

TIL: Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet

FRA: Atkins Norge og Oslo Economics

EMNE: KS1 E10 Fiskebøl-Å – Notat 1

DATO: 22. januar 2016

1. Grunnleggende forutsetninger for kvalitetssikringen

Vi har vært gjennom den innledende fasen av kvalitetssikringen av konseptvalgutredningen for E10 Fiskebøl-Å i Lofoten. Vår vurdering er at de grunnleggende forutsetningene i KVUen er på plass. Eventuelle mangler og inkonsistenser anses å være av en slik karakter at de kan kommenteres i sluttrapporten fra Atkins og Oslo Economics. Vi mener således at mottatt materiale er tilstrekkelig, og at kvalitetssikringen kan videreføres.

2. Betragtninger rundt lufthavnstrukturen i Lofoten

I avropet på rammeavtalen ber oppdragsgiver om at det innledningsvis gjøres en vurdering av konseptene under ulike forutsetninger for et helhetlig transportsystem for Lofoten. Fokus skal være på hvordan ulike lufthavnstrukturer påvirker behovet for og lønnsomheten av tiltakene. Dette notatet dokumenterer vurderingene vi har gjort.

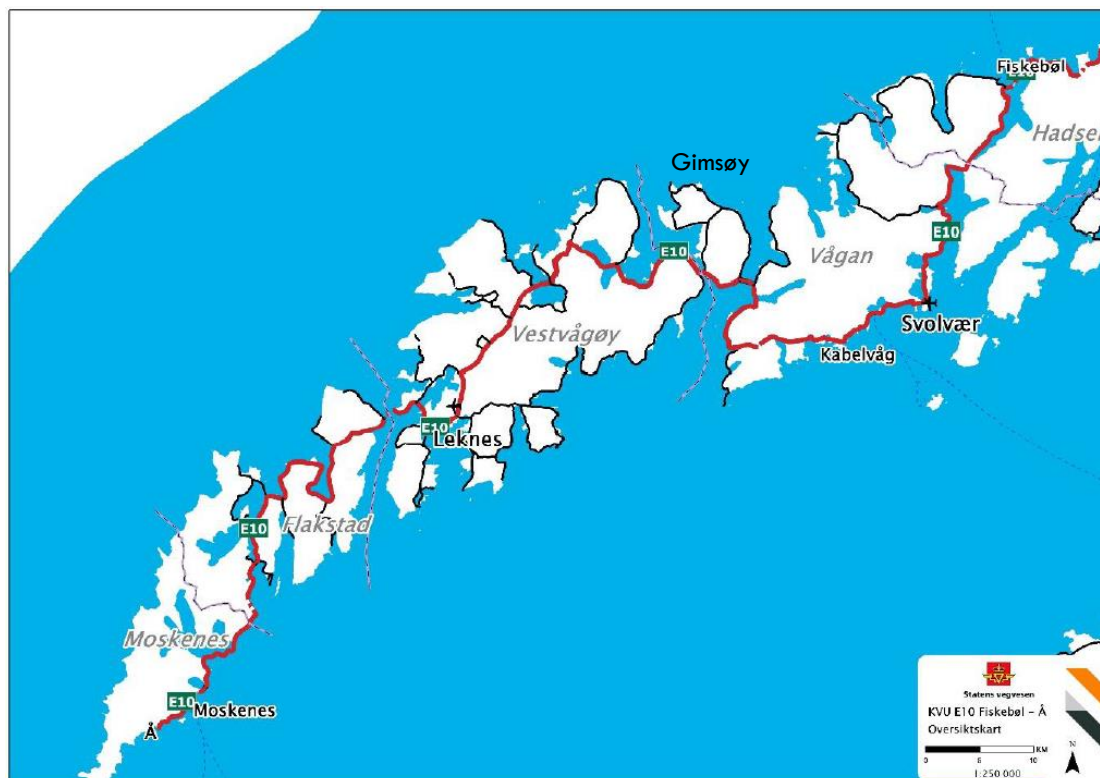
Per i dag er det to flyplasser i KVUens influensområde; Svolvær lufthavn (Helle) og Leknes lufthavn. I gjeldende NTP foreslår transportetatene å legge ned de to flyplassene, og bygge en ny flyplass på Gimsøy. Gimsøy er vist på kartet i Figur 1, og ligger omtrent midt mellom dagens lufthavner på Svolvær og Leknes. Forslaget om en ny lufthavn på Gimsøy er ikke vedtatt.

Svolvær og Leknes er begge klassifisert som lokale lufthavner. 2 timer og 20 minutters reisetid med bil øst for Svolvær ligger den regionale flyplassen Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, som har et mer omfattende rutetilbud enn hva tilfelle er på de lokale lufthavnene i Lofoten. Mulige alternativer til å erstatte dagens lufthavner på Svolvær og Leknes med en ny lufthavn på Gimsøy, kan derfor være å legge ned Svolvær lufthavn, eller både Svolvær og Leknes lufthavn, og samle flytrafikken på Evenes.

Oppsummert er det mulig å se for seg fire ulike alternativer for fremtidens lufthavnstruktur i Lofoten

1. Videreføre dagens struktur, med lufthavner i både Svolvær og Leknes
2. Legge ned Svolvær lufthavn og Leknes lufthavn og erstatte disse med ny flyplass på Gimsøy
3. Legge ned Svolvær lufthavn og opprettholde Leknes lufthavn, men ikke bygge ny flyplass på Gimsøy
4. Legge ned både Svolvær og Leknes lufthavn, og ikke bygge ny flyplass på Gimsøy

Figur 1: Kart over utredningsområdet



Kilde: KVVU E10 Fiskebøl – Å

I KVVUen er det lagt til grunn at en ny lufthavn på Gimsøy er ferdig utbygget. Forutsetningen om den nye lufthavnen ligger inne både i referansealternativet og i de ulike konseptene. Ifølge DFØs veileder for samfunnsøkonomiske analyser og Finansdepartementets rundskriv R-109/14 er dette en feil forutsetning. Utover nødvendige drifts- og vedlikeholdskostnader er det kun vedtatte tiltak som enten er iverksatt eller har fått bevilget midler, som skal tas med i nullalternativet.¹ Man skal altså ikke forutsette at offentlige investeringer som påvirker konseptene, og som ikke er vedtatt, er en del av infrastrukturen i analyseperioden. Kostnader og nytte av slike investeringer må i tilfelle inkluderes i konseptene, på lik linje med andre tiltak som foreslås.

For å sikre at det ikke investeres i konsepter som vil være ulønnsomme ved en endring i lufthavnstrukturen, vil likevel en beregning av netto nåverdi for konseptene om flyplassen legges på Gimsøy, slik det er gjort i KVVUen, gi relevant informasjon. Samtidig vil vurderinger av andre alternativer for lufthavnstrukturen også gi relevant informasjon. Dersom ulike fremtidige løsninger for lufthavnstrukturen i stor grad påvirker netto nåverdi av konseptene, kan det tale for at lufthavnstrukturen bør vedtas før det tas et konseptvalg.

I dette notatet presenterer vi noen grove beregninger av hvordan konseptenes lønnsomhet og relative rangering avhenger av den fremtidige lufthavnstrukturen. Med utgangspunkt i KVVUens beregninger ser vi om det er sannsynlig at KVVUens rangering av konseptene ville endret seg med en annen forutsetning om den fremtidige lufthavnstrukturen. Formålet er å undersøke hvor sensitiv netto nytte av de ulike konseptene er for forutsetningene om lufthavnstruktur. Merk at vi i dette notatet tar utgangspunkt i KVVUens rangering av konseptene, som ikke nødvendigvis vil være den samme som vår rangering av konseptene etter at vi har gjort våre egne samfunnsøkonomiske analyser.

I det videre presenteres kort KVVUens metode, før vi med utgangspunkt i KVVUens beregninger ser hvordan netto nåverdi til de ulike konseptene endres med endrede forutsetninger om lufthavnstrukturen.

¹

http://dfo.no/Documents/FOA/publikasjoner/veiledere/Veileder_i_samfunns%C3%B8konomiske_analyser_1409.pdf og https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste/r_109_2014.pdf

3. KVUens metode

Statens vegvesen har i KVUen lagt til grunn at flyplassen på Gimsøy er bygget ut. Trafikken til den nye flyplassen på Gimsøy er derfor lagt inn i både referansealternativet og de fire konseptene.

Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til de ulike konseptene er beregnet ved å sammenligne trafikksituasjonen i referansealternativet med trafikksituasjonen slik den antas å bli med investeringene de respektive konseptene inneholder. KVUen har delt inn influensområdet i seks strekninger og gjort separate beregninger av nåverdien til de ulike konseptene på de ulike strekningene. Strekningene KVUen er delt opp i er:

- Fiskebøl – Svolvær
- Byområde Svolvær – Kabelvåg
- Kabelvåg – Leknes
- Byområde Leknes
- Leknes – Moskenes
- Moskenes – Å

Alle navnene på startsted og sluttsted for de ulike strekningene er med i Figur 1.

Investeringen i selve flyplassen og eventuelle gevinster trafikantene får som følge av et endret flytilbud, for eksempel kortere reisetid til Oslo, er ikke en del av de samfunnsøkonomiske beregningene i KVUen. Plasseringen av flyplassen påvirker nytten til konseptene gjennom trafikantnyttene til bringerreisene. Det gjøres to forutsetninger om bringerreisene som gjør at referansealternativet i KVUen er forskjellig fra dagens trafikksituasjon i Lofoten. For det første endres lengden på bringerreisene. Alle bringerreisene i KVUen er forutsatt å gå mellom Gimsøy og enten Svolvær eller Leknes sentrum. For det andre øker det totale antall bringerreiser fra 400 ÅDT til 500 ÅDT. De 500 ÅDT er fordelt likt på reiser til/fra Leknes sentrum og til/fra Svolvær sentrum. 500 ÅDT er antatt å være bringertransporter per i dag. Frem til slutten av analyseperioden antas trafikken å vokse i takt med den fylkesvise trafikprognosen for Nordland. I 2062 vil den da være på 640 ÅDT, forutsatt prognosen for lette kjøretøy.

4. Våre vurderinger

Med KVUens beregninger av netto nytte på de ulike strekningene som referanse, har vi undersøkt hvordan netto nåverdi og sannsynlig rangering av konseptene endres om vi isteden legger til grunn følgende alternativer for fremtidens lufthavnstruktur i Lofoten:

1. Videreføre dagens struktur, med lufthavner i både Svolvær og Leknes
2. Legge ned Svolvær lufthavn og opprettholde Leknes lufthavn, men ikke bygge ny flyplass på Gimsøy
3. Legge ned både Svolvær og Leknes lufthavn, og ikke bygge ny flyplass på Gimsøy

Foreløpig har vi ikke gjort våre egne vurderinger av nytte og kostnader, og det kan derfor ikke utelukkes at rangeringen vil bli en annen i vår egen samfunnsøkonomiske analyse av konseptene.

Plassering av flyplassen på Gimsøy påvirker de ulike konseptene gjennom trafikantnyttene. Vi har derfor sett på hvordan trafikantnyttene endres gitt ulike forutsetninger om lufthavnstrukturen.² Investeringskostnadene antas å være uendret, siden vi som i KVUen ikke har regnet på kostnadene av å etablere/avvikle lufthavnene i de ulike konseptene.

I analysene starter vi med å identifisere forventede endringer i trafikken sammenlignet med den estimerte trafikken i KVUens konsepter. I beregningene av endringer i nytte antar vi så at trafikantnyttene endres proporsjonalt med endringen i trafikk. Vi antar vi at bringerreisene har en tidskostnad

² Trafikantnyttene består både av trafikanters tidskostnader, kjøretøyers driftskostnader og næringstransportnytte, men vi har kun vurdert endringer i trafikanters tidskostnader.

tilsvarende gjennomsnittet av de øvrige trafikantene. Dette gir etter vår vurdering et tilstrekkelig godt grunnlag for å vurdere hvordan konseptene påvirkes av ulike lufthavnstrukturer.

4.1 Videreføring av dagens lufthavnstruktur

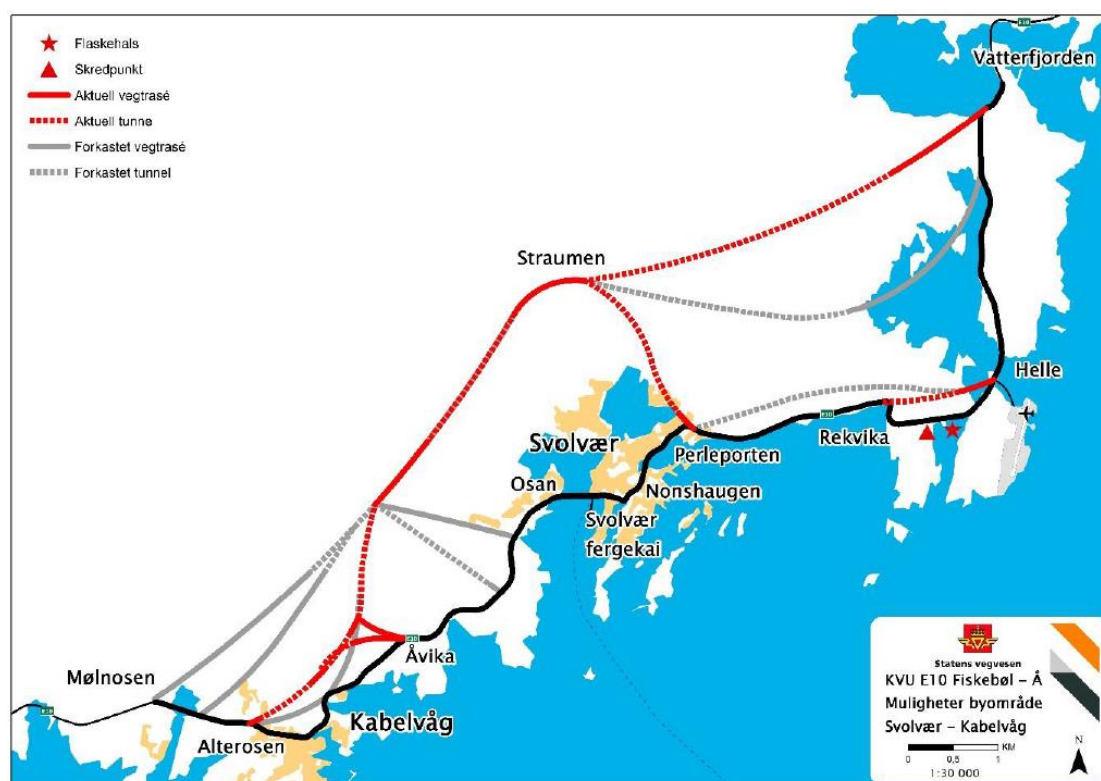
Flyplassene i Lofoten ligger i dag nær henholdsvis Leknes og Svolvær sentrum. I KVUens beregninger har all trafikken til de to flyplassene enten Leknes eller Svolvær sentrum som opprinnelsessted eller bestemmelsessted. Det er altså gjort en forenkling, ved at det ikke er lagt inn noe tilbringertrafikk på strekningene Svolvær-Kabelvåg og Kabelvåg-Leknes. Når det gjelder byområdet Leknes, så ligger dagens flyplass øst i sentrum, på samme side som Gimsøy. Endringene i trafikken i Leknes som følge av å flytte flyplassen til Gimsøy, vil derfor være små, og forskjellen mellom de ulike konseptene er små. Konsept 2, 3 og 4 påvirkes ikke, og forskjellen i konsept 1 gjelder kun kryss- og avkjørselstiltak. Vi har derfor ikke sett nærmere på hvordan konseptene for byområde Leknes påvirkes.

Sammenlignet med situasjonen i KVUen vil det være 250 ÅDT færre mellom Svolvær og Gimsøy og 250 ÅDT færre mellom Leknes og Gimsøy, dersom dagens lufthavnstruktur videreføres.

4.1.1 Svolvær – Kabelvåg

Mulighetene KVUen har vurdert på strekningen Svolvær-Kabelvåg er illustrert i Figur 2.

Figur 2: Muligheter Svolvær-Kabelvåg



Kilde: KVU E10 Fiskebøl – Å

Mellom Svolvær og Kabelvåg inneholder K4 en tunnel fra Vatterpollen i øst til Alterosen i vest. K1 og K2 inneholder kun utbedringer langs eksisterende trasé, mens K3 har en tunnel gjennom Nonshaugen i Svolvær sentrum, og en ny trasé utenom Kabelvåg. I K4 er det to veier gjennom Svolvær, tunnelen og dagens E10-trasé. Hvordan endringer på de to traséene påvirker den samlede nytten av konseptet har vi ikke kjennskap til. Vi har antatt at all endring av trafikanntytten i K4 skapes av endringer i trafikken gjennom tunnelen.

Gitt KVUens forutsetning om at tilbringertransporten oppstår i sentrum av Svolvær, er det rimelig å anta at disse bilene ikke kjører tilbake og benytter seg av den nye tunnelen. Om vi legger dagens lufthavnstruktur til grunn istedenfor en ny lufthavn på Gimsøy, er det derfor bare nytten av K1, K2 og

K3 som påvirkes. På strekningen mellom Svolvær og Kabelvåg er det estimert å gå ca. 5000 ÅDT i 2062. Strekningen har en antatt tilbringertrafikk på 250 ÅDT i KVUens nåsituasjon, og dette vil øke til 320 ÅDT i 2062, gitt fylkesprognosen for trafikkvekst for lette kjøretøy.

En ÅDT på 320 utgjør 6,4 prosent av 5000. Om vi antar at dette forholdstallet står seg gjennom analyseperioden er det altså 6,4 prosent færre trafikanter som får nytte av tiltakene dersom dagens lufthavnstruktur videreføres fremfor en ny lufthavn på Gimsøy. For å få et estimat på hvordan nåverdien av K1, K2 og K3 ville sett ut om vi hadde regnet på en videreføring av dagens situasjon har vi antatt at trafikantnyttene ville vært 6,4 prosent lavere i de tre konseptene enn hva de kommer frem til i KVUen. I Tabell 2: Netto nytte, Kabelvåg-Leknes Tabell 1 har vi vist resultatene fra KVUen, samt hvordan disse resultatene vil endre seg om vi antar en videreføring av dagens lufthavnstruktur fremfor en samling av trafikken ved den nye lufthavnen på Gimsøy.

Tabell 1: Netto nytte, Svolvær-Kabelvåg

Lufthavn på Gimsøy	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4
Trafikantnytte	4	5	100	453
Det offentlige	-99	-334	-488	-2 000
Samfunnet for øvrig	-20	-67	-87	-405
Netto nytte	-115	-396	-475	-1 952
Netto nytte per budsjettkrone	-1,2	-1,2	-1,0	-1,0
Dagens lufthavnstruktur	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4
Endring i trafikantnytte	-0,3	-0,3	-6	0
Justert netto nytte	-115	-396	-481	-1 952
Justert NN per budsjettkrone	-1,2	-1,2	-1,0	-1,0

Kilde: Trafikknotat KVU E10 Fiskebøl-Å, Oslo Economics og Atkins Norge

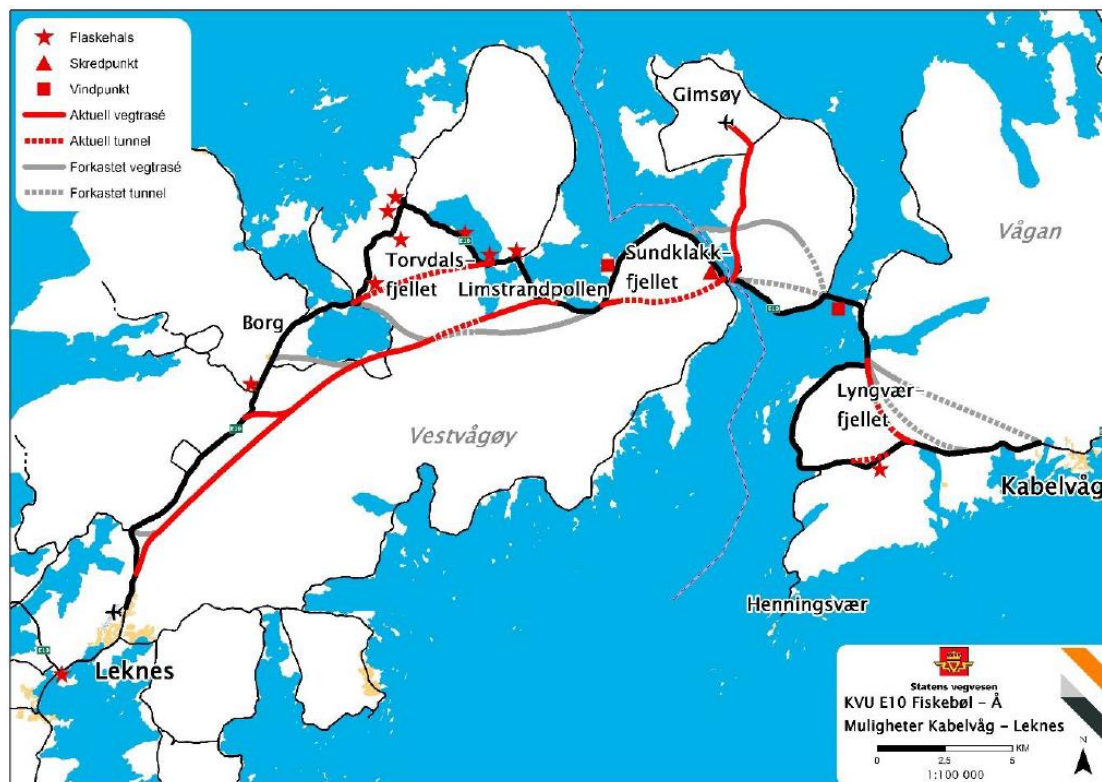
KVUen anbefaler K3 på strekningen mellom Svolvær og Kabelvåg. K3 får en reduksjon i netto nytte på 6 mill. kroner, og beholder sin innbyrdes rangering konseptene imellom. Trafikantnyttene er lav sammenlignet med utgiftene for det offentlige, og selv med en antagelse om en trafikantnytte lik null ville K3 beholdt sin relative rangering. Rangeringen av konseptene virker derfor å være lite sensitive for endringer i trafikantnyttene. Videre ser vi at K3 fortsatt har den minst negative netto nytte per budsjettkrone, et mål som Statens vegvesen legger vekt på i sin rangering av konseptene. Netto nytte per budsjettkrone er riktignok den samme i K4, men K4 har en vesentlige lavere lønnsomhet, målt i netto nytte.

Rangeringen av konseptene endres ikke, fortegnet på netto nåverdi endres ikke for noen av konseptene, og KVUens anbefalinger på strekningen Svolvær-Kabelvåg ville trolig vært de samme om dagens lufthavnstruktur ble lagt til grunn.

4.1.2 Kabelvåg-Leknes

Mulighetene KVUen har vurdert på strekningen Kabelvåg-Leknes er illustrert i Figur 3.

Figur 3: Muligheter Kabelvåg-Leknes



Kilde: KVV E10 Fiskebøl - Å

I KVUen er det gjengitt beregninger som viser trafikken i de ulike områdene i 2062. Tallene viser at det ikke er vesentlige forskjeller de ulike konseptene imellom hva gjelder den totale mengden trafikk som går på strekningen Kabelvåg-Leknes. Totalt er det ca. 2000 ÅDT i 2062, både mellom Gimsøy og Leknes, og mellom Gimsøy og Kabelvåg. Av disse ÅDT er noe tilbringertrafikk. I KVUen har hver av de to etappene en antatt tilbringertransport på 250 ÅDT per i dag. Dette tallet øker til 320 ÅDT i 2062, gitt fylkesprognosen for trafikkvekst for lette kjøretøy.

320 utgjør 16 prosent av 2000. Om vi antar at dette forholdet står seg gjennom analyseperioden er det altså 16 prosent færre trafikanter får nytte av tiltakene om legger til grunn en videreføring av dagens situasjon fremfor en ny flyplass på Gimsøy. Tabell 2 viser resultatene fra KVUen, hvor flytrafikken er samlet på Gimsøy, samt hvordan netto nytte vil endres dersom vi isteden legger til grunn en videreføring av dagens lufthavnstruktur.

Tabell 2: Netto nytte, Kabelvåg-Leknes

Lufthavn på Gimsøy	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4
Trafikantnytte	233	813	1 308	2 242
Det offentlige	-737	-2 739	-3 151	-3 079
Samfunnet for øvrig	-107	-352	-460	-343
Netto nytte	-611	-2 278	-2 303	-1 180
Netto nytte per budsjettkrone	-0,8	-0,8	-0,7	-0,4

Dagens lufthavnstruktur	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4
Endring i trafikantnytte	-37	-130	-209	-359
Justert netto nytte	-648	-2 408	-2 512	-1 539
Justert NN per budsjettkrone	-0,9	-0,9	-0,8	-0,5

Kilde: Trafikknotat KVV E10 Fiskebøl-Å, Oslo Economics og Atkins Norge

KVUens anbefaling er Konsept 4. Med referanse til Figur 3 inneholder K4 blant annet tunnel gjennom Lyngvær fjellet og Sundklakkfjellet, og det følger den rødmerkede traséen fra Limstrandpollen til Leknes. K4s netto nytte reduseres med 359 mill. kroner når tilbringertrafikken trekkes fra. Konseptet beholder likevel rangeringen som det nest beste konseptet, basert på netto nytte. Om vi antar at trafikken endres proporsjonalt i alle konsept, så kreves en reduksjon i trafikantnyttens på hele 77 prosent for at rangeringen av konsept 3 skal endre seg.

Rangeringen mellom konseptene endres ikke, fortegnet på netto nåverdi endres ikke for noen av konseptene, og KVUens anbefalinger ville derfor trolig vært de samme om referansealternativet var en videreføring av dagens lufthavnstruktur.

4.2 Nedleggelse av Svolvær lufthavn

Ved etablering av en lufthavnstruktur som innebærer en nedleggelse av Svolvær lufthavn og opprettholde Leknes lufthavn, men ikke bygge ny flyplass på Gimsøy, er det strekningene Kabelvåg-Leknes, Svolvær-Kabelvåg og Fiskebøl-Svolvær, og som i størst grad berøres. De som i dag bruker Leknes lufthavn vil trolig fortsette å fly fra Leknes, mens noen av de som i dag flyr fra Svolvær trolig vil søke seg mot Evenes Lufthavn. Evenes ligger lenger unna Svolvær enn Leknes, men Evenes har et bedre rutetilbud, med eksempelvis direkteruter til Oslo.

4.2.1 Kabelvåg-Leknes

De som i dag bruker Leknes vil trolig fortsette å fly fra Leknes, hvis Svolvær lufthavn legges ned. Som i diskusjonen om konsekvenser ved en videreføring av dagens lufthavnstruktur er det 250 færre ÅDT som vil reise fra Leknes og østover uten en ny flyplass på Gimsøy. Hva de som i dag reiser fra Svolvær vil velge er mer usikkert. De kan velge å kjøre til Leknes, men kan også velge å benytte Evenes lufthavn.

Om vi forutsetter at alle i Svolvær velger å fly fra Leknes, vil ÅDT på strekningen Kabelvåg-Leknes være den samme som med ny lufthavn på Gimsøy. Det andre ytterpunktet er at alle velger å fly fra Evenes. Vi vil da få samme ÅDT på strekningen Kabelvåg-Leknes ved nedleggelse av Svolvær lufthavn, som i alternativet med en videreføring av dagens lufthavnstruktur.

Begge ytterpunktene (lufthavn på Gimsøy og dagens lufthavnstruktur) er gjengitt i Tabell 2, som viser at rangeringen av konseptene ikke endres. Rangeringen av konseptene vil derfor ikke påvirkes av hvilken alternativ flyplass de som i dag reiser fra Svolvær velger. Fortegnet på netto nåverdi endres heller ikke for noen av konseptene på denne strekningen.

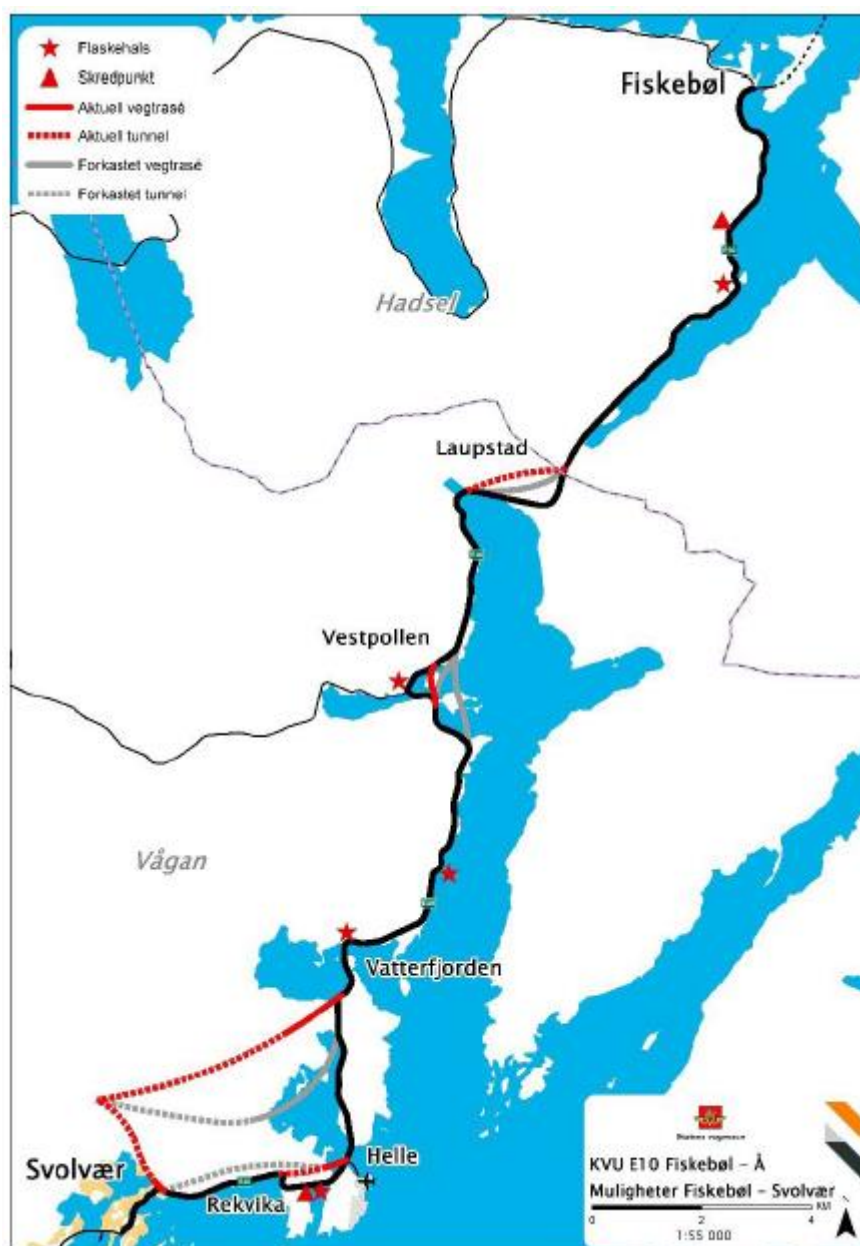
4.2.2 Svolvær-Kabelvåg

Dersom vi får en situasjon der alle som i dag bruker Svolvær lufthavn velger å kjøre til Evenes får vi på strekningen Svolvær-Kabelvåg en situasjon tilsvarende den med en videreføring av dagens lufthavnstruktur. Dette vil i tilfelle ha den største negative påvirkningen på nytten til konseptene K1, K2 og K3, men som vi så i Tabell 1 vil ikke dette endre rangering av konseptene eller fortegnet på netto nærverdi for noen av konseptene.

4.2.3 Fiskebøl-Svolvær

Dersom Svolvær lufthavn legges ned, vil trafikken på strekningen Fiskebøl-Svolvær øke med det antallet biler som velger å kjøre til Evenes. Det er da flere trafikanter som vil få nytte av eventuelle utbedringstiltak på denne strekningen. Figur 4 viser mulighetene KVUen har utredet på strekningen.

Figur 4: Muligheter Fiskebøl-Svolvær



Kilde: KVU E10 Fiskebøl – Å

På strekningen Fiskebøl-Svolvær er ikke konseptene direkte sammenlignbare. I konsept 4 bryter veien av rundt 10 kilometer øst for Svolvær sentrum før den går i tunnel til Kabelvåg, med en avstikker ned til

Svolvær. Verken nytten eller kostnadene med tunnelen er med i beregningen av K4 for strekningen Fiskebøl-Svolvær. Tunnelen er inkludert i beregningene for strekningen Svolvær-Kabelvåg. I praksis er det slik at K3 og K4 er identiske fra Fiskebøl og frem til Vaterpollen, hvor tunnelen starter i K4. K4 slik det fremstår i tabellen er derfor det samme som K3, uten at man har regnet seg hele veien fram til begynnelsen av Svolvær sentrum. Både K3 og K4 inneholder omlegging rundt Laupstad og en ny bro ved Vestpollen. K1 og K2 inneholder kun utbedringer langs eksisterende trasé.

Når det i KVUen er lagt til grunn en flyplass på Gimsøy, er det også lagt til grunn en økning i tilbringertrafikken på 100 ÅDT, 50 flere fra henholdsvis Leknes og Svolvær. Årsaken er at et antatt bedre flytilbud ville gi en økning i trafikken. Vi har ikke lagt inn en økning på 50 ÅDT, men antatt at alle de 200 tilbringerreisene til Svolvær lufthavn vil fortsette videre til Evenes. Dette må anses som en optimistisk antagelse hva gjelder trafikk. Med lengre avstand til flyplassen er det rimelig å anta at noen velger å avstå fra å reise.

I trafikkberegningen for 2062 i KVUen ligger trafikken på rundt 1800 ÅDT på strekningen Fiskebøl-Svolvær. Forskjellene antas å være små konseptene imellom. Med våre forutsetninger vil tilbringertrafikken på strekningen ligge på 256 ÅDT flere i 2062 (200 ÅDT fremskrevet med fylkesprognosen for lette kjøretøy). Dette utgjør en økning på 14 prosent, sammenlignet med den beregnede trafikksituasjonen i KVUen. Resultatene fra KVUen, og resultatene når trafikantnyttens i KVUens beregninger økes med 14 prosent, er vist i Tabell 3.

Tabell 3: Netto nytte, Fiskebøl-Svolvær

Lufthavn på Gimsøy	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4
Trafikantnytte	101	480	701	514
Det offentlige	-327	-952	-1 270	-981
Samfunnet for øvrig	-41	-114	-158	-140
Netto nytte	-267	-586	-727	-607
Netto nytte per budsjettkrone	-0,8	-0,6	-0,6	-0,6
Nedleggelse av Svolvær lufthavn	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4
Endring i trafikantnytte	14	67	98	72
Justert netto nytte	-253	-519	-629	-535
Justert NN per budsjettkrone	-0,8	-0,5	-0,5	-0,5

Kilde: Trafikknotat KVVU E10 Fiskebøl-Å, Oslo Economics og Atkins Norge

KVVUens anbefaling er konsept 3. Dette konseptet har de høyeste investeringskostnadene, men også den høyeste trafikantnyttens. Konseptet blir dermed relativt mer lønnsomt enn de andre konseptene om forutsetningen om lufthavnstrukturen endres fra en situasjon med flyplass på Gimsøy til en situasjon med kun flyplass på Leknes. Mens netto nytte i K3 øker med 98 mill. kroner, øker netto nytte i K1 med bare 14 mill. kroner.

Rangeringen av konseptene påvirkes ikke, og fortegnet på netto nåverdi endres ikke for noen av konseptene. K3, som anbefales i KVVUen, har fremdeles lavest netto nytte, men K3 blir mindre negativt hvis kun Svolvær lufthavn legges ned og det ikke bygges en ny flyplass på Gimsøy, enn om både Svolvær lufthavn og Leknes lufthavn legges ned og erstattes med ny flyplass på Gimsøy.

Ved kun en nedleggelse av Svolvær lufthavn kan det diskuteres om det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjøre flere enkelttiltak på strekningen Fiskebøl-Svolvær for å korte inn reisetiden mot Evenes ytterligere. Det mest omfattende konseptet, K3, gjør at en sparer 5 minutter på distansen Fiskebøl-Svolvær sammenlignet med i dag.

4.3 Nedleggelse av Svolvær og Leknes lufthavn

Ved en nedleggelse av både Svolvær og Leknes lufthavn, uten å erstatte dem med en ny flyplass på Gimsøy, vil alle passasjerene som i dag bruker disse lufthavnene trekke til Evenes, eller avstå fra å reise. Sammenlignet med situasjonen med en flyplass på Gimsøy vil dette potensielt endre nytteberegningen til alle strekninger øst for Leknes.

4.3.1 Kabelvåg-Leknes

Strekningen Kabelvåg-Leknes kan få økt tilbringertrafikk til Evenes lufthavn fra Leknes og lenger vest, dersom det verken er flyplass på Leknes eller Gimsøy. Spørsmålet er hvor mange det er som fortsatt vil velge å fly når reiseavstanden øker med flere timer. Per i dag er tilbringertransporten til flyplassen på Leknes ca. 200 ÅDT. Med en ny flyplass på Gimsøy antas tilbringertransporten å øke til 250 ÅDT. Med en overføring av flytrafikken til Evenes vil trolig antall tilbringerreiser være lavere.

Tilbringertrafikken fra Svolvær til Gimsøy på 250 ÅDT som er lagt til grunn i KVVU vil forsvinne fra strekningen Kabelvåg-Leknes. Samtidig vil tilbringertrafikken fra Leknes fortsette forbi Gimsøy og videre forbi Svolvær til Evenes. Avhengig av hvor mange som velger å avstå fra å reise hvis det ikke lenger er flyplasser i Lofoten, vil nytten til konseptene ligge et sted mellom en situasjon med ny lufthavn på Gimsøy og en situasjon med videreføring av dagens lufthavnstruktur. Begge disse beregningene er vist i Tabell 2.

I begge ytterpunktene er rangeringen av konseptene den samme. Rangeringen av konseptene vil derfor ikke endre seg med en nedleggelse av både Svolvær og Leknes lufthavn, og dette vil heller ikke endre fortegnet på netto nåverdi i noen av konseptene.

4.3.2 Svolvær-Kabelvåg

Alle reisende fra Leknes til Evenes vil passere strekningen Svolvær-Kabelvåg. Disse reisende vil ha et ønske om å komme seg så raskt som mulig til Evenes, og vil trolig bruke tunnelen som er foreslått i K4.

Selve tunnelen i K4 vil i dette tilfelle bli mer lønnsom enn med en ny flyplass på Gimsøy. Utfordringen er å finne ut hvordan endret trafikk i tunnelen slår ut på den samlede nytten til K4. Med i regnestykket for K4 er også trafikantene som vil benytte den gamle E10-traséen. Vi har antatt at all trafikantnyttens i K4 er skapt av trafikken gjennom tunnelen. Dersom alle som i dag reiser til og fra Leknes fortsetter å fly fra Evenes, vil ÅDT gjennom tunnelen øke med 200, sammenlignet en situasjon der flyplassen plasseres på Gimsøy. I 2062 er det beregnet at ca. 1600 ÅDT vil benytte tunnelen. Tilbringerreisene vil i 2062 være på 256 ÅDT, når vi justerer trafikken med fylkesprognosen for trafikkvekst for lette kjøretøy. Dette utgjør en økning i trafikken på 16 prosent.

I de øvrige konseptene vil trafikken fra Leknes passere gjennom Svolvær sentrum. Netto økning i trafikken på strekningen Svolvær-Kabelvåg antas å bli på 150 ÅDT, sammenlignet med situasjonen i KVVUen. Antall tilbringerreiser fra Svolvær vil reduseres med de 50 ÅDT som er lagt inn i KVVUen som nyskapt tilbringerreiser til Gimsøy. Denne reduksjonen vil kompenseres med de 200 ÅDT som kommer fra Leknes, slik at nettoeffekten er en økning på 150 ÅDT. 150 ÅDT i dag vokser til 192 i 2062 med bruk av de fylkesvise prognosene for lette kjøretøy. Dette utgjør en økning i trafikken på strekningen med 3,8 prosent.

Tabell 4 viser resultatene når vi antar en økning i trafikantnyttens på 16 prosent i K4 og 3,8 prosent i de øvrige konseptene.

Tabell 4: Netto nytte, Svolvær-Kabelvåg (Nedleggelse av Svolvær og Leknes lufthavn)

Lufthavn på Gimsøy	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4
Trafikantnytte	4	5	100	453
Det offentlige	-99	-334	-488	-2 000
Samfunnet for øvrig	-20	-67	-87	-405
Netto nytte	-115	-396	-475	-1 952
Netto nytte per budsjettkrone	-1,2	-1,2	-1,0	-1,0
Nedleggelse av Svolvær og Leknes lufthavn				
Endring i trafikantnytte	0,2	0,2	4	72
Justert netto nytte	-115	-396	-471	-1 880
Justert NN per budsjettkrone	-1,2	-1,2	-1,0	-0,9

Kilde: Trafikknotat KVV E10 Fiskebøl-Å, Oslo Economics og Atkins Norge

Med forutsetningen om en økning i trafikantnyttene på 16 prosent, øker netto nåverdi i K4 med 72 mill. kroner på strekningen Svolvær-Kabelvåg. Selv om K4 får en netto nytte per budsjettkrone som er bedre enn det anbefalte K3, så har K4 fortsatt en vesentlig lavere netto nytte.

I beregningene er det lagt til grunn en økning i trafikantnyttene på 16 prosent i K4 som følge av tilbringerreisene fra Leknes forblir 200 ÅDT. Selv dette ytterpunktet påvirker ikke rangeringen av konseptene, basert på netto nytte og endrer ikke fortegnet på netto nåverdi i noen av konseptene.

4.3.3 Fiskebøl-Svolvær

Strekningen Fiskebøl-Svolvær vil ved nedleggelse av både Svolvær og Leknes lufthavn, uten å erstatte dem med en ny flyplass på Gimsøy, brukes av tidligere flypassasjerer fra både Svolvær og Leknes. Dersom vi antar at antall tilbringerreiser forblir de samme som i dag, vil trafikken på strekningen øke med 400 ÅDT, sammenlignet med situasjonen i KVUen. Dette tallet øker til 512 i 2062, gitt fylkesprognosene for lette kjøretøy. Økningen i trafikken på strekningen er på 28 prosent, og med samme fremgangsmåte som tidligere vil dette gi et resultat som vist i Tabell 5.

Tabell 5: Netto nytte, Fiskebøl-Svolvær

Lufthavn på Gimsøy	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4
Trafikantnytte	101	480	701	514
Det offentlige	-327	-952	-1 270	-981
Samfunnet for øvrig	-41	-114	-158	-140
Netto nytte	-267	-586	-727	-607
Netto nytte per budsjettkrone	-0,8	-0,6	-0,6	-0,6
Nedleggelse av Svolvær og Leknes lufthavn				
Endring i trafikantnytte	28	134	196	144
Justert netto nytte	-239	-452	-531	-463
Justert NN per budsjettkrone	-0,7	-0,5	-0,4	-0,5

Kilde: Trafikknotat KVV E10 Fiskebøl-Å, Oslo Economics og Atkins Norge

Sammenlignet med rangeringen av konseptene i KVUen vil en lufthavnstruktur som innebærer en nedleggelse av både Leknes og Svolvær lufthavn, at rangeringen av konseptene beholdes på strekningen Fiskebøl-Svolvær. Den anbefalte K3 er fortsatt lavest rangert basert på netto nytte, men forskjellen til de øvrige konseptene blir mindre. En situasjon uten flyplasser i Lofoten endrer ikke fortegnet på netto nåverdi i noen av konseptene.

4.3.4 Konklusjon

I dette notatet har vi undersøkt hvordan de ulike konseptenes netto nytte avhenger av den fremtidige lufthavnstrukturen i Lofoten. Hensikten har vært å undersøke om det er rimelig å anta at konseptenes rangering ville vært den samme med en annen lufthavnstruktur enn den som er lagt til grunn i KVUen.

Ved å bruke tallene fra KVUen som utgangspunkt finner vi at KVUens rangering av konseptene synes robust overfor ulike alternativer for den fremtidige lufthavnstrukturen. Alternativene vi har sett på er en videreføring av dagens lufthavnstruktur, en nedleggelse kun av Svolvær lufthavn og en nedleggelse av både Svolvær og Leknes lufthavn, uten å bygge en ny flyplass på Gimsøy.

Med dagens lufthavnstruktur vil nytten av samtlige konsepter reduseres, men i varierende og begrenset grad. Endringen i nytte endrer ikke rangeringen av konseptene og endrer ikke fortegnet på netto nåverdi i noen av konseptene.

Ved kun en nedleggelse av Svolvær lufthavn blir nytten av konseptene mellom Svolvær og Leknes omtrent den samme som med dagens lufthavnstruktur. På strekningen øst for Svolvær vil nytten til samtlige konsepter øke noe. Endringen i nytte endrer ikke rangeringen av konseptene og endrer ikke fortegnet på netto nåverdi i noen av konseptene.

En nedleggelse av både Leknes og Svolvær vil medføre at Evenes er nærmeste flyplass for alle flypassasjerene i Lofoten. Trafikken vil da øke på strekningene øst for Svolvær, og nytten øker dermed mest for de konseptene som reduserer reisetiden mest. Endringen i nytte endrer ikke rangeringen av konseptene og endrer ikke fortegnet på netto nåverdi i noen av konseptene.

Vi har i dette notatet benyttet tall på trafikantnytte, investeringskostnader mv. slik de fremkommer i KVUen. Det er derfor en mulighet for at konseptenes rangering vil endres når vi, i vår kvalitetssikring, har gjort våre egne anslag på netto nåverdi, og foretatt vår egne vurderinger av konseptenes ikke-prissatte virkninger. Konklusjonen om at endret flyplasstruktur i liten grad vil påvirke nytten av de ulike konseptene, vil likevel være den samme.