

Mo i Rana/Helgeland – Marked for en stor flyplass

Fakta

Det er i dag 42 avganger t/r Nord-Norge og Oslo hver dag. Dette er inkludert en avgang fra Tromsø til Rygge og tilsvarende mellom Bodø og Rygge. Alle avganger er nonstop foruten morgenflyet fra Alta som mellomlander i Tromsø. Dette gir netto 41 flygninger t/r hver dag mellom Nord-Norge og Oslo.

Det er kun Boeing 737 som benyttes for alle rutene mellom Nord-Norge og Oslo. Det samme gjelder for rutene mellom Oslo og Trøndelag, Mørkekysten, Vestlandet og Sørlandet. Det er fordi dette er den mest kostnadseffektive flytypen i markedet, og som gjør det mulig å tilby i gjennomsnitt rimelige billetter til både næringsliv og folk flest. Boeing 737 på Norge innland har 120 – 186 seter i sine forskjellige versjoner. Dersom en regner 150 seter i snitt tilbys markedet t/r Nord-Norge – Oslo til sammen 12 000 (tolv tusen) seter hver virkedag. Ingen av rutene har tilskudd, dette er kun kommersielt drevne ruter. Polarsirkelen Lufthavnutvikling er sikker på at næringslivet og befolkningen på Helgeland vil agere som markedet ellers i Norge når tilbudet kommer på plass. Det er ikke markedet som mangler her – det er tilbudssiden, og det betinger etablering av en ny og større lufthavn i regionen. Lokalisering nær det største befolkningscenteret gir det beste rutetilbudet, men det viktigste er etablering der det flyoperativt ligger til rette for det. Derfor støtter vi det som faginstansene måtte uttale i sakens anledning.

Norwegian oppnår i gjennomsnitt ca 600 kroner pr solgte billett mellom Nord-Norge og Oslo, og SAS noe høyere gjennomsnittspris.

Det er for prosjektet uforståelig hva de som synser at Helgeland ikke er relevant for operasjoner med Boeing 737 bygger sine fakta på. Det er også uforståelig for prosjektet hvorfor det ikke skulle være grunnlag for minimum fire rundturer pr dag mellom Mo i Rana og Oslo.

Et viktig mål for prosjektet er at næringsliv og folk på Helgeland inkluderes i samme mulighet som befolkningen i Norge og Nord-Norge og Norge har. Det er pr dato kun operasjoner med Boeing 737 som gir lav pris og stort utbud av rimelig billetter. Derfor planlegges en bane som tilfredsstillende denne forutsetningen, i tillegg til et bedre tilbud enn i dag også til Bodø, Trondheim og Tromsø. Tilbud av charterturer blir bonus på toppen av dette.

Se påfølgende sider.

Mo i Rana/Helgeland – Marked for en stor flyplass

Tre tilnæringsmåter for å få frem fakta om markedsgrunnlaget for flyruten t/r Oslo

- 1. SiB-rapport 1/2008 presenterer alternative prognoser basert på det forskerne mener er relevante indikatorer for forventet trafikk, se ark 3.** Rapporten finnes i sin helhet på vår hjemmeside, se vedlegg til forslag til kommunedelplan.
- 2. Det kommersielle markedet i Norge**

Prosjektet overvåker månedlig trafikken som presenteres i Avinors statistikk for alle flyplasser i Norge. Alle seks større lufthavner i Nord-Norge er representert blant topp 30 for Oslo lufthavn, herunder både innland- og utlandsrutene. Polarsirkelen Lufthavn vil kunne forventes å få minst like stort passasjervolum som Alta, eventuelt Molde, og dermed kunne bli blant de ti største innlandsrutene på OSL. Se ark 4.
- 3. Befolkningen på Helgeland versus befolkningen i Nord-Norge**

Helgeland har 77 135 innbyggere (SSB pr 1.1.2010). Dersom en skal sammenligne befolkningstall med frekvens som tilbys til Oslo på andre større lufthavner i Nord-Norge må en lage influensområder som er relevante i så måte, se ark 5.

Nordland har 159 136 innbyggere uten Helgeland. Troms har 156 494, mens Finnmark har 72 856 innbyggere. Netto tilbys 41 t/r pr dag. I snitt for alle fylker blir dette 9 475 innbyggere som markedsunderlag pr t/r.

Kirkenes og Alta har hhv. 3 og 4 t/r pr dag. Det gir i snitt 10 408 innbyggere som markedsgrunnlag pr t/r. Finnmark har flere små flyplasser i tillegg, Tromsø og Bardufoss har hhv. 12 (eksl. avgangen via Alta) og 3 t/r pr dag. Det gir i snitt 8 380 innbyggere som markedsgrunnlag pr t/r.

Harstad/Narvik har 8 t/r pr dag. Det gir i snitt 13 027 innbyggere, inkl. store deler av Lofoten, som markedsgrunnlag pr t/r. Ofoten, Vesterålen og Lofoten har i tillegg til Evenes fem små flyplasser.

Bodø har 11 t/r pr dag. Det gir 7 057 innbyggere som markedsgrunnlag pr t/r.

Polarsirkelen lufthavn vil ha hele Helgeland, unntatt Bindal, innenfor influensområdet for billige reiser mellom OSL og Helgeland. Dersom en benytter et gjennomsnittstall for Nord-Norge for øvrig, dvs. 9 475 innbyggere som markedsgrunnlag pr t/r, så gir dette 8 rundturer pr dag. Selvsagt blir effekten minst for Sør-Helgeland pga avstand, men på samme måte som Evenes generer økt turisme for også Lofoten og Vesterålen vil en stor lufthavn i Mo i Rana gjøre samme for hele Helgeland. Polarsirkelen Lufthavn har i utgangspunktet lagt seg på en nøktern linje med kun 4 t/r Oslo pr dag.

Det er også en styrke for oppnåelse av et godt rutetilbud at lufthavna lokaliseres nært den største byen i regionen. Dette understøtter muligheten for en god frekvens, noe som kommer hele regionen til gode på samme måte som det som skjer og demonstreres hver dag i Bodø og Tromsø.

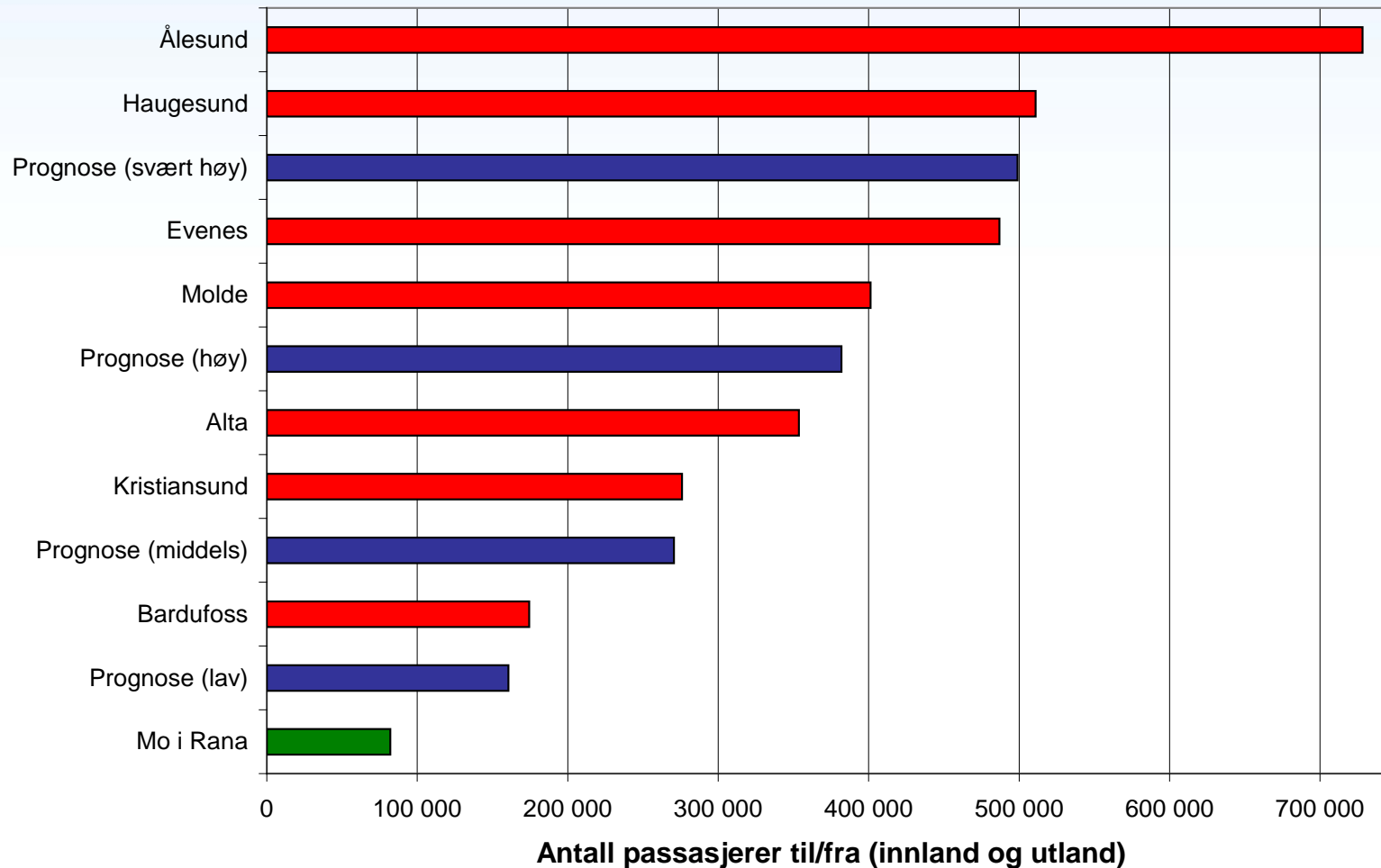
Til sammenligning for øvrig har Molde 6-7 t/r Oslo pr dag, mens Haugesund har 8 t/r (samme som Evenes).

På de neste sidene (side 6-10) finnes dessuten en del annen relevant info mht markedsvurderinger. God lesning.

POLARSIRKELEN LUFTHAVN - ALTERNATIVE PROGNOSE

(SiB-rapport 1/2008)

Prognosen "lav" har knapt to ganger høyere passasjervolum enn dagens trafikk på Røssvoll mens "høy" ligger mellom dagens trafikk i Alta og Molde, mens prognosen "svært høy" gir en årlig trafikkmengde på 500 000 passasjerer, nesten tilsvarende Haugesund.



OSLO - 30 STØRSTE RUTER (tusen passasjerer)

(av totalt 130 destinasjoner)

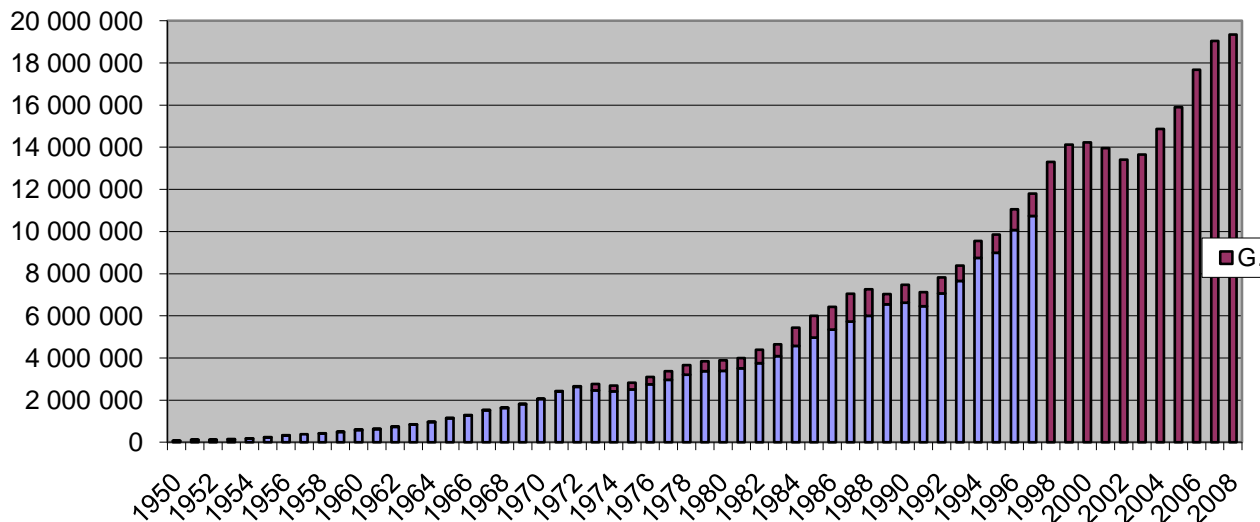
”NYE” Mo i Rana vil etablere seg blant topp 20 på OSL

- Alle større nordnorske lufthavner med direkteruter til OSLO er blant topp 30
- Mo i Rana er Nord-Norges tredje største by etter Tromsø og Bodø
- Helgeland har størst verdiskaping og eksportrettet næringsliv i Nord-Norge
- Helgeland har like stor befolkning som Salten/Bodø (77 000 personer)
- Helgeland har potensial til å bli et nasjonalt og internasjonalt reisemål

En ny og stor lufthavn med lavpris direkteruter til Oslo vil utløse dette potensialet

Passasjerutvikling Oslo, 1950 – 2008

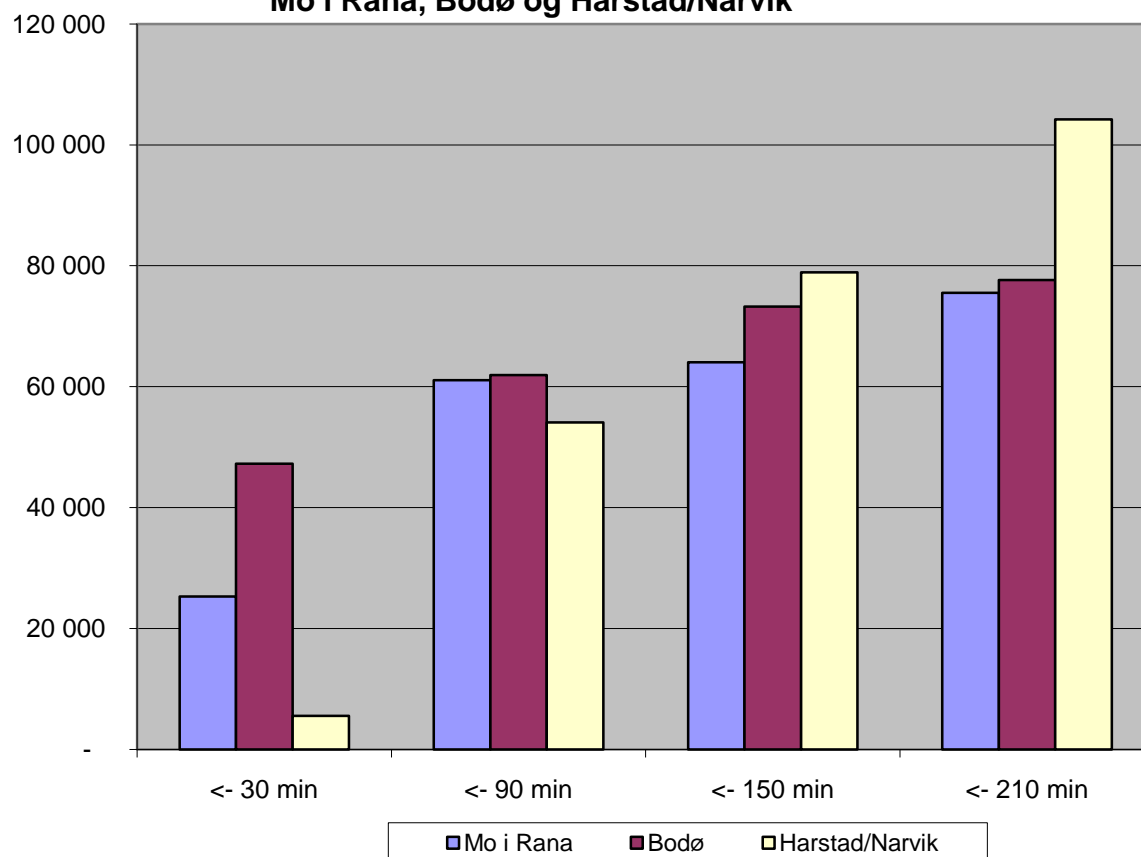
Oslo lufthavn har en dobling i passasjertrafikken hvert 12 år. Veksten på OSL skapes mye gjennom trafikkveksten på de større lufthavnene i Norge. Alle større lufthavner i Norge og Nord-Norge har betydelig vekst over tid. Helgeland er tilsidesatt denne muligheten som eneste region i Norge. Derfor taper vi i konkurransen om ungdom og nyetableringer. Derfor må vi gjøre noe med det. I 2009 førte finanskrisen til en liten nedgang i trafikken (som i 2002). I 2010 er veksten i gang igjen.



Rang		2004	2008	Endring % (2008-2007)
1	Trondheim	1 343	1 634	0 %
2	Bergen	1 352	1 591	-3 %
3	Stavanger	1 034	1 361	4 %
4	København	1 236	1 294	-3 %
5	Stockholm	883	1 043	-1 %
6	London	705	858	7 %
7	Tromsø	672	813	-1 %
8	Bodø	507	629	-2 %
9	Amsterdam	473	597	-1 %
10	Ålesund	446	481	2 %
11	Kristiansand	400	467	9 %
12	Frankfurt	325	446	8 %
13	Paris	322	436	0 %
14	Harstad/Narvik	349	428	3 %
15	Haugesund	267	364	6 %
16	Helsinki	214	285	5 %
17	Munchen	139	268	1 %
18	Las Palmas	207	255	10 %
19	Molde	239	242	-12 %
20	Alta	164	207	-8 %
21	Praha	102	191	16 %
22	Alicante	181	190	-12 %
23	Brussel	150	184	0 %
24	Bardufoss	159	181	-2 %
25	Kristiansund	145	166	2 %
26	Reykjavik	115	162	-4 %
27	Kirkenes	122	160	17 %
28	Malaga	146	154	-5 %
29	Roma/Fiumicino	37	149	20 %
30	Antalya	79	148	52 %

Marked, Mo i Rana - OSLO versus Bodø og Harstad/Narvik

Antall innbyggere i regionen
- fordelt på avstand i tid til flyplassene i
Mo i Rana, Bodø og Harstad/Narvik



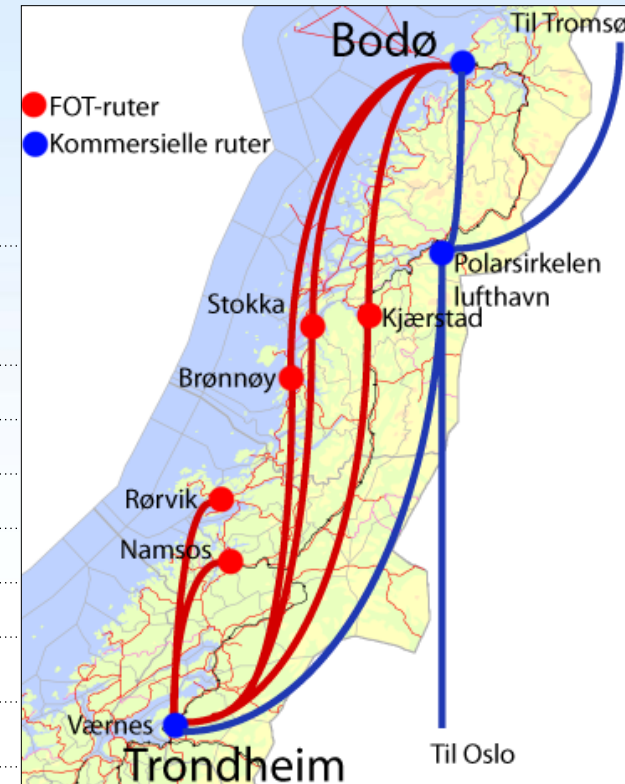
Harstad/Narvik
– inkl. store deler
av Lofoten

Mo i Rana
– etter Toven

Mo i Rana – Verden

Første utkast til ruteprogram

Arrival	From	Departure	To
		«7:00	Oslo
«7:05	Bodø	«7:20	Bodø
«8:00	Tromsø	«8:15	Trondheim
«8:00	Trondheim	«8:15	Tromsø
«10:10	Oslo	«10:30	Oslo
«11:15	Bodø	«11:30	Bodø
«15:30	Bodø	«15:45	Bodø
«16:00	Oslo	«16:20	Oslo
«19:00	Bodø	«19:15	Bodø
«19:40	Oslo	«20:00	Oslo
«20:00	Tromsø	«20:15	Trondheim
«20:00	Trondheim	«20:15	Tromsø
«22:45	Oslo		Charter til kontinentet



KAPASITET (dersom Boeing 737)
Mo i Rana – Oslo/Gardermoen
 Ca 1 000 seter til sammen t/r pr virkedag

Mo i Rana – andre destinasjoner
 Mindre flymaskiner (39-78 seter)

Helgelands potensielle verdi som reisemål?

➔ - tilgjengeligheten avgjør verdien

- Tilgjengelighet til produktet
= billettpris x total reisetid x kapasitet
- Lave priser gir flere reisende
- Store fly gir flere reisende
- Helårsturisme på Helgeland er utopi uten lavpris direktefly t/r Oslo
- Turisme uten "helårsturisten" er "attåtnæring"

Ny flyplass i Mo i Rana vil ha positiv effekt for hele regionen, ref SiB-rapport 1/2008, 3/2009





BAKGRUNN/HENSIKT – HVORFOR NY LUFTHAVN

- ❑ Et godt fungerende flytilbud **er den sterkeste og viktigste vekstimpulsen** for regionen både på kort og lang sikt.

Folketallet går ned på Helgeland – ned 5 500 siste 30 år – like mange som i Sandnessjøen by - dette er mot alle ønsker og motsatt av utviklingen i Norge. Helgeland er den eneste regionen i Norge uten nærhet til en stor lufthavn og dermed uten tilbud av store volum med rimelige flybilletter.

- ❑ Flytilbudet virker generelt og **universelt** på samfunnsutviklingen
 - ❑ industri
 - ❑ fiskeri og oppdrett
 - ❑ turisme
 - ❑ offentlig næringsliv
 - ❑ kulturliv
 - ❑ høyskoler/universitet
 - ❑ det sosiale livet for folk flest

- ❑ **AVSTAND MÅLES IKKE I KILOMETER, MEN I TID OG KRONER**

Det handler om **mulighetene** for effektiv og utviklende samhandling med Norge, Europa og verden for øvrig.