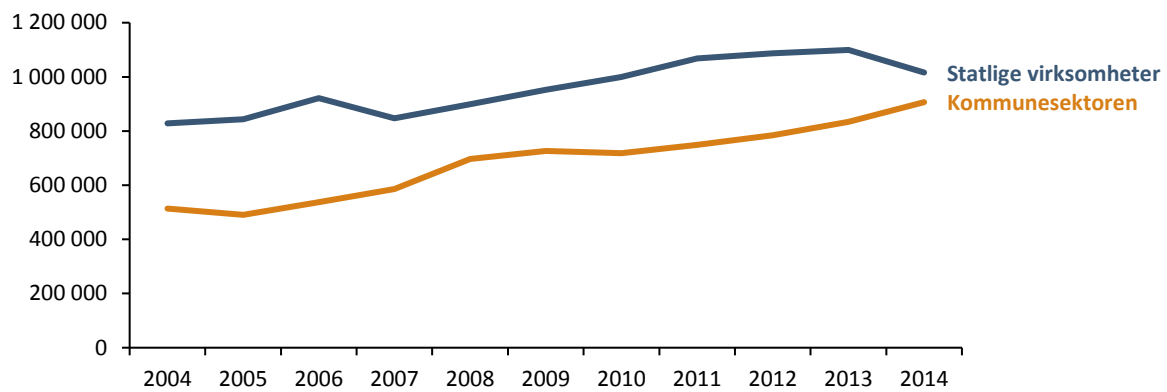
Bedrifter som holder på med lokal tjenesteyting i Varangerregionen leverer betydelige tjenester til det offentlige – for eksempel forsvar og helsevesenet. De er også svært viktige for næringslivet i Vadsø, og leverer blant annet tjenester til hoteller og øvrig turistnæring. Dette er også en næring som anvender flyplassen i arbeidsøyemed, hvilket flere av våre informanter understreket i intervju.

2.8. Offentlig sektor

I tillegg til det private næringslivet i Varanger-regionen, finnes det flere store offentlige arbeidsgivere som er viktige. I tillegg til kommunesektoren (kommunene og Finnmark fylkeskommune), som utgjør en stor del av den lokale sysselsettingen, finnes flere statlige virksomheter. Disse inkluderer blant annet Fylkesmannen i Finnmark og Sykehusinnkjøp som er innkjøpstjeneste for spesialisthelsetjenesten. I Vadsø finner vi også Skatt nord, Statens Vegvesen og Forsvaret. I Vardø finner vi også Voldsoffererstatningen. Vi så også fra Figur 2-8 Antall sysselsatte per 4. kvartal at offentlig sektor er den største arbeidsgiveren i regionen.

Verdiskapningen i begge sektorer har vært svakt og jevnt økende over perioden mellom 2004 og 2014, som vi kan se fra Figur 7 under. Det kan være to grunner til denne utviklingen, enten at statlige sektorer som allerede finnes i regionen har ekspandert, eller at flere statlige kontorer er blitt lagt til Varanger-regionen. Vi kan imidlertid se en liten dipp i verdiskapningen i den lokale sektoren i den siste perioden vi har tall for.

Figur 2-15 Verdiskaping i statlig og lokal offentlig sektor, i tusen kroner



Kilde: Menon Economics/Kommunefordelt nasjonalregnskap

Utfallet av regionsreformen hvor Finnmark og Troms skal slås sammen til et fylke blir avgjørende for hvordan verdiskaping og sysselsetting i offentlig sektor i Vadsø kommer til å se ut i fremtiden. Det er allerede besluttet at hovedsetet for fylkesmannen i det nye fylket kommer til å legges til Vadsø kommune, mens organiseringen av en framtidig fylkeskommune holder på å utredes. Med fylkesmannens hovedsete i Vadsø vil imidlertid de ansattes reisevirksomhet øke når kommuner i Troms også skal besøkes.

3. Flytrafikk og lekkasje mellom flyplasser

I dette kapitlet ser vi nærmere på dagens flytrafikk som er relevant for Varanger-regionen. Vi presenterer tall for antall reisende til og fra Vadsø lufthavn, antall avganger og ankomster, og ikke minst antall personer fra Varanger-regionen som benytter Kirkenes som hub for videre reiser, da særlig til/fra Oslo Gardermoen. Spørsmålet om lekkasje av passasjerer fra Vadsø til Kirkenes lufthavn er særlig sentralt for å vurdere effektene av en lengre rullebane i Vadsø, ettersom dagens reisevaner er med på å bestemme potensialet for lønnsom drift av nye ruter mellom Vadsø og andre flyplasser.

Ifølge Avinor foretok bosatte i Norge omtrent 5,6 millioner tur-retur reiser utenlands, og det samme antallet innenlands, med fly. Dette innebærer at vi foretar i gjennomsnitt 1,07 utenlandsreise og 1,07 innenlandsreise tur-retur med fly per innbygger. På grunn av de store avstandene har de nordligste fylkene den høyeste flyreisefrekvensen per innbygger.

Dagens rutetilbud ved Vadsø lufthavn betjenes utelukkende av Widerøe og inneholder elleve ankomster og elleve avganger på hverdager. Tre av de daglige ankomstene/avgangene er del av en rute som dekker store deler av lokalflyplassene i Finnmark, med start i Kirkenes eller Tromsø. Det tilbys videre to direkte avganger til Tromsø og fire til Kirkenes. I tillegg tilbys det en daglig avgang til Alta.

Tabell 3.1 Ankomst og avgang fra Vadsø lufthavn i dag

Ankomst		Avgang	
00:15	Hasvik/Hammerfest/Honningsvåg/Mehamn/Tromsø	00:30	Kirkenes
05:22	Kirkenes	05:00	Hammerfest/Honningsvåg/Mehamn/Tromsø
08:22	Tromsø/Alta/Kirkenes	05:37	Alta/Sørkjosen/Tromsø
09:26	Tromsø/Hammerfest/Vardø	08:38	Tromsø
11:22	Tromsø	09:41	Kirkenes
13:25	Båtsfjord/Kirkenes/Vardø	11:43	Hammerfest/Tromsø
13:33	Berlevåg/Hammerfest/Mehamn/Sørkjosen/Tromsø	13:48	Kirkenes
16:50	Alta	13:50	Tromsø
18:27	Tromsø	17:10	Hammerfest/Honningsvåg/Mehamn/Tromsø
20:50	Kirkenes	18:42	Kirkenes/Vardø
00:13	Hammerfest/Tromsø	21:05	Båtsfjord/Berlevåg/Hammerfest/Tromsø

Kilde: nettsøk

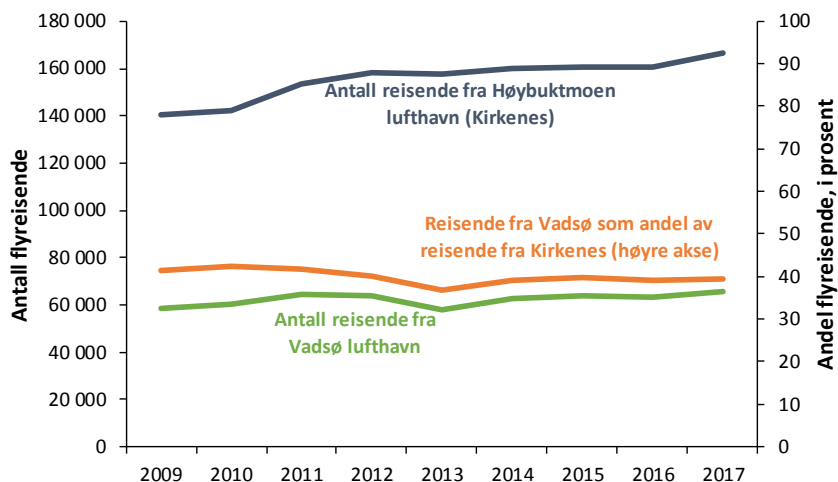
Flyturen til Kirkenes tar cirka 15 minutter uten mellomlandinger. Strekningen går direkte uten mellomlandinger ved tre av fem avganger. På øvrige behøves mellomander i Vardø eller Alta. Tilsvarende går det daglig tre direkteflyvninger fra Kirkenes til Vadsø. Fra Kirkenes lufthavn tilbys det tre daglige direkteruter til Oslo; to med SAS og en med Norwegian. Flytiden fra Vadsø til Oslo er cirka 4 timer og 30 minutter via Tromsø eller Alta. Med transport til og fra flyplassen og innsjekkingstid må det gjerne påregnes cirka 6 timer reisetid. Det tilbys også direkteruter til Alta og Tromsø som kan være aktuelle å benytte av folk som bor i Vadsø, selv om Vadsø lufthavn også tilbyr disse rutene.

3.1. Samlet flytrafikk fra Vadsø og Kirkenes

Figur 3-1 viser SSBs statistikk over antallet passasjerer om bord på fly ved avgang fra flyplassene i Kirkenes og Vadsø. Antallet passasjerer om bord på fly ved adgang fra Vadsø lufthavn har økt fra cirka 58 000 i 2009 til 66

000 i 2017, en økning på 13,8 prosent. I Kirkenes, som jevnt ligger på et høyere nivå, har antallet passasjerer ved avgang økt fra om lag 140 000 i 2009 til 167 000 i 2017, en økning på omtrent 19,3 prosent.

Figur 3-1 Antall flyreisende fra Høybukta og Vadsø lufthavn (venstre akse) og reisende fra Vadsø som andel av reisende fra Kirkenes (høyre akse)

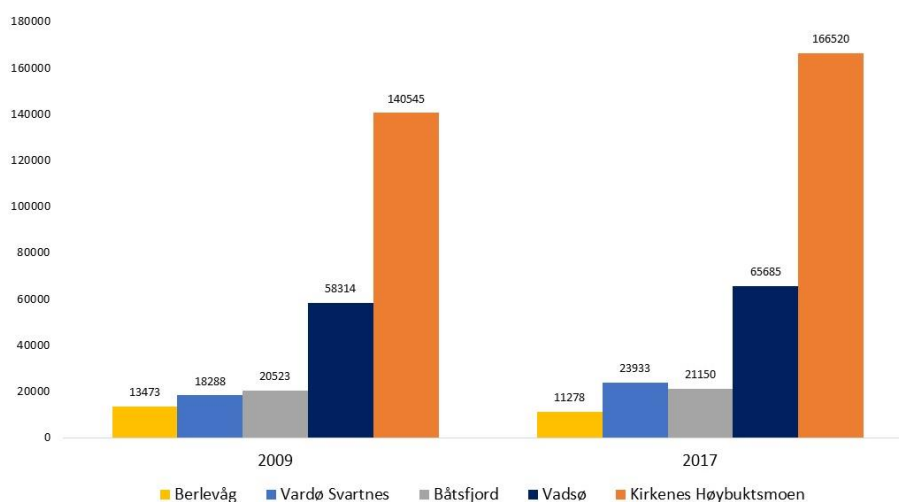


Kilde: Statistisk sentralbyrå

Ved å se antall reisende fra Vadsø som andel av reisende fra Kirkenes ser vi at antall reisende vokser fra begge flyplasser, men at veksten er større fra Kirkenes (5,5 prosentpoeng høyere). Dette er et tegn på at en økende andel av flytrafikken fra Vadsø absorberes gjennom flyreiser fra Kirkenes lufthavn. Dette indikerer en passasjerlekkasje.

I Figur 3-2 ser vi at Vadsø og Kirkenes skiller seg ut med langt større passasjergrunnlag enn de andre flyplassene i Øst-Finnmark.

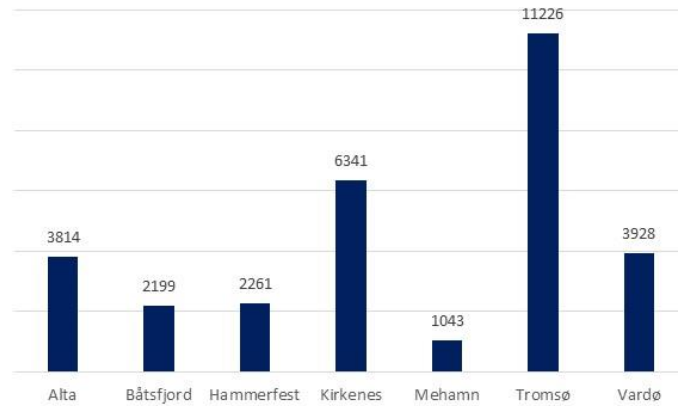
Figur 3-2 Antall reisende fra flyplassene i Øst-Finnmark



Kilde: Statistisk sentralbyrå

I Figur 3-3 presenteres data for reisende fra Vadsø lufthavn til oppgitte destinasjoner. Vi ser at Tromsø og Kirkenes er de mest aktive destinasjonene. Tallene angir ikke hvordan reiseruten mellom Vadsø og destinasjonene ser ut.

Figur 3-3 Antall reisende i 2017 fra Vadsø lufthavn til ulike destinasjoner



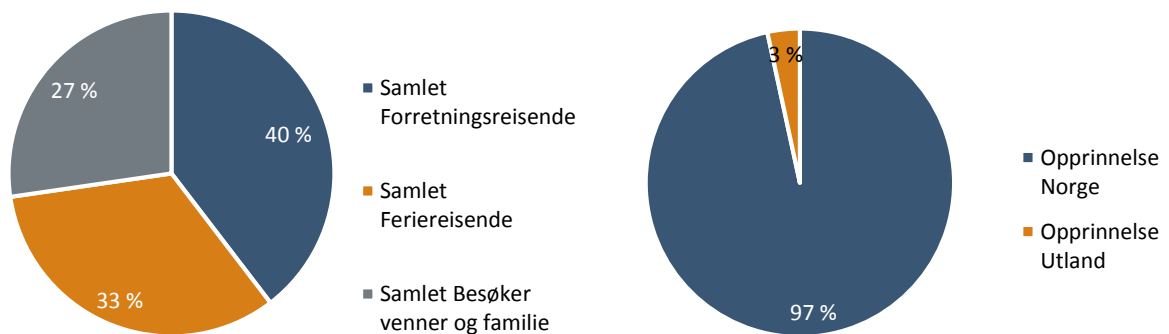
Kilde: Statistisk sentralbyrå

3.2. Reisemønster

Avinors reisevaneundersøkelse har, gjennom intervjuer med reisende på flyplasser, kartlagt hvor de reisende kommer fra og hva formålet med reisen deres er. Disse undersøkelsene kan gi en god pekepinn på hva slags type reisende som anvender Vadsø lufthavn, noe som også kan si noe om fremtidig bruk. I Figur 3-4. A og B ser vi en oversikt over hvilket opprinnelsesland de reisende kommer fra, hva formålet med reisen er, og hvilken næring de tilhører dersom de reiser gjennom arbeidet. Merk at disse tallene er sammenstilt for reisende til og fra flyplassen i Vadsø. På grunn av få respondenter per år, gir vi her samlede tall for femårsperioden 2013-2017. Antallet respondenter er til sammen 707.

Figur 3-4 Andel forretnings- og feriereisende til og fra Vadsø lufthavn (venstre) og andel med opprinnelsesland i Norge og utlandet (høyre)*

A - Andel forretnings- og feriereisende til og fra Vadsø lufthavn B - Andel med opprinnelsesland i Norge og utlandet

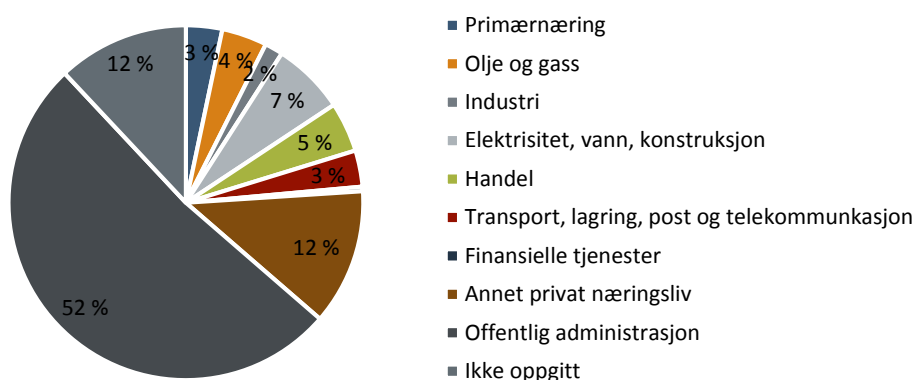


*N = 707. Kilde: Avinor

I kakediagrammene over ser vi at det er flere som reiser fra og til Vadsø lufthavn av private årsaker enn i jobbsammenheng (40 prosent er forretningsreisende). I all hovedsak er de reisende nordmenn, og bare 3 prosent i utvalget har et annet opprinnelsesland enn Norge. Nedenfor kan vi også se de arbeidsreisende til og fra Vadsø lufthavn fordelt på hvilken næring de tilhører. Her ser vi at det er de som arbeider innen offentlig administrasjon som anvender flyplassen desidert mest, med 52 prosent av de reisende. Privat næringsliv står til sammenligning for 36 prosent av flyreisene fra Vadsø lufthavn. Dette passer inn i bildet som tegnet seg i Figur 2-8

Antall sysselsatte som gav oversikt over antallet sysselsatte etter sektor – det er offentlig sektor som har flest sysselsatte i regionen. Det offentlige står også for en betydelig del av verdiskapningen i regionen.

Figur 3-5 Arbeidsreisende til/fra Vadsø lufthavn fordelt på næring



*N = 242. Kilde: Avinor

3.3. Passasjerlekkasje mellom Vadsø og Kirkenes

Et sentralt spørsmål knyttet til effekten av å forlenge rullebanen på Vadsø lufthavn er hvor mange reisende fra Varanger-regionen som benytter Kirkenes lufthavn som første sted for avreise (siste sted for hjemkomst). Passasjerlekkasjen fra Vadsø lufthavn kan tolkes på ulike måter. For det første kan man se på lekkasjen fra eksisterende ruter ved Vadsø lufthavn til Kirkenes, som ruten til Alta eller Tromsø. Det er rimelig i denne sammenheng å anta at denne lekkasjen er minimal. Dette antar vi fordi rutene fra Vadsø og fra Kirkenes opereres av samme flyselskap, med samme typer maskiner, og med samme rutepriser. Den andre typen lekkasjer man kan se på, er om flere passasjerer velger å kjøre bil mellom Vadsø og Kirkenes istedenfor å fly den samme strekken når den reisende skal fly videre på en lengre rute fra Kirkenes. Den viktigste destinasjonen for slike reiser er Oslo. Ved en eventuell etablering av nye ruter mellom Vadsø og større destinasjoner som Oslo og Tromsø, vil flere av de som reiser fra Kirkenes i dag kunne bytte til Vadsø lufthavn for å få enklere og billigere flyreiser. Det er dette reisemønsteret og eventuelle endringer i mønsteret som vi omtaler som passasjerlekkasje.

Tall fra reisevaneundersøkelsen viser at cirka 29 000 av 165 000 reisende mellom Oslo og Kirkenes (samlet for begge veier) har Varanger-regionen som endelig avreise- eller ankomststed (knappe 20 prosent av de reisende).⁸ lys av trafikk tallene i kapittel 3.1, der reisende fra Vadsø lufthavn til Kirkenes er oppgitt til cirka 6 300 (12 600 hvis tallet er det samme for begge veier), viser disse tallene at en svært stor andel av de reisende fra Varanger-regionen over Kirkenes flyplass ankommer flyplassen via andre transportmidler enn fly. Husk at de 29 000

⁸ Her må man være oppmerksom på at utvalget er begrenset og justeringsfaktorene blåser opp eventuelle feil. Vi må med andre ord være forsiktig med tolkningen av dette anslaget.

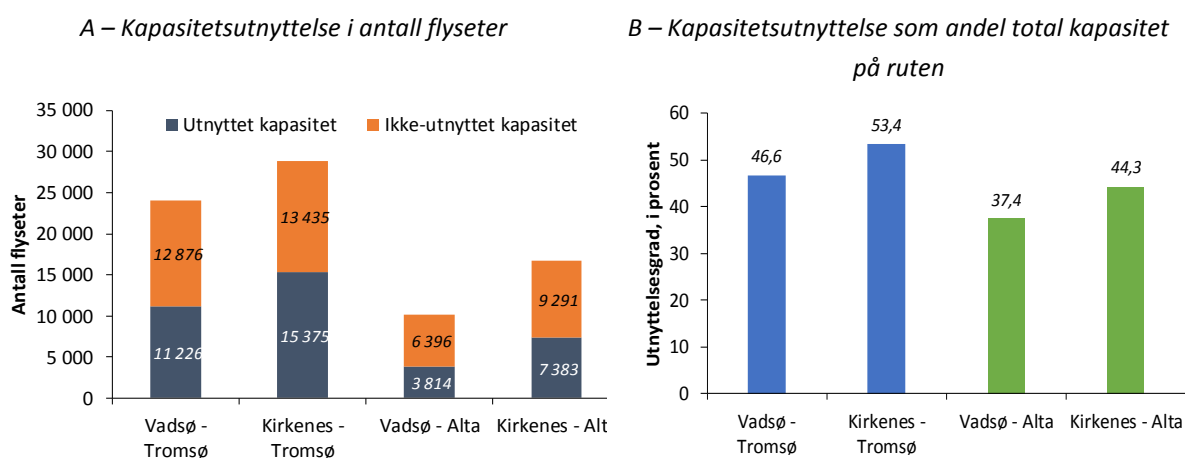
reisende kun knyttes til Oslo-avgangene. Dette tallet er også nokså høyt sett i lys av den samlede trafikken til og fra Vadsø lufthavn i dag. De 29 000 reisende (som har Varanger-regionen som avreise- eller ankomststed) representerer altså en «teoretisk lekkasje» fra Vadsø Lufthavn – det er rimelig å anta at de ville valgt å fly fra Vadsø dersom flyplassen kunne tilbudt samme rutetilbud og pris som hva flyplassen i Kirkenes kan tilby. Den prosentvise passasjerlekkasjen fra at flyplassen ikke kan tilby dette kan sees i **tFeil! Fant ikke referanseilden.** under. Som vi ser av tabellen, tilsvarer den årlige passasjerlekkasjen på en «teoretisk» flyvning fra Vadsø Lufthavn til Oslo 37,5 prosent av det samlede antallet passasjerer i dag.

Tabell 3.2 Antatt passasjerlekkasje i prosent - flyvninger til/via Oslo

KIRKENES	KM	Kjøretid	Antatt pass.lekkasje	Ant.innbyggere	Årlige flybev.	Ant. passasjerer	Lekkasje %
Vadsø	171	02:15	29 000	6 154	6 967	77 348	37,5%

Som vi ser fra Figur 3-6 er kapasitetsutnyttelsen noe høyere på rutene som går fra Kirkenes enn de som går fra Vadsø til Alta og Tromsø. Men forskjellene er ikke veldig store. Tallene indikerer med andre ord ikke at flyene fra Kirkenes kaprer passasjerer fra Vadsø til disse to destinasjonene. Som vi forklarer over, kommer dette antageligvis av at rutene opereres av samme flyselskap, maskiner og med tilsvarende pris.

Figur 3-6 Kapasitet, antall flyreisende og kapasitetsutnyttelse på direkte ruter fra Vadsø og Kirkenes til Alta og Tromsø i 2017



Kilde: Avinor

Sett i lys av sammensetningen av de reisende til og fra Vadsø lufthavn, er det nærliggende å tenke seg at passasjerlekkasjen er større for fritids- enn for arbeidsreisende. I intervju med aktører fra næringslivet og det offentlige i Vadsø kommune kommer det frem at mens mange benytter seg av flyplassen i jobbsammenheng, velger mange flyplassen i Kirkenes foran flyplassen i Vadsø når de skal fly privat. Årsaken til dette er at prisene er høye fra Vadsø lufthavn, og at man må bestille i god tid på de mest populære flyvningene. Fra reisevaneundersøkelsen virker det imidlertid som at mange som reiser fra og til Vadsø lufthavn ikke reiser i jobbsammenheng, men på private reiser. Også næringsdrivende som har erfaring både fra Vadsø og Kirkenes trekker frem at gjennomstrømmingen av turister utenfra er betydelig større i Kirkenes enn i Vadsø, noe som merkes på omsetningen. En viktig årsak hevdes å være at SAS og Norwegian flyr fra Sør-Norge til Kirkenes. Det

er verdt å merke seg at Kirkenes lufthavn i dag ikke har direkte ruter til utlandet, til tross for at flyplassen kan ta større passasjerfly.

Vi konkluderer med at passasjerlekkasjen fra Vadsø lufthavn til Høybuktmoen lufthavn (Kirkenes) i all hovedsak handler om fritidsreiser av nordmenn som bor i Varanger-regionen, og nordmenn og utlendinger som skal besøke Varanger-regionen. Til tross for at man blir nødt til å kjøre bil til og fra Kirkenes er de samlede reisekostnader (inkludert flybillett) stort sett lavere enn ved å ta fly til Tromsø eller Alta og videre sørover.

Flyplassen i Vadsø anvendes imidlertid ikke bare til å frakte passasjerer. Under intervjuer med aktører fra næringslivet og det offentlige i Vadsø, trakk flere frem at flyrutene er viktige for å frakte varer fra sør-landet og nordover. Omfanget av denne frakten er ikke stor, men flere private og offentlige virksomheter er av en slik art at det er helt avgjørende å få fraktet kritiske komponenter eller personell nordover. Dette gjelder blant annet både for kraftselskap og for forsvaret i Skallelv. Det ble trukket frem at dersom noe gikk i stykker og kritiske komponenter ikke kommer i tide kan det koste svært mye for aktørene det gjelder. I enkelte tilfeller vil det også være lovstridig å ha nedetid på anlegg. En av respondentene trakk også frem at kortere og hyppigere ruter for logistikk med færre mellomlandinger underveis har potensiale til å avlette denne situasjonen tilstrekkelig til at komponentlageret kan minskes, noe som vil spare virksomheten for «betydelige summer».

4. Nullalternativet (rullebane på 990 meter)

I nullalternativet antar vi at som et utgangspunkt at omsetningen i reiseliv og handel utvikler seg på samme måte som den historiske utviklingen fra 2004 til 2016. Utover videreføring av denne utviklingen er vi kjent med at det er to endringer som kan ha innvirkning på omsetningstallene:

- *Sammenslåing av Troms og Finnmark fylkeskommune.* Sammenslåingen er vedtatt gjeldende fra 1. januar 2020. Det er ikke vedtatt hvilke deler av fylkesledelsen som vil sitte i Troms og hvilke som skal sitte i Finnmark.
- *Sammenslåing av fylkesmennene i Troms og Finnmark.* Sammenslåingen vil gjelde fra 2019. Det er bestemt at hovedsete for den nye fylkesmannen skal ligge i Vadsø, samt at antall ansatte i Vadsø ikke skal reduseres fra dagens nivå.

Det er god grunn til å forvente at disse to sammenslåingen vil øke reiseaktiviteten mellom Vadsø og Tromsø en god del. Dette vil slå inn i alle tre scenarier.

Fylkesmannen utfører oppgaver som følger av lov, forskrifter og pålegg fra overordnede statlige myndigheter, og har en sentral rolle som bindeledd og koordinator mellom stat og kommuner. Gjennom intervju har vi blitt gjort kjent med at Fylkesmannen i Finnmark har årlige reisekostnader på 6-7 millioner. For å anslå den økte omsetningen sammenslåingen av fylkesmannen vil bidra til i nullalternativet legger vi til grunn at hver kommune i Troms, totalt 24 kommuner etter planlagte kommunesammenslåinger, reiser fem ganger til Vadsø årlig. Uten videre holdepunkter antar vi at hver reise består av to personer i to døgn. Fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen har vi at hvert reisedøgn om lag omfatter 2 300 kroner. Til sammen gir dette 288 ekstra gjestedøgn til regionen, noe som tilsvarer en omsetningsøkning til reiseliv og handel på 1,1 million kroner per år. I tillegg antar vi at sammenslåing av fylkesmann innebærer økt grad av møtevirksomhet, seminarer, koordinering, profesjonalisering etc. Dette tror vi vil føre til at kommunene i Finnmark som allerede reiser til Vadsø, foruten de 14 kommunene i regionen og Sør-Varanger, reiser to ekstra ganger til Vadsø årlig for å koordinere arbeidet. Med de samme forutsetningene for reising fra de øvrige kommunene i Troms gir dette 56 ekstra gjestedøgn til regionen en omsetningsøkning til reiseliv og handel på cirka 130 000 kroner per år. Til sammen anslår vi at sammenslåing av fylkesmannen vil gi en omsetningsvekst på 1,25 millioner kroner per år fra og med 2020.

Som nevnt er det ikke bestemt hvilke deler av fylkeskommunen som vil legges til Vadsø etter sammenslåingen med Troms. Vi har derfor få holdepunkter å utarbeide anslag for hva sammenslåing av fylkeskommunen vil bidra med i form av flere gjestedøgn og omsetningsøkning i omsetningsøkning til reiseliv og handel. Vi legger derfor til grunn at omsetningsveksten tilsvarer det samme som for sammenslåing av fylkesmannen, altså 1,25 millioner kroner per år. Det innebærer en samlet økning i omsetning innenfor reiseliv og handel på 2,5 millioner kroner per år fra og med 2020.

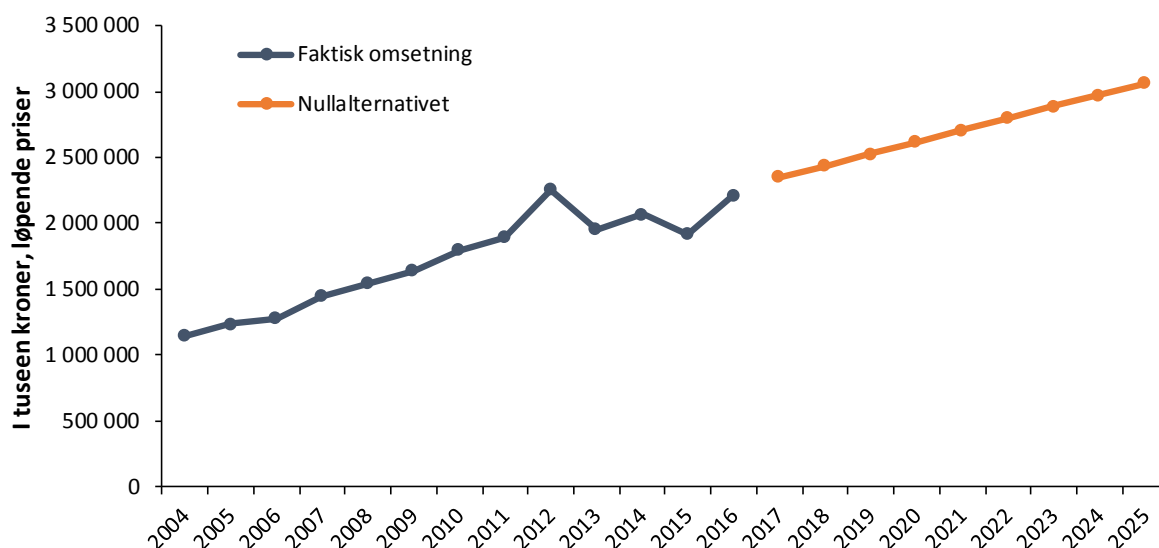
Vi viser i denne sammenheng ikke omsetning for annen eksportrettet virksomhet (som eksport av fisk, kongekrabbe etc.), siden vi ikke tror at denne delen av økonomien blir påvirket i nevneverdig grad av forlengelsesalternativene. Vår vurdering er at forutsetningen for at Vadsø skal ta over for Lakselv når det gjelder å være regionens foretrukne lufthavn for utflyging av fisk og andre sjøprodukter ikke er til stede. Begrunnelsen for dette er at Vadsø lufthavn da måtte kunne tilby en daglig frekvens for relativt høye volumer. Noe som ansees å være urealistisk.

I samtaler med lokale aktører argumenteres det også med at man forventer at utnyttningen av olje- og gassressurser i Barentshavet vil øke over tid, og at det vil være en stor fordel om Vadsø lufthavn er tilpasset en

slik virkelighet. Leteaktiviteten i Barentshavet er i dag høy, og operatørene i Barentshavet har planer om å fortsette denne aktiviteten. Det finnes fortsatt letemodeller i Barentshavet som ikke er testet ut. Oljedirektoratets ressursanslag viser at det finnes betydelige ressursvolum i Barentshavet. Det er derfor grunn til å tro at det vil bli betydelig petroleumsaktivitet i Barentshavet i årene framover, både innenfor leting, utbygging og produksjon. Til tross for at leteaktiviteten i Barentshavet er stor er aktiviteten i all hovedsak lokalisert i de sørvestlige delene av Barentshavet. Det er mulig at aktørenes interesse for de østlige delene av Barentshavet vil øke fremover. Usikkerheten på det nåværende tidspunkt er imidlertid så stor at det ikke bør legge grunnlaget for en investeringsbeslutning for forlenget rullebane i dag. Skulle det vise seg at man finner olje og gass i delene av Barentshavet med størst nærhet til Vadsø har man i fremtiden full mulighet til å tilpasse seg denne nye virkeligheten.

Figur 4-1 Faktisk og prediktert omsetning for reiseliv og handel i nullalternativet i tusen kroner, løpende priser viser resultatet av å fremskrive den historiske utviklingen av omsetningen innenfor reiseliv og handel- Her har vi lagt på en omsetningsøkning på 2,5 millioner kroner per år som følge av sammenslåinger av fylkesmann og fylkeskommune. Det gir en omsetning innenfor reiseliv og handel i analyseåret 2025 på cirka 3,1 milliarder kroner, en vekst på 39 prosent fra 2016.

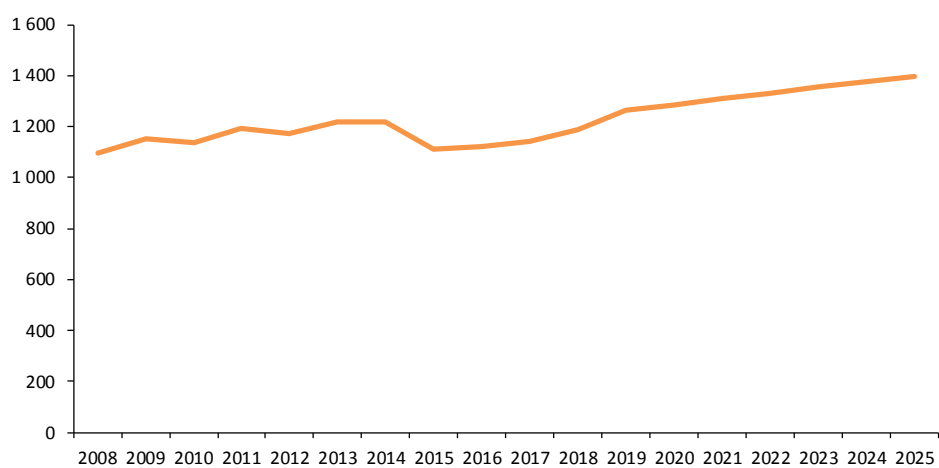
Figur 4-1 Faktisk og prediktert omsetning for reiseliv og handel i nullalternativet i tusen kroner, løpende priser



Kilde: Menon Economics

Utover jevn omsetningsvekst innenfor reiseliv og handel, vil utviklingen gi ringvirkninger som følge av lokale kjøp fra tjenesteytende næringer. Basert på disse vurderingene, og det faktum at reiseliv og handel har stort potensial, forventer vi at sysselsettingen innenfor reiseliv, handel og tjenesteyting også vil øke. Sysselsettingsveksten forventes å bli avkortet av lønnsøkning som antas å være tilnærmet 2 prosent per år. Forventet sysselsettingsutvikling er vist i Figur 4-2. I 2025 forventer vi at antall sysselsatte er 19 prosent høyere enn i 2018, som tilsvarer cirka 200 sysselsatte. Reiselivsøkningen og økt antall ansatte forventes å bidra til økt bolyst til regionen.

Figur 4-2 Forventet sysselsettingsutvikling i reiseliv, handel og tjenesteyting i nullalternativet



Kilde: Menon Economics

5. Utvidelse av rullebanen til 1 550 meter

En utvidelse av rullebanen på Vadsø lufthavn kan baseres på konsepter som hviler på ulike lengde og bredde på banen. Oppdragsgiver har fremmet ønske om å få vurdert effekten på næringsliv og befolkning av å utvide lengden på rullebanen fra dagens 990 meter til 1550 meter. For at en utvidelse av rullebanen til 1550 meter skal ha noen betydning for Vadsø og regionen rundt er det nødvendig (men ikke tilstrekkelig) at

- 1) flyselskapene velger å øke kapasiteten eller frekvensen på ruter til og fra Vadsø lufthavn og/eller
- 2) flyselskapene velger å kutte prisen på reiser til og fra Vadsø lufthavn

Det er liten grunn til å forvente at prisene på flyreiser skal endres uten at flytilbudet blir endret. Det er derfor ikke grunnlag for å forvente at (2) slår til uten at (1) først er på plass.

For at en utvidelse skal lede til økt kapasitet og lavere priser må man få tilgang til flytyper som i dag ikke kan tas ned på flyplassen. Med en utvidelse til 1 550 meter vil flyplassen kunne ta imot fly av type B (ICAO Aerodrome Reference Code) som driver innen kommersiell persontransport. Den mest aktuelle flytypen i denne sammenhengen er Widerøes nye Embraer E190 E2 som tar opptil 114 passasjerer. Dette er over dobbelt så mange passasjerer sammenlignet med den vanlige Bombardier Dash-8. Dette flyet krever opptil 1650 meter lang rullebane for takeoff med full last og maksimal rekkevidde (3400 km), men krever under 1550 meter for kortere flyvninger – for eksempel fra Vadsø til Tromsø eller Oslo. Denne flytypen er dermed egnet for å dekke de behov man kan få ved Vadsø lufthavn. Større fly av type C (eksempelvis Boeing 737 og Airbus A-320) krever lengre rullebane.

5.1. Pris på flyreiser med større fly og direkteruter

La oss belyse punkt (2) om pris. Widerøe har så langt tre B-klasse fly i drift som betjener strekningene Bergen-Tromsø og Bergen-Bodø. Dette er strekninger som frem til nå har vært dekket av Widerøe med mindre fly og nylig av SAS med to ukentlige avganger. En stor andel av trafikken har vært dekket av SAS og Norwegian over Gardermoen. Laveste priser på direkteruter med Widerøe på disse strekningene i november 2018 og mars 2019 ligger på 900 kroner en vei. Tilsvarende priser for lignende reiser med Widerøe der man benytter Dash-8 (fra Sandefjord til Tromsø og fra Oslo til Svolvær med lik lengde og stort kundegrunnlag) ligger på henholdsvis 1550 og 2000 kroner. Det kan derfor være grunnlag for å forvente at prisene reduseres når Widerøe beslutter å sette Embraer-flyene inn på en rute. Prisene på direkteruter tenderer også i retning av å være billigere enn ruter med mellomlanding. SAS sine priser på direkteruten Bergen-Tromsø ligger 50 prosent lavere enn prisen for mellomlanding på Gardermoen. Vi legger til grunn at prisavviket vi peker på vil være representativt dersom Widerøe skulle velge å operere med Embraer på ruten Vadsø-Oslo eller Vadsø-Tromsø. Prisene forventes å falle med 33 prosent.

5.2. Grunnlag for å etablere direkteruter med større fly fra Vadsø

Når det gjelder punkt (1) over, mener vi det er lite sannsynlig at Widerøe faktisk vil benytte sine Embraer E190 E2 på ruter Vadsø og Tromsø i overskuelig fremtid, selv om det er muliggjort. Passasjergrunnlaget mellom Bergen og Tromsø/Bodø er langt større enn det man har som potensial for ruter mellom Vadsø og henholdsvis Oslo og Tromsø. I Tabell 5.1 under presenteres antall pax med Widerøes direkterute mellom Bergen og Bodø/Tromsø. I 2013 og 2015 fløy man utelukkende med Dash-8 og en stor andel av de reisende mellom disse byene ble fløyet over Gardermoen med SAS og Norwegian. Med et antall direkte passasjerer på omtrent 30 000 samlet for begge

veier, må vi forvente at kundegrunnlaget da nok lå på over 100 000 passasjerer. På slutten av 2017 startet SAS opp sin direktelinje mellom Tromsø og Bergen og tallene viser at i 2017 økte antall reisende til over 50 000 til tross for at SAS kun opererte med direkterute i noen uker. Widerøe annonserte nylig at de ønsker å øke antall flyvninger mellom Bergen og Tromsø fra en til to ganger daglig.

Tabell 5.1 Antall reisende med direkterute

Fra	Til	2013	2015	2017
Bodø	Bergen	9 678	12 665	11 668
Bergen	Bodø	12 263	15 966	19 377
Bergen	Tromsø	9 491	15 021	27 154
Tromsø	Bergen	9 968	14 892	24 926

Til sammenligning viser vi i Figur 3-3 at det ble fraktet om lag 11 000 passasjerer mellom Vadsø og Tromsø i 2017. Dersom bildet er balansert står vi da overfor et passasjergrunnlag i dag på 20 000. Befolkningsgrunnlaget og mangel på mulige alternative veier til Tromsø tilsier at potensialet i passasjergrunnlaget ikke er veldig mye større til Tromsø, selv om prisene skulle falle en del.

På ruten fra Kirkenes til Oslo finner vi cirka 25 000 reisende summert begge veier med startpunkt på Varangerhalvøya. Dette tilsier at cirka 1 av 4 som flyr til Oslo fra Kirkenes kommer fra denne regionen. Fra Kirkenes går det hver dag tre flyvninger til Oslo. Det er da mulig å argumentere for at Widerøe kunne få lønnsomhet i en flyvning om dagen fra Vadsø til Oslo. Når det er sagt tror vi at Widerøe har andre strekninger som egner seg bedre til å benytte Embraer-flyene fordi de har større passasjergrunnlag (for eksempel Sandefjord-Tromsø).

Vurderingene som er gjort er basert på empiri fra Widerøes flyvninger. Denne empirien finnes på plass for Vadsø siden Widerøe allerede har flyvninger til flyplassen. Det er rimelig å anta at de samme antagelsene som i analysen over også gjelder for andre flyselskap som flyr i norden, deriblant Finnair. Finnair har tolv Embraer fly som skulle kunnet bli satt i trafikk mellom Vadsø og andre destinasjoner, for eksempel i Finland. Årsaken til dette kunne for eksempel vært å fly turister mellom Lappland og Nord-Finnmark. Dette er imidlertid også mulig med mindre fly i dag. Vi ser liten grunn til å tro at en lengre flyplass alene kommer til å utløse en endring i måten Finnair bruker flåten sin. Fra nullalternativet legger vi til grunn en omsetningsøkning på 2,5 millioner kroner per år som følge av sammenslåing av fylkesmann og fylkeskommune (se Figur 4-1). Det gir en omsetning innenfor reiseliv og handel i analyseåret 2025 på cirka 3,1 milliarder kroner. Denne veksten må vurderes opp mot vekst andre steder i landet før rute-attraktivitet vurderes.

Med bakgrunn i denne analysen legger vi til grunn at en utvidelse av rullebanen til 1 550 meter ikke vil gi utslag i endret rutetilbud utover det som ligger inne i nullalternativet, hverken på kort eller lang sikt. Det er da heller ikke hensiktsmessig å regne på endringer i nytte for regionen i form av økt økonomisk aktivitet og bedret velferd, sett opp mot nullalternativet.

Vi ser liten grunn til å etablere et høyt scenario ved en utvidelse av rullebanen til 1 550 meter. Utover de overnevnte betraktninger begrunner vi det i at det behøves en 1 800 meter lang rullebane for å få flyvninger over lengre distanser (enn hva som er etablert i dag) til flyplassen.

6. Utvidelse av rullebanen til 2 500 meter

Med en forlenget rullebanen i Vadsø til 2 500 meter kan man lande kommersielle fly i C-klasse (Boeing 737-800 og Airbus A320), med en kapasitet på 186/189 seter, på flyplassen. Flyene som kan gå og går til Vadsø i dag er av typen Dash-8 med en kapasitet på 39 seter.

Muligheten for å kunne lande fly i C-klasse på Vadsø lufthavn vil gi rom for langt lavere priser på flyreiser, samt økt konkurranse om passasjerene til og fra Varanger-regionen. Man må forvente at prisene vil kunne bevege seg ned til det nivået som man erfarer i Kirkenes i dag. Med denne lengden på rullebanen (det stilles også krav til bredde og teknisk utstyr for å ta ned C-klasse fly) vil Vadsø lufthavn kunne konkurrere med Kirkenes lufthavn, men samtidig vil nærheten mellom disse to flyplassene gjøre det lettere å sikre tilstrekkelig gode landingsforhold. Det vil bidra til å redusere antall forsinkede avganger og ankomster.

I dette kapitlet skisserer vi to ulike scenarier med en rullebane på 2 500 meter. I det første scenariet legger vi til grunn at man i liten grad satser på reiselivsutvikling i Varanger-regionen. Vi argumenterer da for at det er potensial for å få etablert en rute med noen få avganger i uken for å håndtere etterspørselen, litt på linje med det vi har sett i Lakselv. Effekten på den regionale økonomien er relativt liten. I det andre scenariet beskriver vi en fremtid der man har lagt omfattende ressurser inn i å utvikle opplevelsestjenester og gode overnattingsmuligheter. Da utløses et stort reiselivspotensial som innebærer flere avganger/ankomster om dagen med større fly. Vi trekker på erfaringene fra Tromsø og Lappland for å vurdere sannsynlighetene for en slik utvikling. Sannsynligheten for suksess er ikke liten.

6.1. Scenario 1: Rolig vekst fremover

I dette scenariet legger vi til grunn at man i liten grad satser på reiselivsutvikling i Varanger-regionen, selv med den lengre rullebane. Vi legger til grunn at det da er markert for at det lander/letter to C-klassefly på nye Vadsø lufthavn per uke, i regulær rutetrafikk. Dette åpner for en økning i antall gjestedøgn på 7 500 per år, og en meromsetning i reiselivsnæringen på 15 millioner kroner i 2025. For annet eksportrettet næringsliv vil en flyvning til Oslo med sjeldne avganger gi en helt marginal gevinst i form av reduserte reisekostnader og økt tilgjengelighet. Vi legger til grunn at produktiviteten og derav verdiskapingen per sysselsatt øker med 1 prosent i forhold til nullalternativet. I lokalt næringsliv og offentlig sektor er det ingen grunn til å forvente noen direkte effekter på sysselsetting og verdiskaping i et slikt scenario.

Nærmere om scenario 1

Finnmark har hatt en sterk vekst i utenlandsk vinterturisme fra 2009 til i dag. Fylket har også spennende opplevelser i form av et godt nordlys, samisk kultur, og mange unike naturopplevelser. Både opplevelsesleverandører og turoperatører Menon har vært i kontakt med opplyser at opplevelsene er fantastiske og interessen for vinteropplevelser i fylket er stor. Vanskelig rutetilbud og liten hotellkapasitet gjør imidlertid at man ikke klarer å få organisert pakketurer til fylket. Eksempelvis må tyskere på vei til Alta overnatte i Oslo, siden flyet fra Oslo går tidlig på morgenen. Overnatting i Oslo gjør langhelgbesøk i Finnmark lite attraktivt for tyskere. En viktig kilde til sterk vekst innen opplevelsesproduksjon i Finnmark har vært vintervekst med Hurtigruten, i form av en vellykket satsning på vintercruise til Alta med 10-12 skip i sesongen de senere årene. Det er med andre ord andre transportformer enn fly som har trukket mye av dette lasset. Varangerhalvøya har bare i begrenset grad deltatt i veksten.

Det er vanskelig å etablere utenlandske direkteruter til tynt befolkede områder, da flyselskapene krever god kapasitetsutnyttelse begge veier. Dette forutsetter et godt nok befolkningsgrunnlag i begge ender av flyruten. Fordelen med charterfly er at selskapene i mindre grad behøver å ta hensyn til befolkningsgrunnlaget ved reisemålet, og charterfly bedrer dermed tilgjengeligheten inn til mindre tettbefolkede regioner, særlig i høysesong. I 2015 og 2016 bidro Charterfondet til 34 flygninger til Nord-Norge, mens det er planlagt 30 flygninger fremover. Charterfondet har ikke bidratt til flere charterflygninger inn til Finnmark så langt, selv om fondet er skreddersydd for at tyntbefolkede områder skal tiltrekke seg turister på vinteren. I Kirkenes nådde chartertrafikken et toppunkt i 2009 med nesten 6 000 passasjerer, hovedsakelig drevet av tysklandsruter, mens Avinors statistikk viser at det kun kom 262 charterpassasjerer til Kirkenes i 2015. Enkelte turoperatører påpeker at liten overnattingskapasitet er en begrensende faktor i Finnmark, og har bidratt til at ingen av de gjennomførte landsdelens charterfondsprosjekter i er blitt gjennomført her. Et prosjekt med til sammen 12 flygninger til Alta ble kansellert på grunn av svakt salg, men turoperatøren oppgir at de fortsatt har tro på byen/området som vinterdestinasjon, og at man vil prøve på nytt i 2018. Dersom ikke opplevelsestilbudet og overnattingsmulighetene utbedres i Varanger-regionen er det liten grunn til å forvente at turoperatørene vil velge å etablere en fast charterrute til Vadsø, basert på historikken så langt.

Den spredte lufthavnstrukturen er tilpasset lokalbefolkning og lokalt næringsliv, mens for reiselivsnæringen, som er avhengig av å være tilgjengelig for større markeder, særlig i utlandet, er flyplass-strukturen en ulempe med få, dyre og tidkrevende avganger. Et eksempel på at det er potensial for etablering av regulær rutetrafikk med større fly, er Norwegian sin rute mellom Oslo og Lakselv som går to ganger i uken i sommerhalvåret. Dette er en region med et svært lavt befolkningsgrunnlag og få reisende til og fra Banak/Lakselv via andre flygninger. Om lag 25 prosent av de som reiser fra Kirkenes til Oslo har Varanger-regionen som sitt utgangspunkt. Fra Kirkenes går det daglig tre flygninger til sitt Oslo. Med dette som bakgrunn mener vi det er rimelig å forvente at en aktør som Norwegian vil kunne synes det er lønnsomt å operere en flyvning mellom Oslo og Vadsø som har to avganger per uke gjennom hele året. Dette gir en kapasitet på om lag 370 reisende til /fra Vadsø i løpet av uka, som tilsvarer en kapasitet på 19 240 seter ila. året. Dette vil dekke arbeids- eller fritidsreiseetterspørselen til de som i nullalternativet bor og jobber i Varanger-regionen, eller skal besøke den. Vi legger anslagsvis til grunn at 200 personer som er bosatt eller jobber i regionen vil benytte disse flytilbudene. Da gjenstår en kapasitet på om lag 9 000 seter i året, som gjenstår til fritidsreiser. Vi legger til grunn antagelsen om at hver innbygger i regionen i gjennomsnitt reiser ut med fly fra Vadsø én gang per år. Med et innbyggertall på cirka 6 000 i 2018, sitter vi igjen med 3 000 ledige seter. Vi anslår at fritidsreisende fra andre deler av landet og utlandet står for 1 500 av disse setene.

Overnatting for 1 500 gjester i fem dager gir en økning på 7 500 gjestedøgn i regionen. Hver turist antas å legge igjen (konsumtallene er hentet fra reisevaneundersøkelsen for 2017):

- 1000 kroner per døgn i overnatting
- 1000 kroner per døgn i aktiviteter (2 aktiviteter per dag a 500 kroner)

Totalt 2000 kroner per døgn i 5 døgn gir 10 000 kroner per turist. Samlet sett vil da omsetningen i reiselivsnæringen økes med totalt 15 millioner kroner. Ut fra Menons ringvirkningsmodell kommer det i tillegg ringvirkninger på 1,6 millioner på per år. Totalt ender vi derfor på 16,6 millioner i dette scenariet. Såfremt turistene kommer relativt spredt ut over året vil denne veksten i turisme kunne bli betjent av de eksisterende hotellene i regionen.

6.2. Scenario 2: Vadsø: Senter for «reiselivsmagneten Varangerhalvøya»

Erfaring viser at det er i kombinasjonen av tung satsning på reiselivstjenester og god tilgjengelighet gjennom flytilbud at reiselivsnæringen kan få en kraftig oppblomstring. Det er dette vi har sett i Tromsø, Alta, Lofoten og i enkelte skidestinasjoner lenger sør.

I dette «optimistiske scenariet» legger vi til grunn at aktørene i Varanger-regionen legger til rette for en kraftig økning i tilbudet av overnattingsplasser og opplevelsesprodukter. I tillegg legger vi til grunn at både regulær rutetrafikk med fly av typen Boeing 737 /Airbus-320 vil etableres på flyplassen, samt at charteraktører synes reiselivstilbudet er så godt at de legger ruter til Vadsø.

I dette scenariet forventer vi at den årlige direkte inntekten fra reiseliv øker med 400 millioner kroner per år. Det er mye. Vi ser for oss at Norwegian opererer med en daglig rute mellom Vadsø og Oslo. I tillegg legger vi til grunn at det etableres charter-ruter tilsvarende en flyvning per dag med en Boeing 737. For å betjene disse turistene legger vi til grunn at overnattingskapasiteten i regionen økes med cirka 700 gjestedøgn. Vi legger til grunn av beleggsprosenten vil ligge på cirka 50 prosent (350 gjestedøgn per dag), noe som vil gi en økning i antall gjestedøgn med 127 000 i året. Det innebærer en dobling av antallet gjestedøgn for hele Varanger-regionen, slik vi har definert den (Vadsø, Vardø, Nesseby og Tana). To flyvninger per dag, sammen med andre transportkanaler inn til regionen vil kunne bringe disse gjestene inn til regionen.

Nærmere om dette scenariet

Tidligere i dette kapittelet har vi redegjort for utviklingen i reiselivsnæringen i Finnmark og Vadsø, samt forventningene til videre utvikling dersom man ikke får på plass en større satsning på opplevelsesturisme på Varangerhalvøya (Scenario 0 og 1). En storstilt satsning på reiselivsopplevelser kombinert med økt overnattingskapasitet og bedret tilgjengelighet med fly kan skape grunnlag for en kraftig økning i reiselivsrelatert omsetning.

Til grunn for satsningen er Varanger-halvøyas vakre og brutale natur, med dens helt spesielle byggeskikk (små og fargerike bygninger) og befolkningens åpne, vennlige og direkteværemåte. Satsningen må - som de fleste andre steder – hvile på et særskilt opplevelsestilbud som er tilstrekkelig attraktivt for både norske og utenlandske turister med høy kjøpekraft. I tabellen under lister vi opp 20 ulike typer aktiviteter som kan tilbys besøkende til Varangerhalvøya. Aktivitetene dekker både sommer og vinterhalvåret og listen illustrerer store muligheter for opplevelsesturisme i regionen. Samtidig vil et velfungerende aktivitetstilbud til et stort antall turister kreve et kraftig løft mht. utvikling av konsepter og leverandører.

Tabell 6.1 Utvalgte opplevelsestilbud til turister som besøker Varanger-halvøya

Nordlys-observasjon	Ørretfiske i vannene på vidda
Krabbefiske	Havsvømming i tørrdrakt
Fuglekikking	Kajakpadling
Besøk på fuglefjell Hornøya i Vardø	Ribtur på Varangerfjorden med mating av havørn
Skjarkfiske	Besøk på oppdrettsanlegg (mulig i fremtiden?)
Snøscooterkjøring	Aktiviteter i midnattssol
Reinsdyrledeskjøring	Besøk på samisk museum (Varangerbotn)
Hundesledeskjøring	Dagstur til Russland
Jakt på småvilt	Hvalsafari
Laksefiske	Skitur på Varangerhalvøya

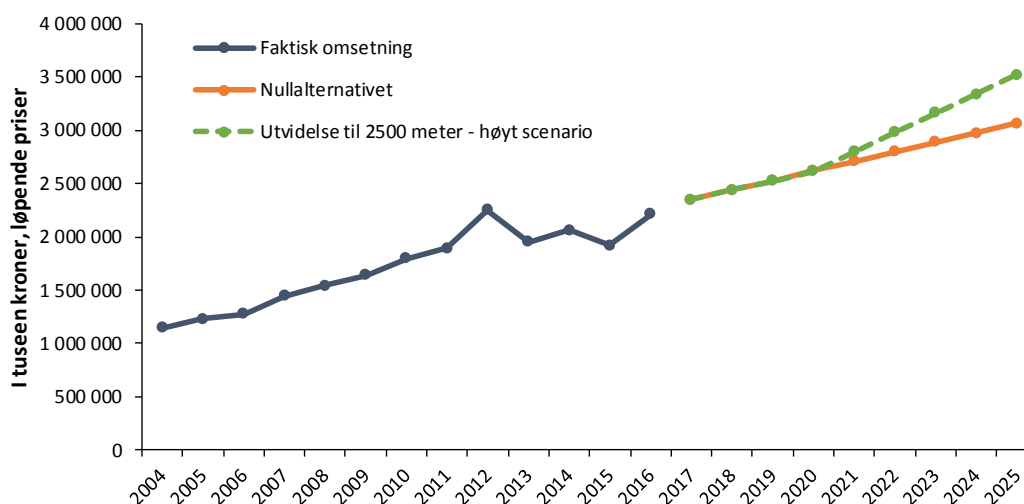
Scenariet må dernest hvile på en omfattende økning i overnattingstilbud. I dag er beleggsprosenten i Vadsø på om lag 50 prosent, men selv full kapasitetsutnyttning vil ikke klare å ta unna det besøksantall som vil kreves for å drifte lønnsomme ruter til Vadsø lufthavn. Vi har derfor lagt til grunn at det planlagte Varanger hotell blir etablert med 200 rom. Dette hotellet hviler på et luksus-konsept med høye døgnpriser. Videre kreves det at det etableres et nytt ordinært hotell med 100 rom. Sammen med noe utvidet kapasitet ved eksisterende overnattingssteder gir dette en økning i overnattingskapasiteten i regionen på cirka 700 gjestedøgn. Vi legger til grunn at beleggsprosenten vil ligge på cirka 50 prosent (350 gjestedøgn per dag), noe som vil gi en økning i antall gjestedøgn med 127 000. Det innebærer en dobling av antallet gjestedøgn for hele Varanger-regionen, slik vi har definert den (Vadsø, Vardø, Nesseby og Tana). To flyvninger per dag, sammen med andre transportkanaler (buss, Hurtigruta, andre fly) inn til regionen vil kunne bringe disse gjestene inn til regionen.

Vi legger til grunn følgende antakelser for å komme frem til en omsetningsøkning:

- Varanger hotell blir realisert i full skala – 36 500 rom i året til en pris lik 5 000 kroner per natt gir 182,5 millioner kroner i årlig omsetning
- Forbruk blant gjester som bor på Varanger hotell – Totalt 73 000 årlige gjester forbruker 700 kroner per døgn gir 51,1 millioner kroner årlig (satt lavt fordi mat og aktiviteter er inkludert i hotellromprisen)
- Andre gjester besøker regionen - 54 750 gjester overnatter til 1 000 kroner per natt, noe som gir 54,8 millioner kroner per år
- Forbruk for andre gjester, som også inkluderer dagsreisende fra Kirkenes og Lappland – 82 125 gjester med forbruk lik 1 500 kroner per døgn gir 123,2 millioner kroner
- Vi legger ikke til grunn noen økning i annen eksportrettet virksomhet og heller ingen økning i statlig og fylkeskommunal aktivitet utover aktiviteten beskrevet i nullalternativet.

Basert på disse forutsetningene finner vi at samlet direkte effekt på omsetning utgjør en økning på om lag 412 millioner kroner per år. I tillegg har vi ved hjelp av vår ringvirkningsmodell regnet oss frem til at ringvirkninger (lokale underleveranser) står for 46 millioner kroner per år. Samlet sett antas regionens omsetning å øke med 458 millioner kroner i 2025, se Figur 6-1.

Figur 6-1 Prediktert omsetningsutvikling for reiseliv og handel i ved utvidelse av rullebane til 2 500 meter scenario 2 i tusen kroner, løpende priser



Kilde: Menon Economics

Varanger hotell: Et luksuskonsept på Varangerhalvøya

Hotellutbyggerne håper å kunne åpne dørene til det nye hotellet i 2020. Planutvalget i Vadsø har enstemmig gitt dispensasjon til å bygge et åtte etasjer høyt luksushotell i Vadsø med 200 rom. Langs sjøkanten vil det være flere små hus, hvor familier og selskaper kan leie seg inn, i stedet for å bo på et tradisjonelt hotellrom. Hotellet skal henvende seg til et segment som har mulighet til å sette seg på et fly i Moskva, Paris, Berlin eller annen storby, for så å fly rett til Vadsø. For at dette skal realiseres vil det være svært viktig at man kan ta ned større fly i Vadsø.

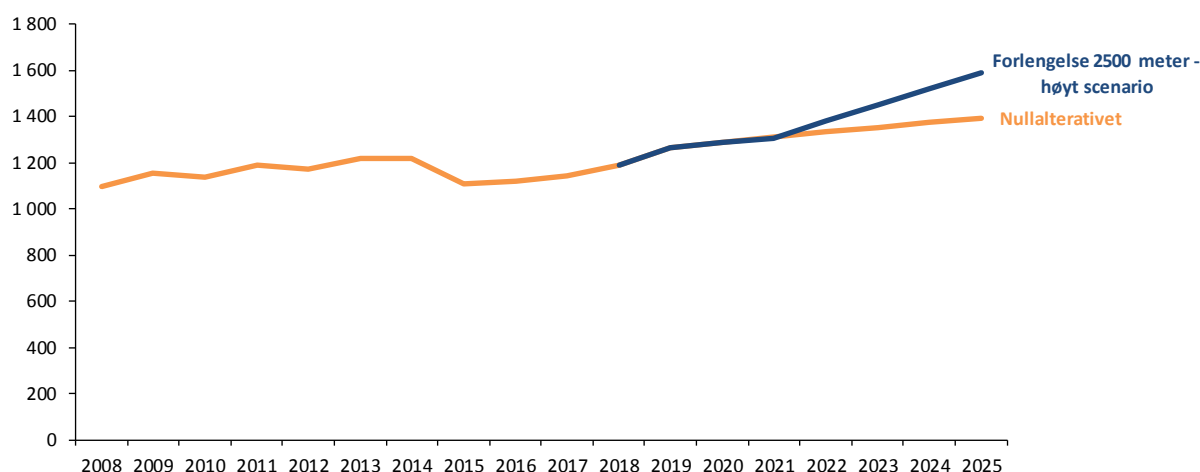
Utbyggerens ønske er å benytte lokale selskaper for opplevelsestjenester. Økt salg av sportsutstyr er også en av måtene prosjektledelsen ser for seg at det lokale næringslivet umiddelbart vil tjene på økt turisme. Hele Varangerhalvøya skal være attraksjonen. Hotellet skal ha topp rangering og tilby matopplevelser i verdensklasse. Med en pris på 5000 kr per rom (inkludert mat) vil kundegruppen være nokså selektiv.

Figur 6-2 Skisse av nye Varanger Hotell som planlegges ferdigstilt i 2020



Utover betydelig omsetningsvekst innenfor reiseliv, handel og lokal privat tjenesteyting, vil utviklingen gi ringvirkninger som følge av lokale kjøp fra tjenesteytende næringer. Basert på disse vurderingene, og det faktum at reiseliv og handel har et stort potensial, forventer vi at sysselsettingen innenfor reiseliv, handel og tjenesteyting også vil øke. Sysselsetningsveksten forventes å bli avkortet av lønnsøkning som er antatt å være lik 2 prosent per år. Forventet sysselsettingsutvikling er vist i Figur 6-3. I analyseåret 2025 forventer vi at antall sysselsatte øker med cirka 400. Det kan stilles spørsmålsteget ved hvor disse sysselsatte skal komme fra. Som påpekt i Konjunkturbarometeret (2016) har den positive befolkningsutviklingen i Nord-Norge de siste 10 årene nesten utelukkende vært drevet av økt innvandring. Uten innvandring ville befolkningstilveksten ha vært negativ. Det kan derfor argumenteres med at økt innvandring er nøkkelen for å dekke arbeidskraftbehovet som utløst i dette scenariet. Reiselivsoøkningen og økt antall ansatte forventes å bidra til økt bolyst av innvandrere til regionen utover nullalternativet.

Figur 6-3 Forventet sysselsettingsutvikling i reiseliv, handel og tjenesteyting i nullalternativet



Kilde: Menon Economics

Med en rullebane på 2500 meter er det også grunn til å forvente at Vadsø kan fungere som en avlastningsflyplass for Kirkenes dersom været ikke tillater landing og takeoff derfra. Man må også forvente at en rullebane på 2500 meter vil bidra til å konsentrere flytrafikken noe, i form av at noe trafikk ved Vardø og Kirkenes lufthavner blir flyttet til Vadsø. Det er imidlertid ikke grunn til å forvente at slike endringer vil påvirke aktiviteten i Varanger-regionen i særlig grad ettersom trafikantene i liten grad legger igjen forbruk knyttet til slike reiser.

Potensialet er stort men krever satsning: Erfaringer fra Tromsø og Lappland

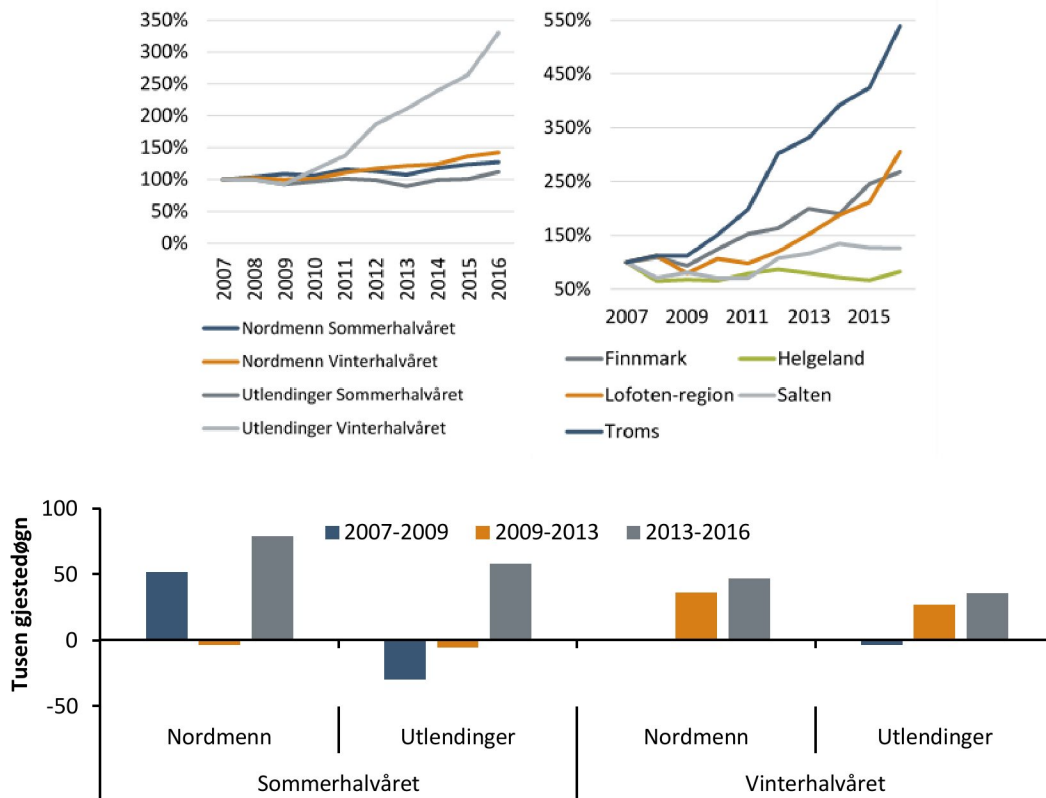
Så langt har turisme-veksten i Finnmark vært høy de siste 10 årene, og en gradvis dreining mot de asiatiske markedene viser at det fremtidige vekstpotensialet er skyhøyt, særlig i lys av nærheten til disse markedene. Et spørsmål verdt å stille, er hvor stort potensialet for reiselivomsetning i Varanger-regionen er. For å svare på dette må vi se til andre steder på nordkalotten som har hatt langt høyere vekst. Vi ser derfor nærmere på hva som ligger bak veksten i Tromsø og Finsk Lappland. Det er gjennomgangen av disse to destinasjonene som danner bakgrunnen for våre anslag på vekst i scenario 2.

Tromsø og nordlysturisme

I figurene under ser vi at spesielt Troms har hatt en eksplosiv vekst vinterturismen (nordlysturismen) fra 2009 til 2016, med en øking på over 500 prosent. Veksten er dobbelt så høy som i Finnmark. Tromsø ligger innenfor den såkalte nordlysovalen, feltet rundt Nordpolen hvor elektromagnetiske strålinger skaper nordlys. Finnmark tilhører også denne ovalen. I tillegg til det gode nordlyset i Troms, er regionen også godt tilgjengelig via luftveien. Tromsø lufthavn Langnes har det største og beste rutetilbudet til Oslo Gardermoen, og er den eneste lufthavnen i Nord-Norge som har direkteruter til utlandet. Økt tilgjengelighet via luftveien vil bidra til å muliggjøre en økt satsning på vinterturisme i større deler av landsdelen, ikke minst i Finnmark. I tillegg til to utenlandsruter, har Tromsø hatt god nytte av det såkalte charterfondet så langt. EFTAs overvåkingsorgan har godkjent Charterfondet Nord-Norge for utlandstrafikk inn til de største flyplassene i Nord-Norge. Charterfondet skal bidra til at turoperatører setter opp charterfly direkte fra store markeder i Europa til nordnorske lufthavner, ved å redusere operatørenes risiko for tap. Charterfondet dekker 25 prosent av tapet til turoperatørene dersom man kun har klart å selge mellom 0 og 60 prosent av setekapasiteten, mens fra 60 til 80 prosent kapasitetsutnyttelse trappes tapsdekningen ned fra 25 prosent til ingen dekning. Evaluering av charterfondet viser at av de 34 flygningene med hjelp fra fondet til Nord-Norge er en stor andel flygninger til Tromsø (Bedriftskompetanse, 2017).

Figur 6-4

Indeksert vekst i gjestedøgn fra 2007 på hotell, campingplasser og hyttegrend i Nord-Norge. b) Indeksert vekst i utenlandske gjestedøgn på vinteren (nov.-apr.)



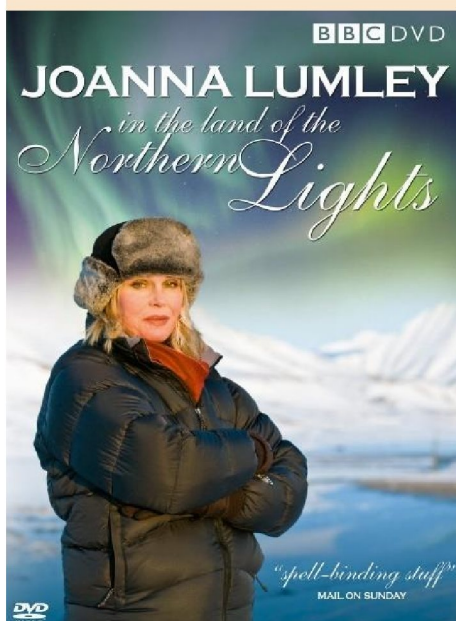
Kilde: Statistikknett.no og Menon (2016)

Som figuren over til venstre viser har antall utenlandske gjestedøgn i Nord-Norge blitt tredoblet fra 2009 til 2016. Gjestedøgnutviklingen til utlendinger på vinteren tok av fra og med 2010, og det har vært en årlig gjennomsnittlig prosentvis vekst på over 20 prosent i tidsperioden. Utviklingen skyldes i stor grad den eksplosive veksten innen nordlysturisme som fulgte i kjølvannet av BBC-dokumentaren «Joanna Lumley in the Land of the Northern Lights» som ble vist for et internasjonalt publikum i 2008.

Nordlys-Turismen i Tromsø:

Tidlig satsning

Nordlyseventyret startet tidlig på 2000-tallet. Visit Tromsø opplevde at flere turister på byens turistkontor etterspurte nordlysopplevelser. Gunnar Hildonen (GuideGunnar), Kjetil Skogli (Aurora Chaser) og Ivar Haugen (Tromsø Safari) var de første til å utvikle nordlysturer ut i Tromsøsomegn. Deretter fulgte flere av de største aktørene i reiselivet med satsning på nordlysturisme til landsdelen. Hurtigruten startet sitt program «Chasing the northern lights» for å fylle skipene på vinteren, Norwegian opprettet direkte flyrute til London, mens Innovasjon Norge og NordNorsk Reiseliv promoterte nordlyset i inn- og utland.



Etterspørselen tar av med Joanna Lumley

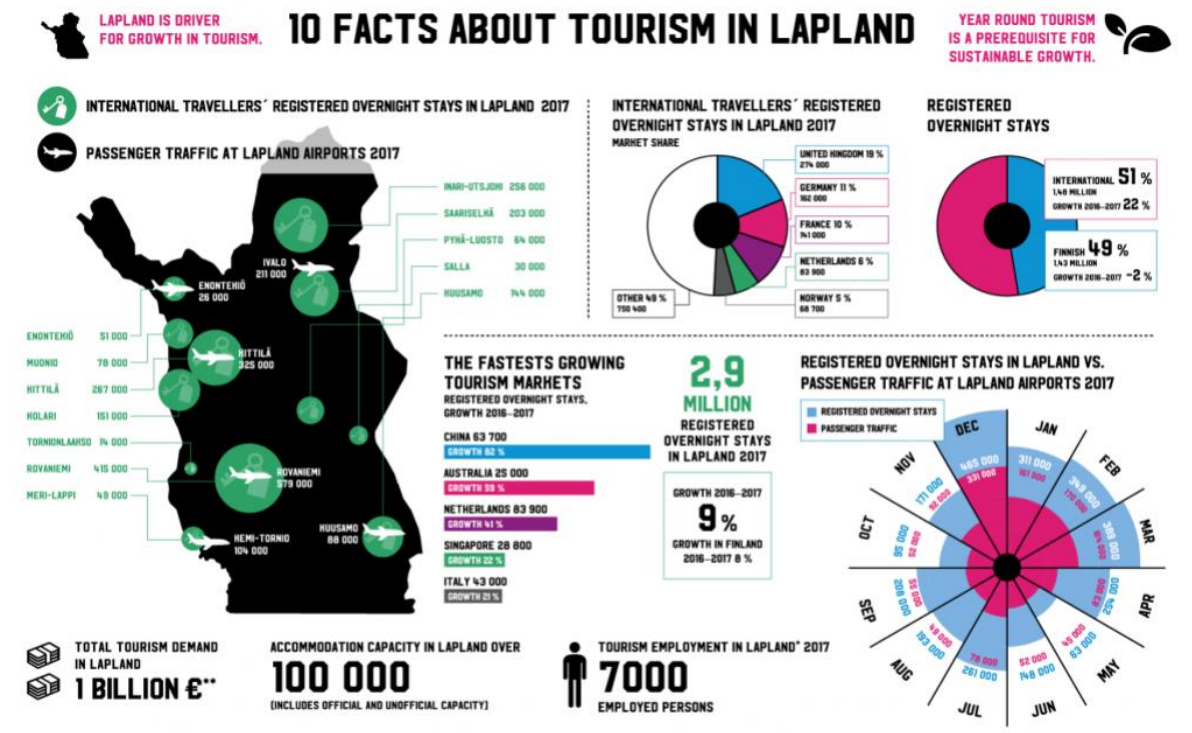
Det var i kjølvannet av BBC-dokumentaren «Joanna Lumley in the Land of the Northern Lights» fra 2008 at nordlysturismen virkelig tok av. I dokumentaren reiser Lumley (kjent fra tv-serien «Absolutt fabelaktig») fra Helgeland videre til Lofoten, til Finnmark, til Tromsø og til slutt Svalbard, på jakt etter det mytiske nordlyset. Dokumentaren eksponerte landsdelens vakre natur, kystkulturen og den samiske kulturen for et stort publikum i Storbritannia og andre land. Flere reiselivsaktører Menon har intervjuet har lagt vekt på at det var med dokumentaren at særlig britene fikk øynene opp for Nord-Norge på vinteren, og etterspørselen tok av. Innovasjon Norge og Nordnorsk Reiseliv bidro med tilrettelegging for BBC i forkant og under innspillingen av dokumentaren.

Selv om den prosentvise veksten i utenlandske turister har vært klart sterkest på vinterhalvåret, har absoluttveksten også vært sterk innen andre segmenter. I tillegg til den voldsomme interessen for nordlysturismen har svekket krone fra 2014 bidratt til at Norge er blitt en langt billigere destinasjon for utlendinger.

Lappland

Nord i Finland ligger Lappland, et relativt flatt område med begrenset variasjon i naturen. Regionen er kjent for Julenisseland som ligger lokalisert tett opp til flyplassen i Rovaniemi. I 2017 ble det til sammen registrert 2,9 millioner overnattinger, der cirka 50 prosent av gjestene kom fra utlandet. Til sammenligning ble det registrert 2,6 millioner overnattinger (kommersielle gjestedøgn) i hele Nord-Norge i 2016. Lappland har med andre ord klart å etablere et svært attraktivt reiselivsprodukt uten å ha de store naturgitte turistattraksjonene. For å utvide opplevelsestilbudet til de besøkende har man i Lappland valgt å sende turister videre til Tromsø og Kirkenes med fly eller buss. I figuren under oppsummeres kjennetegn ved turismen i regionen.

Figur 6-5 Fakta om reiseliv i Lappland



Source: Statistics Finland, Finavia, *Estimate conducted by the Lapland ELY Centre & Lapland TE office, ** Regional Tourism Satellite Account; Regional economic and employment impacts of tourism 2013-2014

Et viktig poeng i denne figuren er overnattingskapasitet og tilgang til regionen med fly i Lappland. Samlet er det tilgjengelig 100 000 senger i regionen og fly ankommer regelmessig fra Helsinki og store byer i Europa. Til Rovaniemi flyr både Finnair, Norwegian og Lufthansa. I tillegg ankommer ikke mindre enn 600 charterfly de Lapplandske flyplassene i år. Selv om sommeren opererer nederlandske turoperatører med to ukentlige charteravganger (Voigt). Igjen ser vi at kombinasjonen av gode og tydelig kommuniserte opplevelser, høy tilgjengelighet og god overnattingskapasitet skaper grobunn for store turiststrømmer.

7. Konklusjon og anbefaling

I vår analyse av rullebanen på Vadsø lufthavn til 1 550 og 2 500 meter finner vi at:

Utvidelse til 1 550 meter. Vi mener det er lite sannsynlig at Widerøe faktisk vil benytte sine Embraer E190 E2 på ruter Vadsø og Tromsø i overskuelig fremtid, selv om det er muligjort. Passasjergrunnlaget mellom rutene Bergen – Tromsø, Bergen-Bodø og Sandefjord-Trondheim, hvor Embraene opererer i dag (eller fra august), er langt større enn det man har som potensial for ruter mellom Vadsø og henholdsvis Oslo og Tromsø. På denne bakgrunn forventer vi at omsetning, sysselsetting og bolyst ikke endres nevneverdig fra nullalternativet.

Usikkerheten rundt næringsvirkninger av å forlenge rullebanen til 2 500 meter er stor. Vi har derfor valgt å etablere to scenarier, et høyt og et lavt:

Utvidelse til 2 500 meter – lavt scenario. I det lave scenariet legger vi til grunn at man i liten grad satser på reiselivsutvikling i Varanger-regionen, selv med den lengre rullebane. Vi legger til grunn at det da eksisterer et marked for at det lander/letter to C-klassefly på nye Vadsø lufthavn per uke, i regulær rutetraffikk. Dette åpner for en økning i antall gjestedøgn på 7 500 per år, og en meromsetning i reiselivsnæringen på 15 millioner kroner i 2025. For annet eksportrettet næringsliv vil en flyvning til Oslo med sjeldne avganger gi en helt marginal gevinst i form av reduserte reisekostnader og økt tilgjengelighet. Vi legger til grunn at produktiviteten og derav verdiskapingen per sysselsatt øker med 1 prosent i forhold til nullalternativet. I lokalt næringsliv og offentlig sektor er det ingen grunn til å forvente noen direkte effekter på sysselsetting og verdiskaping i et slikt scenario.

Utvidelse til 2 500 meter – høyt scenario. I det «optimistiske scenariet» legger vi til grunn at aktørene i Varanger-regionen tilrettelegger for en kraftig økning i tilbudet av overnattingsplasser og opplevelsesprodukter. Som grunnlag for en tung reiselivssatsing på Varangerhalvøya ligger halvøyas vakre og brutale natur, med dens helt spesielle byggeskikk (små og fargerike bygninger) og befolkningens åpne, vennlige og direkte væremåte. Satsningen må - som de fleste andre steder – hvile på et særskilt opplevelsestilbud som er tilstrekkelig attraktivt for både norske og utenlandske turister med høy kjøpekraft. I tillegg legger vi til grunn at både regulær rutetraffikk med fly av typen Boeing 737 /Airbus-320 vil etableres på flyplassen, samt at charteraktører synes reiselivstilbudet er så godt at de velger å legge ruter til Vadsø. Basert på disse forutsetningene finner vi at samlet direkte effekt på omsetning utgjør en økning på om lag 412 millioner kroner årlig. I tillegg har vi ved hjelp av vår ringvirkningsmodell regnet oss frem til at ringvirkninger (lokale underleveranser) står for 46 millioner kroner per år. Samlet sett antas regionens omsetning å øke med 458 millioner kroner og antall sysselsatte personer med 400 i 2025, i forhold til nullalternativet. Behovet for ekstra arbeidskraft antas å bli dekket av økt innvandring, som har vært forutsetningen for den positive befolkningsutviklingen de siste årene.

Erfaring viser at det er i kombinasjonen av tung satsning på reiselivstjenester og god tilgjengelighet gjennom flytilbud at reiselivsnæringen kan få en kraftig oppblomstring. Det er dette vi har sett i Tromsø, Alta, Lofoten og i enkelte skidestinasjoner lenger sør. I dette «optimistiske scenariet» legger vi derfor til grunn at aktørene i Varanger-regionen legger til rette for en kraftig økning i tilbudet av overnattingsplasser og opplevelsesprodukter. I tillegg legger vi til grunn at både regulær rutetraffikk med fly av typen Boeing 737 /Airbus-320 vil etableres på flyplassen, samt at charteraktører synes reiselivstilbudet er så godt at de legger ruter til Vadsø. Vi mener det høye scenariet er høyst realistisk hvis man tør og klarer å satse. Spørsmålet er hvem som skal ta ansvar for dette og dra lasset? Hvis ingen tar ansvar er sannsynligheten stor for at man mislykkes og ender opp i det lave scenariet.

Investeringer i flyplassrullebane er kostbart. I vår analyse har vi ikke vurdert andre tiltak for å tilrettelegge for økt næringsaktivitet, sysselsetting og bolyst på Varangerhalvøya. I samtale med lokale informanter ble vi tipset

om ideen om å etablere hurtigbåt -/ferge fra Kirkenes til Vadsø som koordineres med de mest brukte avgangene til/fra Høybukta/Kirkenes. En slik tilpassing vil gi turister, innbyggere og næringsliv lavere reisetid og -kostnader ved å reise til/fra regionen enn i dag og kan samtidig forbedre mulighetene for å utvikle reiselivsproduktet Varangerhalvøya. Etablering av hurtigbåt-/ferge til/fra Kirkenes vil sannsynligvis redusere klimagassutslippene og er i samfunnsøkonomisk forstand et billigere tiltak, som det er mulig å legge ned hvis det skulle vise seg at få personer benytter seg av tilbudet. Før man eventuelt beslutter å gå videre med ideen om å utvide rullebanen til 2 500 meter bør man for eksempel vurdere i hvilken grad en hurtigbåt fra Kirkenes til Vadsø kan være en mer kostnadseffektiv måte å realisere de samme næringsvirkningene på.

Referanseliste

Hanssen, T. S., m.fl. (2003), *Transportinfrastruktur i Nord-Norge - Status, utviklingsplaner og betydning for verdiskaping*, Universitetet i Nordland, Handelshøgskolen i Bodø, Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS).

KB (2016): *Befolkningsutvikling i Nord-Norge - Nå går det feil vei igjen*, Konjunkturbarometeret for Nord-Norge, rapport nr. 2 2016.

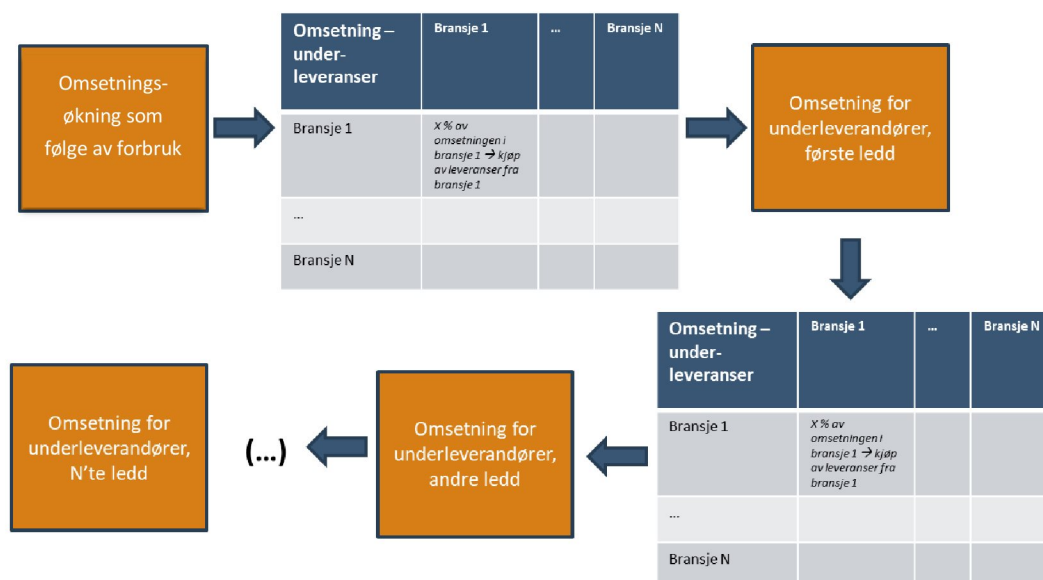
Vedlegg 1 - Metodisk tilnærming

ITEM-modellen

I beregningen av ringvirkninger for norsk økonomi av utvidelsen av Vadsø Lufthavn har vi anvendt Menons *Internasjonale TotalEffektModell* (ITEM-modellen). Modellen tar utgangspunkt i omsetningsøkningen i virksomhetene som leverer varer og tjenester direkte til reiselivsnæringen. Omsetningsøkningen for disse bedriftene kan deles opp i verdiskaping og utgifter til underleveranser. Underleveransene leveres av norske og utenlandske bedrifter i en rekke næringer. Vi beregner omsetningsøkningen for de norske underleverandørene og kalkulerer verdiskapingen som kan tilskrives økt omsetning fra leveranser oppover i verdikjeden. Denne prosessen, med kalkulering av økt omsetning og verdiskaping blant norske virksomheter gjennom verdikjeden gjøres i syv runder.

Forholdet mellom verdiskaping og underleveranser, som summeres til omsetningen, i ulike bransjer er stor. Verdiskapingsandelen er eksempelvis vesentlig større i typiske tjenesteytende næringer enn den er innen varehandel og grossister, som har svært store underleveranser. ITEM-modellen benytter forholdstall for verdiskaping som andel av omsetning samt omsetning per sysselsatt til å kalkulere verdiskapings- og sysselsettingseffekter i ulike bransjer. Disse forholdstallene beregnes på bakgrunn av Menons regnskapsdatabase over alle regnskapspliktige foretak i Norge. Hvilke bransjer de ulike bransjene har underleveranser fra samt hvor store disse er hentes fra SSBs kryssløp over vare- og tjenestekjøp mellom næringer i norsk næringsliv. Beregningsprosessen for å kalkulere omsetningsøkningen i ulike bransjer i ITEM-modellen er enkelt illustrert i figuren nedenfor.

Figur: Beregningsprosess for å kalkulere verdiskapings- og sysselsettingseffekter. Kilde: Menon



Vedlegg 2 – Intervju

Informanter

Virksomhetsnavn	
Vadsø Havn	Forsøkt kontaktet
Eltele	Ja
Hermetikken Næringshage	Ja
Nor Consult	Forsøkt kontaktet
Forsvaret, Skallelv	Ja
Forsvarets Forsøksstasjon	Forsøkt kontaktet
ZERO	Ja
Varanger Næringsssenter	Ja
Trivselslaben	Forsøkt kontaktet
Visit Varanger	Forsøkt kontaktet
Multiconsult	Forsøkt kontaktet
Vadsø Fengsel	Forsøkt kontaktet
Vadsø Arbeiderparti	Avslått intervju
NAV Finnmark	Forsøkt kontaktet
Arbeidslivssenteret NAV	Forsøkt kontaktet
Sykehusinnkjøp	Forsøkt kontaktet
Harila	Ja
Varanger Kraft	Ja
Arctic Catch	Forsøkt kontaktet
Vadsøbruket + Fiskemottaket Vadsø	Forsøkt kontaktet
Scandic Hotel	Ja
Indigo Restaurant	Avslått intervju
Varanger Kraft	Ja
Finnmark fylkeskommune	Forsøkt kontaktet
Fylkesmannen i Finnmark	Ja
NAV Finnmark	Forsøkt kontaktet
Statens Vegvesen	Forsøkt kontaktet
Sykehusinnkjøp	Forsøkt kontaktet
Varanger Hotell	Ja
Marlius Consulting	Ja
Stig Ronald Thuv	Ja
Skatt Nord - Vadsø	Ja

Intervjuguide

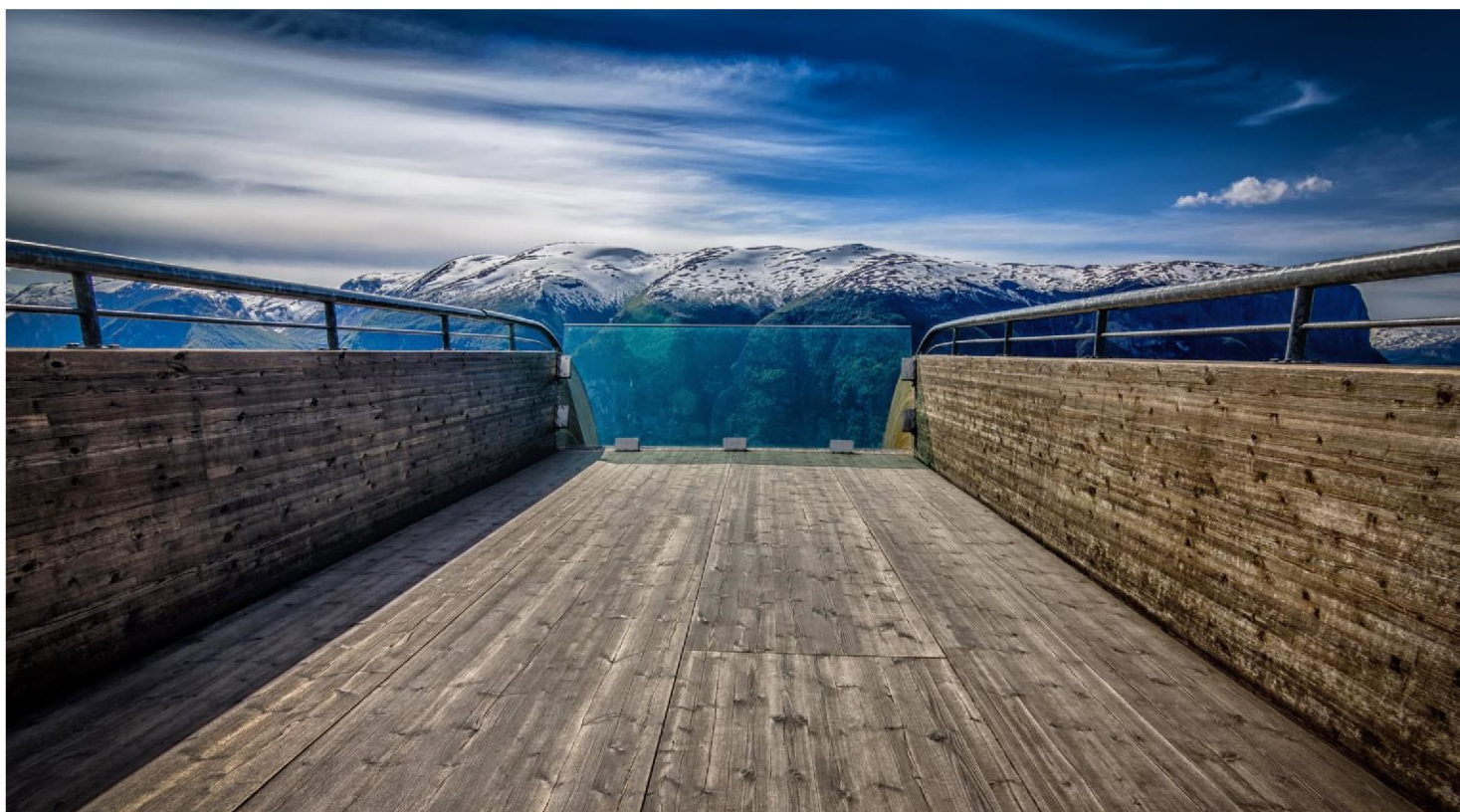
Spørsmål til privat sektor		
Tema	Spørsmål/tema	Notater
Bakgrunn	Presentasjon av deltakere og bedrift (inkl. størrelse i form av omsetning, og antall ansatte; hva bedriftens aktiviteter er; bruk av underleverandører i regionen og utenfor)	
Påvirkning av flyplass i dag	Hva er bedriftens tilknytning til Vadsø lufthavn i dag? <ul style="list-style-type: none">- Transport av ansatte?- Transport av kunder?- Transport av varer?	
	Hvor ofte velger dere andre flyplasser enn Vadsø lufthavn i dag? <ul style="list-style-type: none">- For eksempel Kirkenes lufthavn	
	Hvorfor er flyplassen viktig for bedriftens aktivitet/omsetning?	
	I hvilket omfang er flyplassen viktig for bedriftens aktivitet/omsetning?	
	Hva er bedriftens utfordringer og muligheter? Påvirker flyplassen (på 997 meter) disse noe?	

Fremtidens flyplass - påvirkning	Hva vil det ha å si for din bedrift om nåværende situasjon for flyplassen videreføres? (997 meter – passasjerfly med 39 passasjerer kan lande)	
	Hva vil en utvidelse i flyplassen som innebærer at rullebanen blir 1 550 meter si for din bedrift? I dette scenariet kan passasjerfly med 100 passasjerer lande – Widerøe har to slike fly som de kan sette i rute. Flyvende fra Oslo vil fortsatt måtte mellomlande.	
	Hva vil en eventuell utvidelse av flyplass til 2 500 meter ha å si for din bedrift? I dette scenariet vil flyselskapene kunne sette inn Boeing 737 og fly langdistanseflyvninger fra Oslo/Trondheim til Vadsø. Dette betyr ikke at de kommer til å gjøre det, men muligheten vil finnes.	
	Kommer en eventuell utbygging til å gjøre noe med måten dere gjør ting på?	
	Kommer en eventuell utbygging til å ha noe å si for bedriftens omsetning?	
	Hvor mye vil omsetningen i så fall øke?	

	Hvorfor vil omsetningen øke? Er dette avhengig av at bedriften investerer?	
	På hvilken måte vil utbyggingen påvirke omsetningen? Når?	
	Har dere tenkt å gjøre noe annerledes dersom flyplassen bygges ut?	
Om Vadsø kommune /fylkeskommunen	Hva er de største økonomiske utfordringene i regionen?	
	Kan du identifisere noen økonomiske muligheter for regionen?	
	Bli de økonomiske utfordringene og mulighetene endret ved en forlenget rullebane? <ul style="list-style-type: none"> - Hvorfor? - Hvordan? - I hvor stort omfang? 	

Spørsmål til offentlige aktører		
Tema	Spørsmål/tema	Notater
Bakgrunn	Presentasjon av deltakere og offentlig etat. <ul style="list-style-type: none"> - Oppgaver? - Hvor er dere lokalisert? - Hvor mange som arbeider der? 	
	Hva slags forventinger har dere etter regionsreformen? <ul style="list-style-type: none"> - Oppgaver - Lokalisering - Antall ansatte 	
Påvirkning av flyplass i dag	Hva er deres tilknytning til Vadsø lufthavn i dag? <ul style="list-style-type: none"> - Antall arbeidsreiser med fly fra/til flyplassen i Vadsø siste budsjettår - Antall arbeidsreiser med fly fra/til flyplassen i Kirkenes siste budsjettår 	
	Hvor ofte velger dere andre flyplasser enn Vadsø i dag? <ul style="list-style-type: none"> - Hvorfor? 	
	Evt: Hva skal til for at dere i større grad velger Vadsø lufthavn i fremtiden?	
Fremtidens flyplass - påvirkning	Kan du reflektere litt rundt hva det vil ha å si for dere om nåværende situasjon for flyplassen videreføres? (997 meter – passasjerfly med 39 passasjerer kan lande)	

Fremtidens flyplass - påvirkning	Kan du reflektere litt rundt hva det vil ha å si for dere om nåværende situasjon for flyplassen videreføres? (997 meter – passasjerfly med 39 passasjerer kan lande)	
	Kan du reflektere litt rundt hva en utvidelse i flyplassen som innebærer at rullebanen blir 1 550 meter vil ha å si for dere? I dette scenariet kan passasjerfly med 100 passasjerer lande – Widerøe har to slike fly som de kan sette i rute, men det er usikkert om de kommer til å gjøre det. Flyvende fra Oslo vil fortsatt måtte mellomlande for å komme til Vadsø.	
	Kan du reflektere litt rundt hva en eventuell utvidelse av flyplass til 2 500 meter vil ha å si for dere? I dette scenariet vil flyselskapene kunne sette inn Boeing 737 og fly langdistanseflyvninger fra Oslo/Trondheim til Vadsø. Dette betyr ikke at de kommer til å gjøre det, men muligheten vil finnes.	
	Til fylkeskommunen: Hva tror dere den nye flyplassen kommer til å ha å si for næringslivet i regionen?	



Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked. Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

+47 909 90 102 | post@menon.no | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | menon.no