

Kommersielle muligheter ved en forlengelse av rullebanen på Leknes Lufthavn



Forord.

Denne rapporten er utarbeidet på oppdrag fra Lofoten Consulting i sammenheng med en vurdering av kommersielle muligheter ved en mulig forlengelse av rullebanen i Leknes til 1199 meter.

Arbeidet har vært gjennomført i perioden februar – mai 2025. Lars Draagen har vært hovedforfatter. Jon Inge Lian har bidratt med innspill, kvalitetssikring og faglige diskusjoner.

Rapporten er mulig grunnet tilgang til og bistand til å finne statistikk- og reisevanedata fra Avinor. Flyfabrikantene ATR og Textron Aviation har bistått med operative data for sine fly. Widerøe har bistått med data for sine fly og har besvart på andre spørsmål fra prosjektet.

Vi retter en takk til alle disse som har bidratt i prosessen.

Høvik 20. mai 2025

Innhold

0.	Sammendrag	4
1.0	Bakgrunn	6
1.1	Valg av konsept for rullebane	6
1.2	Datakilder.	6
2.0	Dagens flytrafikk på Leknes	6
2.1	Avinors reisevaneundersøkelse - endelig reisemål	7
2.2	Dagens rutetilbud	8
3.0	Det oppleves som vanskelig å reise fra Leknes	9
3.1	Tilgjengelighet til Bodø	9
3.1.1	Kapasitet og tidtabell til Bodø	9
3.1.2	Priser til Bodø	10
3.2	Tilgjengelighet for reiser til Oslo	12
3.2.1	Kapasitet og tidtabell til Oslo	12
3.2.2	Priser til Oslo	13
3.3.	Oppsummering tilgjengelighet til flyreiser fra Leknes	15
3.4	Mulige tiltak for å bedre tilgjengeligheten med dagens rullebane	16
3.4.1	Endring av FOT anbudene	16
3.4.2	Økt kapasitet	16
3.4.3	Økte maksimalpriser	16
3.4.4	Nye kommersielle ruter	16
4.0	Nye kommersielle muligheter med 1199 meters rullebane	17
4.1	Aktuelle fremtidige flytyper	17
4.1.2	Fly med lav/nullutslippsteknologi	18
4.1.3	Oppsummering aktuelle flytyper	18
4.2	Operative muligheter med ATR 42	19
4.3	Operative muligheter med ATR 72	20
5.0	Passasjerutviklingen fram til 2030 uten baneforlengelse	20
6.0	ATR 42 og 1199 meters rullebane	21
6.1	Priser Leknes – Oslo	21
6.2	Det nye rutetilbudet	23
6.3	Mulige konsekvenser for FOT kostnadene	24
6.4	Kommersielle muligheter - mulige utfall	25
7.0	Andre kommersielle muligheter	26
8.0	Privatflymarkedet	27
9,0	Oppsummering og anbefaling	30

Sammendrag

Med en rullebaneforlengelse til 1199 meter legges det til rette for at flere flytyper kan operere på Leknes. Dette åpner for muligheten til reell konkurranse mellom flere flyselskaper. Den mest sannsynlige nye ruten vil være til Oslo. Dette vil bidra til å løse opp dagens situasjon med mange fulle fly og bidra til mer effektive reiseruter, spesielt for næringslivet i Lofoten, og legge til rette for priskonkurranse og billigere flyreiser. Samtidig vil det legges til rette for konkurranse om å betjene FOT ruten til Bodø med et potensiale på 20 % lavere tilskuddsbeløp fra staten.

Leknes lufthavn har en rullebane på 890 meter. Dash 8 – 100/200 er eneste fly med 30 – 50 seter som kan operere på denne banelengden. Det gjør at det er liten eller ingen konkurranse om passasjerene.

Det var i 2024 helårlig rute til Bodø som opereres av Widerøe. Ruten er en del av FOT systemet. Periodevis har det vært kommersielle ruter til Oslo, senest tre måneder sommeren 2024.

Fra april 2024 ble maksimalprisene for reiser til Bodø halvert og flyene er blitt svært godt belagt. Flere avganger er tilnærmet utsolgt flere uker fram i tid. Det oppleves som svært vanskelig å få reise dersom man skal kjøpe billetten nært opp til avgang. Dette gjelder reiser til Bodø, men i enda større grad reiser til Oslo med flybytte i Bodø.

Leknes hadde i 2024 131.000 passasjerer som er det høyeste passasjertallet flyplassen har hatt. 63.000 skulle til Bodø, mens de øvrige skulle reise videre. Av disse skulle 56.000 til Oslo, til andre byer i Sør-Norge eller til utlandet og 9.700 skulle til Troms eller Finnmark.

Avinors reisevaneundersøkelser viser at mange som skal til/ fra influensområdet velger å reise fra andre flyplasser. I 2024 kjørte 22.000 til Evenes og 28.000 reiste fra Bodø. Dette gjør at trafikkgrunnlaget til/fra influensområdet totalt er 181.000 passasjerer.

Basert på Avinors prognoser vil trafikken på Leknes øke til 150.000 i 2025, 161.000 i 2030 og 175.000 i 2050. Det totale passasjertallet til/fra influensområdet vil øke til 228.000 i 2030 og 240.000 i 2050 med dagens lufthavner. Etter at Hålogalandsvegen åpner i 2029, vil kjøretiden til Evenes reduseres med 40 minutter. Da vil reisende til Oslo, Sør-Norge og utlandet i større grad kjøre til Evenes. Økt lekkasje vil redusere passasjertall på Leknes til 145.000 passasjerer i 2030 og 156.000 i 2050.

Det vil i 2025 være opp til ni daglige avganger til Bodø. Dette er mer enn mange kommersielt drevne ruter har. Økt frekvens for å skape mer kapasitet vil ha begrenset verdi for kvaliteten på rutetilbudet.

Med eksisterende rullebane er det i dag mulig å åpne kommersielle ruter fra Leknes til andre flyplasser som Oslo, Trondheim og Tromsø. Flytypen som kan benyttes produseres imidlertid ikke lenger. Det er kun Widerøe som i praksis har slike fly. Knapphet på fly gjør det vanskelig å utvikle nye ruter utenfor FOT regimet. Dagens situasjon med dårlig tilgjengelighet for brukerne sementeres.

Dersom rullebanen forlenges til 1199 meter, åpner det for flere flytyper og konkurranse mellom flyselskaper. Av andre flytyper er ATR 42 – 600 med opptil 48 seter og ATR 72-600 med opptil 72 seter er de mest aktuelle. Disse flytypene benyttes blant annet av det danske selskapet Danish Airtransport (DAT) og BRA i Sverige. SAS benytter seg av ATR-72 på flyvninger fra København til

Kristiansand og Torp (innleid fra BRA). DAT opererer FOT ruter i Sør-Norge og har tidligere operert FOT ruten mellom Tromsø og Lakselv.

Lengre rullebane og økt konkurranse vil øke sannsynligheten for at det etableres nye ruter som vil øke antall tilbudte seter til/fra Leknes. Spesielt vil en kunne få direkteruter til Oslo og skape konkurranse mellom direkteruter og ruter via Bodø. Konkurransen vil gi lavere priser som igjen vil resultere i flere reisende. Basert på prisinformasjon fra Avinors reisevaneundersøkelse, priser på tilgjengelige billetter 1 – 5 uker fram i tid og beregnede kostnader for rundturer til Oslo og Tromsø, har vi beregnet at det vil være grunnlag for å redusere prisen på Oslo reiser med 10 – 15 %. Det vil gi 8 – 12 % flere Oslo reiser. Det vil samtidig redusere antall passasjerer som kjører til Evenes. Totalt vil Leknes få 20.000 flere passasjerer og det vil gi grunnlag for to daglige direkteavganger til Oslo og en daglig rundtur til Tromsø. De nye rutene vil også gi bedre tilgang for reiser til Bodø.

Med en lengre rullebane vil det bli reell konkurranse om FOT ruten til Bodø. Historien viser at det har vært konkurranse på FOT ruter hvor det har vært rullebaner på 1199 meter eller lenger. Fra april 2024 økte den årlige FOT kostnaden for Leknes – Bodø ruten fra 27 millioner til 110 millioner. Dersom det åpnes for konkurranse kan det påregnes at kostnaden per år kan reduseres med 20 – 25 % dersom flere selskaper konkurrerer. Det vil medføre en årlig besparelse på 22 – 28 millioner eller 110 – 140 millioner per 5-års anbudsperiode.

Basert på erfaringer fra Tromsø er det et stort potensial for økt antall internasjonale besøkende. Med direkteruter til Helsinki og København kan besøkende fra Asia og Nord-Amerika nå Lofoten med ett flybytte. Dette vil gjøre Lofoten som reisemål svært tilgjengelig.

En gruppe flyreisende med stor betalingsevne er de som benytter privatfly. For denne gruppen reisende er eksklusivitet og effektive reiser viktige parametere for valg av reisemål. Med unike produkter som for eksempel golfbanen på Gimsøy vil tilgang til å lande med privatfly på Leknes tilgjengeliggjøre produktene på en helt annen måte enn i dag.

Det finnes en rekke businessjets som har lang rekkevidde. Flere av disse flytypene vil kunne lande på en 1199 meters bane, men de vil ha vektbegrensninger på avganger spesielt for kommersielle flyvninger. For private flyvninger gjelder andre regler, og her kan det være mulig å fly direkte inn til 1199 meter på Leknes, mens avgangen må gå via en nærliggende lengre flyplass for etterfylling av drivstoff.

En rullebaneforlengelse vil åpne for konkurranse og grunnlag for bedre tilbud for de reisende. En forlengelse vil også øke beredskapen for et fremtidig godt flytilbud i Lofoten dersom det ikke er utviklet nye flytyper som kan operere på rullebaner under 1000 meter når dagens flytype ikke lenger kan benyttes. Forlengelsen er imidlertid ingen garanti for at dette skjer, det vil markedet og flyselskapene avgjøre.

Dersom en forlengelse skal gjennomføres må det settes ned et prosjekt som vurderer nødvendige investeringer ved forlengelsen. Beliggenheten med mye terreng og tøffe værforhold gjør det krevende å ha et sikkert og stabilt flytilbud og det anbefales å gjennomføre operative og værmessige analyser før en beslutning tas. Dette må gjøres av dertil egnede aktører.

1.0 Bakgrunn

Leknes lufthavn har i dag en kort rullebane hvor 890 meter er tilgjengelig for avganger og landinger. Flyplassen betjenes av Widerøe som opererer FOT ruter til Bodø med flytypen Dash 8 - 100/200 med plass til 39 passasjerer. Grunnet den korte rullebanen finnes det i dag ikke andre egnede flytyper med tilsvarende setekapasitet som kan betjene flyplassen.

En lokal interessegruppe ønsker å få belyst hvilke nye kommersielle muligheter som skapes hvis rullebanen forlenges til 1199 meter.

Nye «kommersielle muligheter» kan oppstå fordi

- det tilbys flere avganger på eksisterende ruter
- rutetidene blir mer attraktive og tilpasset
- det tilbys flere seter og dette fører til lavere priser
- det åpnes flere ruter som gir kortere reisetider til det endelige reisemålet og lavere priser for totalreisen

Oppsummert kan man si at flyet blir mer tilgjengelig for befolkningen i Lofoten og Lofoten blir mer tilgjengelig for de som ønsker å komme på besøk. Dette vil gi lavere reisekostnader, spesielt for næringslivet.

Det at det skapes muligheter er ikke alltid ensbetydende med at det skjer, men man må kunne si at mulighetene ikke vil oppstå uten rullebaneforlengelse.

1.1 Valg av konsept for rullebane

Rundt flyplasser er det krav om hinderfrie soner (sikkerhetssoner) for å ivareta sikkerheten. Gjeldende bestemmelser krever at flyplasser med rullebaner opp til 1199 meter skal ha en hinderfri sone rundt rullebanen. Dersom rullebanen er lengre enn 1199 meter øker kravet til størrelsen på den hinderfrie sonen.

Dagens flyplass er plassert tett inn på bebyggelsen. Derfor er det ikke plass til en større sikkerhetssone. Da må hele rullebanen flyttes vestover slik det var foreslått i Avinors utredning av stor flyplass for NTP 2026 – 2037.

I denne utredningen er det derfor tatt utgangspunkt i en rullebanelengde på 1199 meter hvor man forlenger rullebanen nordover.

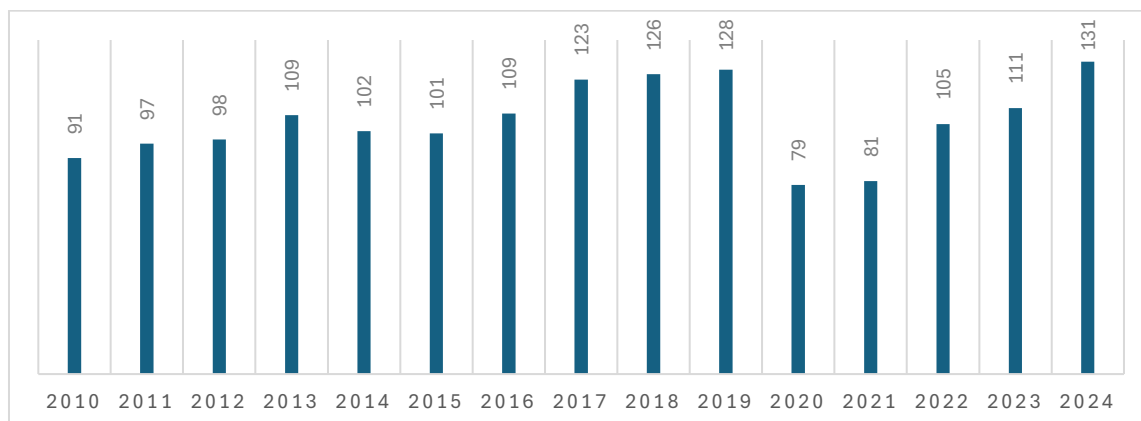
1.2 Datakilder.

Alle størrelser som beskriver dagens flytrafikk er basert på informasjon fra Avinors statistikk samt Avinors reisevaneundersøkelser. Flykostnadene er basert på informasjon fra flyfabrikanten ATR, Avinors luftfartsavgifter for 2025 og egne estimater for driftskostnader for flyselskaper.

2.0 Dagens flytrafikk på Leknes

Med 131.000 passasjerer var Leknes i 2024 den nest største lokale flyplassen i Avinor, og kun Ørsta/Volda med 139.000 hadde flere passasjerer. Etter at flytrafikken var svært lav under pandemien, var antall passasjerer på Leknes 2,3 % høyere i 2024 enn i 2019. Til sammenligning var den totale innenlandstrafikken i Norge fortsatt 5,5 % lavere i 2024 enn i 2019. Fra 2023 til 2024 var økningen på Leknes 17,4 % mot 1,8 % for den totale innlandstrafikken. Figur 1 under

viser passasjertallene for Leknes for perioden 2010 til 2024. I 2024 var det helårsrute til Bodø og en sommerrute til Oslo.



Figur 1; Antall passasjerer (1000) på Leknes i perioden 2010 – 2024. Kilde: Avinor statistikk

2.1 Avinors reisevaneundersøkelse - endelig reisemål

Avinors reisevaneundersøkelser har vært gjennomført annethvert år siden slutten på 1980 tallet. Ved hver undersøkelse intervjues over 100.000 innlandspassasjerer om sine reisevaner. Her registreres blant annet endelig mål for reisen, reisehensikt, billettpriser samt demografiske data. Ved å benytte reisevanedata får man et mer detaljert bilde av reisemønsteret/behovet enn det statistikken gir.

I denne rapporten har vi sett på de som oppgir Leknes som startpunkt eller endelig bestemmelsessted for sin reise for å finne ut hvor de reiser til/kommer fra. Vi har også sett hvilke flyplasser de som oppgir at de bor i eller besøker kommunene Vestvågøy, Flakstad og Moskenes benytter på sine reiser. Dette er kommuner som har Leknes som sin nærmeste flyplass. Dersom de velger å reise fra en annen flyplass blir dette i det videre benevnt som «lekkasje». Lekkasje oppstår spesielt i områder hvor det er kort avstand mellom flere flyplasser. I Lofoten/Vesterålen er det kjent at noen velger å kjøre til Evenes eller ta ferge til Bodø for å starte sin reise, i stedet for å ta fly fra sin lokale flyplass. Det kan være flere årsaker til dette, men bedre rutetilbud eller lavere pris er en vanlig benyttet begrunnelse.

Reisevaneundersøkelsene viser at reisende over Leknes skal til/kommer fra svært mange steder. Teoretisk sett kunne man opprettet svært mange ulike flyruter. Men til de fleste av disse reisemålene er det så få reisende at det ikke er grunnlag for å opprette ruter. Dersom man etablerer en struktur hvor man kan benytte noen større flyplasser som omstigningspunkter kan det etableres mange reisemuligheter med et eller flere flybytter. Det er dette som skjer i dag da alle reiser til Bodø. I det videre vil vi vurdere hvilket grunnlag det er for å etablere direkteruter fra Leknes til flere steder.

Her har vi delt endelig reisemål inn i ulike grupperinger. Disse er Oslo, andre flyplasser i Sør-Norge, utlandet, Bodø og Helgeland, Tromsø og Finnmark. Dette er på linje med det som har vært praksis i innspill om luftfart til ulike utgaver av Nasjonal Transportplan. Disse kan igjen deles i tre hovedgrupper:

- De som skal til/fra Oslo, Sør-Norge eller utlandet vil få forbedret sitt reisemuligheter med en direkterute til Oslo og utgjør trafikkgrunnlaget for en direkterute dit.

- De som skal til Bodø eller Helgeland, flyr til/via Bodø som før, men kan få bedre tilgang til billetter hvis nye ruter etableres.
- De som skal til Tromsø eller Finnmark vil kunne være et marked for en direkterute til Tromsø eller reise via Bodø som i dag.

Tabell 1 viser reisemønsteret til/fra Leknes influensområde i 2024. Totalt var det 131.000 reisende som benyttet Leknes. I tillegg var det 22.000 til/fra influensområdet som benyttet Evenes og 28.000 som benyttet Bodø. De som valgte å ikke fly fra Leknes skulle utelukkende til Oslo, Sør-Norge eller utlandet. De som benyttet Evenes, kjørte enten bil eller tok buss. De som reiste over Bodø, har i stor grad benyttet båt til/fra Bodø.

Tabell 1; Reisende(tusen) til fra Leknes influensområde i 2024 fordelt etter avreiseflyplass og endelig reisemål. Kilde; Avinor RVU

	Leknes	Evenes	Bodø	Totalt
Oslo	33	11	13	57
Sør-Norge	14	2	5	21
Utland	9	9	9	26
Bodø	63			63
Helgeland	2			2
Tromsø	8		1	9
Finnmark	1			2
Totalt	131	22	28	181

Totalt var markedet for flyreiser til/fra influensområdet 181.000 i 2024. Av dette skulle 104.000 eller 57 prosent til Oslo, Sør-Norge eller utlandet. Dette er reisende som ville se på en direkterute til Oslo som et godt tilbud. Dersom alle reiste fra Leknes med en direkterute til Oslo tilsvarer det 175 passasjerer hver veg i gjennomsnitt per dag. De 65.000 som skal til Bodø eller Helgeland vil fortsatt ha Bodø-ruten som sitt beste tilbud, mens de 11.000 som skal til Tromsø eller Finnmark ville se på en direkterute til Tromsø som et godt alternativ.

2.2 Dagens rutetilbud

I dag er det helårlige ruter til Bodø. På ukedager har det fram til 1. april 2025 vært opp til åtte daglige direkteavganger hver veg samt en avgang via Røst. For innværende sommerprogram er det ni daglige direkteavganger til Bodø samt en avgang via Røst. I tillegg er det fra 1. april opprettet en direkterute til/fra Tromsø seks dager i uken. Denne ruten opereres på kommersielle vilkår.

Luftfarten i Norge er gjennom EØS-avtalen underlagt luftfartsregelverket i EU hvor hovedregelen er at flyruter drives på kommersiell basis. Det er fri etableringsrett for alle flyselskaper hjemmehørende i EU og det er fri prissetting. Der det ikke er kommersielt grunnlag for å etablere et tilfredsstillende flytilbud eller det ikke er andre tilfredsstillende transporttilbud, kan nasjonalstaten kjøpe kapasitet for å sikre tilbudet. Dette kalles i EU PSO ruter (Public Service Obligation) og på norsk FOT – ruter (Forpliktelse til offentlig tjenesteyting). Ruten mellom Leknes og Bodø er en FOT rute. Dette er begrunnet i en vurdering av at det ikke vil bli etablert et tilfredsstillende flytilbud kun basert på kommersiell drift. Med tilfredsstillende tilbud forstår vi her tilstrekkelig kapasitet og antall avganger og akseptable priser.

Staten ved Samferdselsdepartementet lyser ut konkurranse om driften hvor maksimale flypriser og ønsket setekapasitet per år er definert. Det flyselskapet som tilfredsstiller minimumskravene og krever den laveste årlige støtten får deretter enerett på ruten i fem år.

I utlysningen er det krav om at flyselskapet skal levere et minimum antall seter per år. I den siste utlysningen for Leknes - Bodø ruten for perioden april 2024 til oktober 2028 var det krav om 93.500 seter hver veg per år, eller totalt 187.000 seter på ruten. Det var også et krav om minimum tre daglige avganger hver veg. Setekravet økte fra 155.500 seter som var minimumskravet for perioden fram til april 2024. Kapasitetsøkningen på 20 % skyldtes forventet økt trafikk som følge av beslutningen om halvering av maksimalprisene på FOT rutene. For Leknes betød det at maksimalprisen en veg ble senket fra 1279 kr i utlysningen for perioden 2022 – 2024 til 696 for perioden 2024 – 2028.

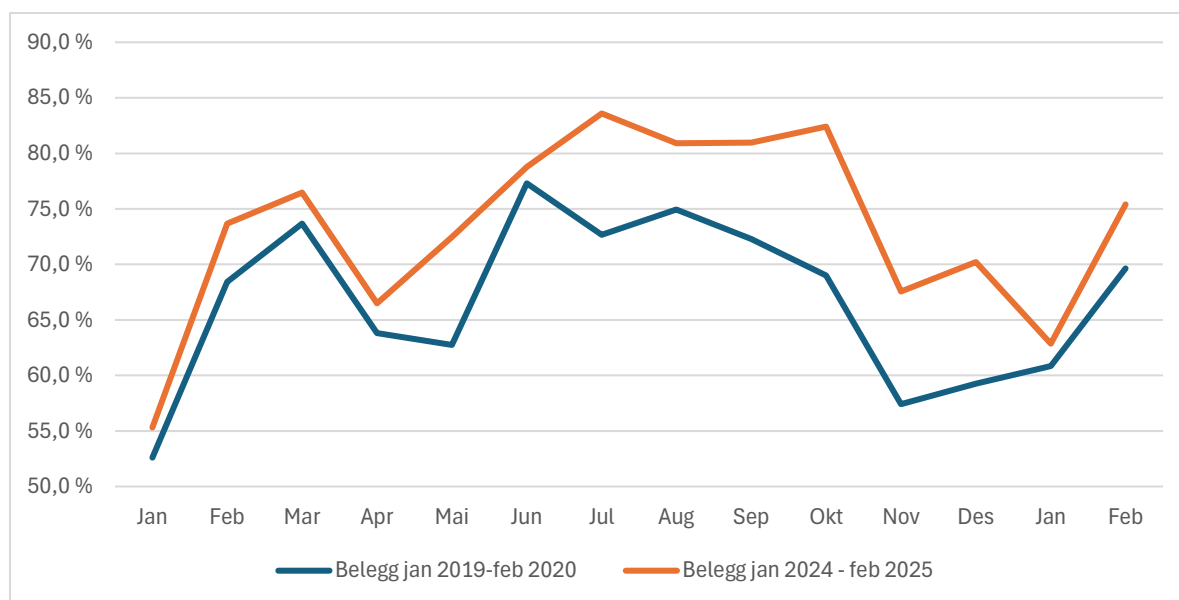
3.0 Det oppleves som vanskelig å reise fra Leknes

Med god tilgjengelighet forstår vi her nok kapasitet, attraktive reisetidspunkter og akseptable priser. Dette må vurderes for de viktigste reisemålene som fra Leknes er Bodø og Oslo.

3.1 Tilgjengelighet til Bodø

3.1.1 Kapasitet og tidtabell til Bodø

Om man tar utgangspunkt i Avinors statistikk for passasjerer og antall flybevegelser framkommer beleggsprosenten per måned. Figur 2 viser belegget per måned for januar 2019 til mars 2020 sammenlignet med april 2024 til februar 2025. Etter prisomleggingen i april 2024 er flyene blitt mye fullere. For perioden april 2024 til februar 2025 var totalbelegget 74 % som er åtte prosentpoeng opp fra siste sammenlignbare periode før pandemien.

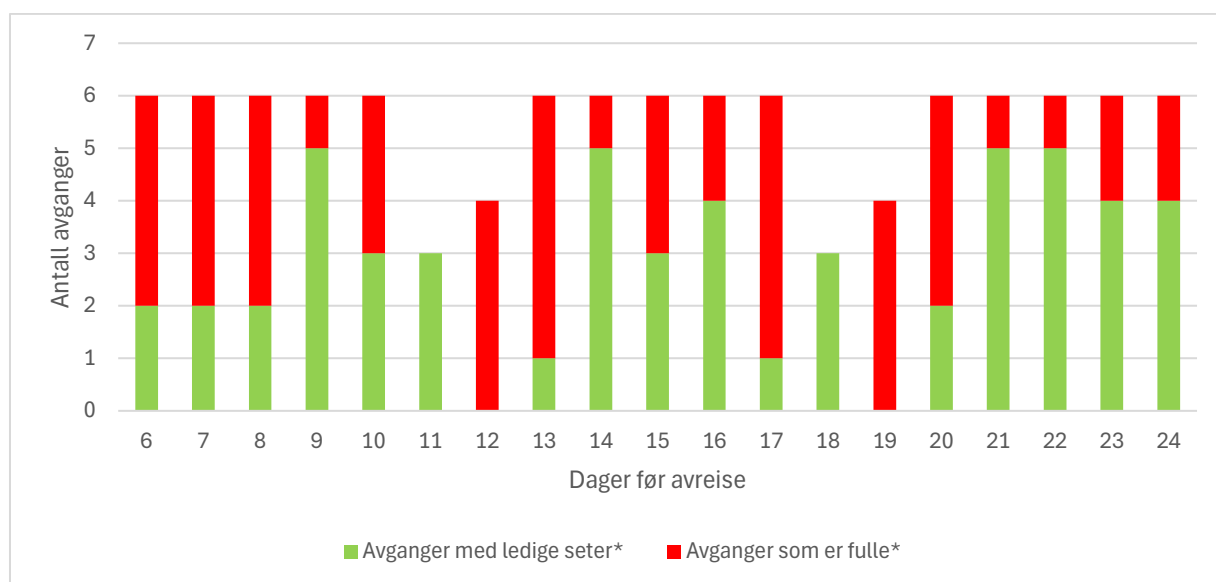


Figur 2; Beleggsprosent per måned for periodene jan 2019 – feb 2020 og jan 2024 feb 2025. Kilde: Avinor statistikk

Et gjennomsnittstall for belegg skjuler store variasjoner over dagen, uken og året. De svært tidlige avgangene (05:00 fra Bodø) og sene avgangene (23:30 fra Leknes) og avgangen som går via

Røst (21:00) er svært lite attraktive og må antas å ha svært lavt belegg. De tidlige/sene avgangene tilbys fordi flyet som opererer ruten overnatter i Bodø og har derfor preg av «posisjonsflyvninger» som ikke er satt opp basert på etterspørselen etter reiser. I beskrivelsen videre har vi sett bort fra disse rutene. Avgangen klokken 09:35 kommer fra Røst og er hovedforbindelsen fra Røst til Bodø og Oslo. Det er derfor redusert tilgang for reisende fra Leknes på denne avgangen. Øvrige avganger må da antas å ha et belegg som ligger godt over gjennomsnittet. I tillegg er det variasjon mellom ukedagene og tider på dagen. Mandager, torsdager, fredager og søndager er de mest populære reisedagene og morgen og ettermiddag har flere reisende enn midt på dagen og sent på kvelden. Det er i tillegg skjev retningsbalanse; det normale reisemønsteret innenlands er at det er flest reiser fra små steder til større steder om morgenen og motsatt om ettermiddagen.

Vi har sett på tilgjengeligheten på reiser framover på Widerøes hjemmeside wf.no. Figur 3 viser hva som var tilgjengelig for salg per 4. mars 2025 for perioden fra 11. mars til 13. april 2025. Dette er en periode fra en uke til fem uker fram i tid.



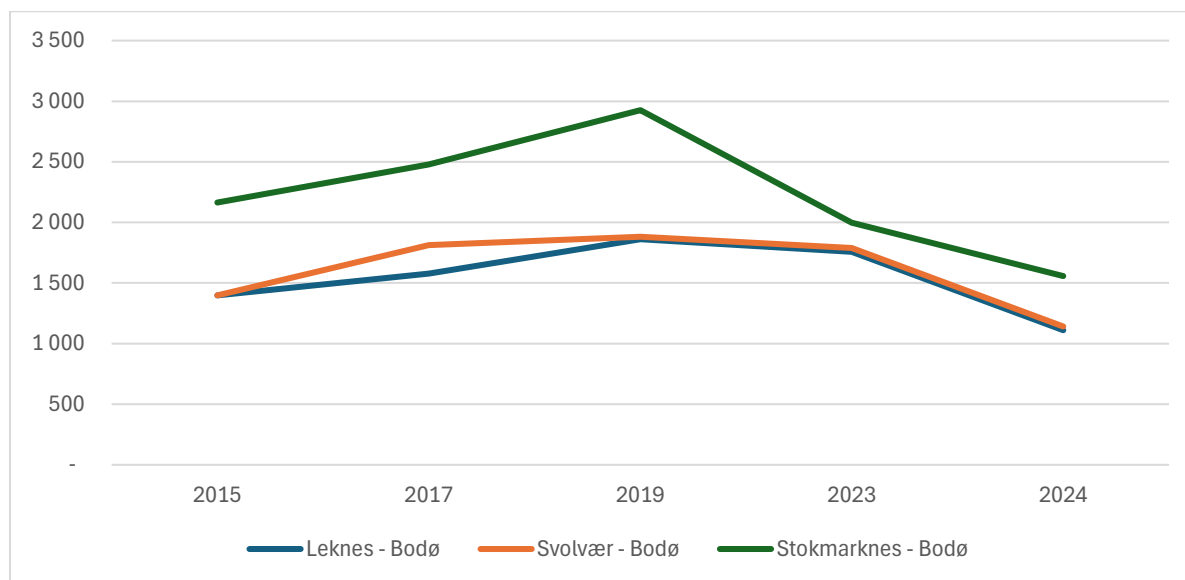
Figur 3; Antall fulle avganger og avganger med ledige seter fra 6 til 24 dager fram i tid på wf.no for reiser fra Leknes til Bodø. * Svært tidlige og sene avganger ikke medregnet. Kilde: wwf.no per 04. mars 2025.

Figuren viser antall avganger fra Leknes som er fulle og antall avganger hvor det er tilgjengelige seter for salg per 4. mars 2025 på wf.no. Oversikten har ikke tatt med avgangene fra Leknes via Røst klokken 21:00 eller avgangen klokken 23:30. På enkeltdager selv noe fram i tid er det ikke mulig å reise fra Leknes med unntak av de de sene avgangene 21:00 eller 23:30. Selv om dette er et øyeblikksbilde fra en dag støtter det oppfatningen i markedet om dårlig tilgjengelighet.

3.1.2 Priser til Bodø

I reisevaneundersøkelsene spør man de reisende om hva de har betalt for reisen. Erfaringer viser at prisdata er mer usikre enn andre data. Det er færre som svarer på spørsmålene og det er stor variasjon i svarene. Etter at det ble elektroniske billetter er prisen heller ikke så tilgjengelig i intervju situasjonen som den var da man hadde fysiske billetter lett tilgjengelig. Når man trekker ut data for enkeltstrekninger som for eksempel reiser til/fra Leknes vil det være et lavt antall intervjuer som også øker usikkerheten i tallene. For å få et bedre bilde av prisene har vi derfor valgt å supplere tallene fra RVU med data fra flyselskapenes nettsider og hvilke priser som tilbys en tid framover.

RVU-data viser at prisene fra Lofoten/Vesterålen til Bodø er gått ned. Tallene må brukes svært forsiktig pga få intervjuer. Figur 3 viser at alle prisene er gått ned fra 2023. For Svolvær og Leknes er prisutviklingen svært like. Disse strekningene har også en tilnærmet lik maksimalpris. Stokmarknesreisende betaler mer pga høyere maksimalpris, men prisforskjellen er blitt mindre etter at Stokmarknes – Bodø ble tatt inn i FOT systemet igjen i 2022 etter å ha vært kommersielt betjent fra år 2000.



Figur 3; Gjennomsnittlig tur/retur pris til Bodø for flyplassene i LoVe i 2024. Kilde RVU

Maksimalprisen en veg var i perioden fram til 1. april 2025 694 kroner. Gjennomsnittsprisen for reiser en veg i 2024 utgjør således 80 % av maksimalprisen. Fra 1. april ble den indeksregulert til 720 kroner. Tabell 2 viser hvilke laveste priser som er tilgjengelig for reiser til Bodø i perioden 11. mars til 17. mars 2025 slik det fremkommer på wf.no per 4. mars. (6-14 dager før avgang). Med unntak av de to siste avgangene finnes det ingen billetter tilgjengelig til lavere pris enn maksimalprisen.

Tabell 2; Laveste tilgjengelige pris til Bodø i perioden 10. mars - 16. mars 2025 på wf.no per 4. mars 2025. Kilde: wf.no

Avg.tid	10.mar	11.mar	12.mar	13.mar	14.mar	15.mar	16.mar
05:45	694	694	694	694	694	Opererer ikke	
07:20	694	Fullt	Fullt		Opererer ikke		
09:35	Fullt	Fullt	Fullt	Fullt	Fullt	694	
11:45	Fullt	Fullt	Fullt	694	694	694	Fullt
13:40	Opererer ikke			694	Fullt		Fullt
16:05	Fullt	Fullt	Fullt	694	Fullt	694	Fullt
18:30	Fullt	694	694	694	694		Fullt
21:00	599	599	599	599	599		694
23:30	549	549	549	549	549		599

I perioden 11. mars til 13. april har vi observert to avganger totalt som ikke har maksimalprisen som laveste pris. Her er igjen avgangene klokken 21:00 og 23:30 ikke regnet med. Dette er en periode på fem uker. Vi har også undersøkt hvilke priser som tilbys lenger fram i tid. Per 28. mars

fant vi ingen avganger med lavere pris enn maksimalprisen for reiser fra Leknes i uke 25 (16. – 22.juni) eller i uke 39 (22.-28.sep). Igjen har vi holdt de sene avgangene utenfor.

Til sammenligning var det per 28. mars tilbud om billetter til 699 kroner fra Bodø til Oslo både i uke 25 og i uke 39. I uke 25 hadde 11 av 69 ruter (16 %) denne prisen tilgjengelig og i uke 39 hadde 20 av 72 avganger (28 %) dette tilbudet. De laveste prisene var tilgjengelig både på morgenavganger og kveldsavganger.

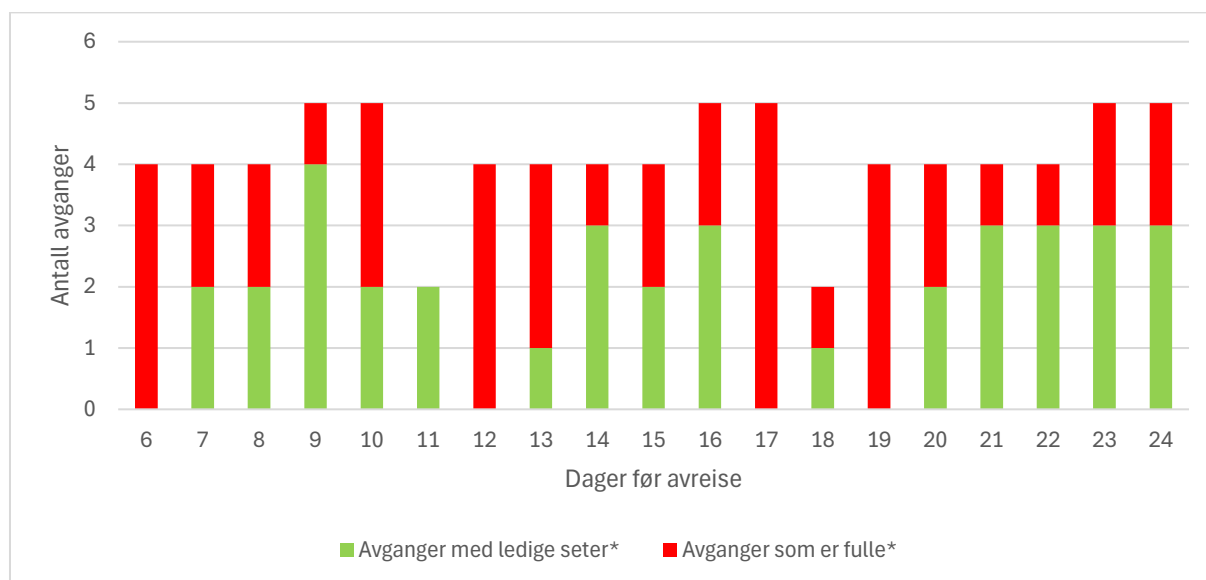
3.2 Tilgjengelighet for reiser til Oslo

3.2.1 Kapasitet og tidtabell til Oslo

Som vist i tabell 1 reiste 43 % av passasjerene på Bodø-ruten videre til Oslo. Tilgjengelighet for reiser til Oslo blir derfor en viktig parameter i vurderingen av kvaliteten på dagens rutetilbud.

Effektive reiser er viktig, spesielt for de som reiser i arbeid, og lav total reisetid er en viktig parameter. Rutetiden fra Leknes til Bodø er 25 minutter og fra Bodø til Oslo er den 1:30. Dersom man forutsetter minste godkjente overgangstid i Bodø på 25 minutter blir korteste mulige reisetid fra Leknes til Oslo via Bodø 2:20. Her har vi satt tre timer som en øvre grense for å definere en reise som tidseffektiv.

På wf.no finner vi på ukedager fire til fem reisealternativer innenfor tre timers total reisetid. I helgene er det færre alternativer. En reise til Oslo er i dag avhengig av tilgjengelige seter både fra Leknes til Bodø og samtidig fra Bodø til Oslo. Figur 5 viser antall reisemuligheter fra Leknes til Oslo fremover slik det fremkommer på wf.no per 4. mars 2025. Oversikten viser tilgjengeligheten fra 6 til 24 dager fram i tid. Det er 4 til 5 daglige reisemuligheter innenfor tre timers total reisetid. Svært mange av alternativene er allerede utsolgt. På noen enkeltdager er det ingen seter tilgjengelig og det typiske er at de meste attraktive reisetidspunktene er utilgjengelige de fleste dagene. Eksempelvis er avgangen klokken 09:35 nesten ikke tilgjengelig 3 til 4 uker fram i tid.



Figur 5; Totalt antall reisemuligheter til Oslo under 3 timers varighet og avganger med ledige plasser 6 til 24 dager før avreise per 4. mars 2025. Kilde; wf.no

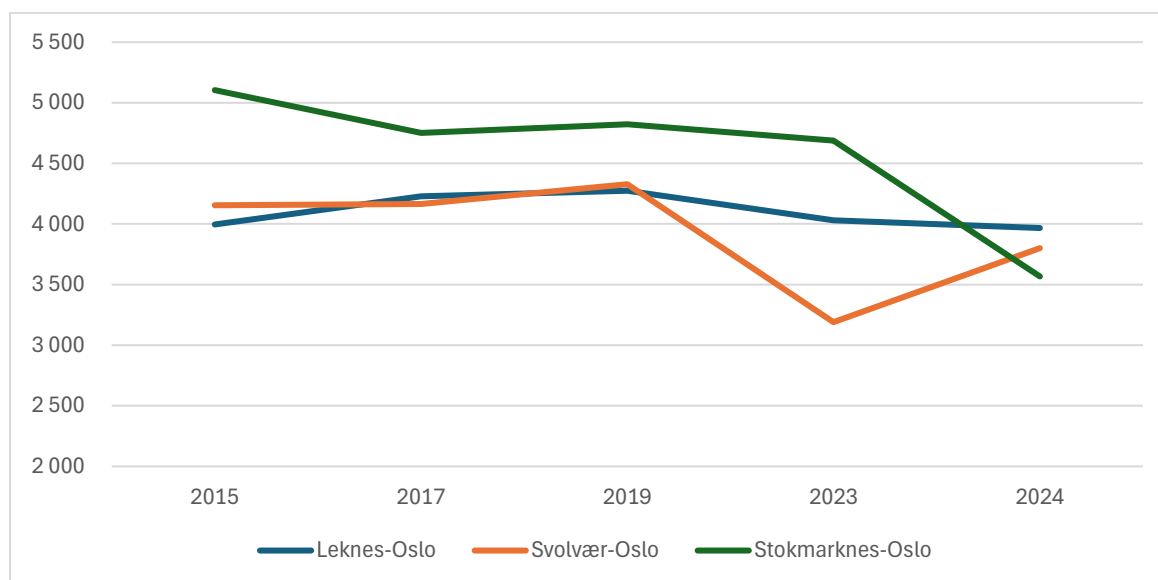
3.2.2 Priser til Oslo

Tabell 3 viser at reisende Leknes-Oslo i gjennomsnitt betalte ca 3600 kroner for en tur/retur reise i perioden 2015 – 2024.

Tabell 3; Gjennomsnittlig billettpris tur/retur Leknes – Oslo 2015-2024. Kilde RVU.

	2015-2019	2023-2024
Arbeid	4 384	4 180
Privat	3 371	3 360
Alle	3 628	3 593

Figur 6 viser hvordan billettprisen for reiser fra flyplassene i LoVe til Oslo har utviklet seg fra 2015. For Svolvær og særlig Stokmarknes er prisene noe lavere i 2024 enn i 2015, men endringene er mye mindre enn for Bodø reiser. Det er stor usikkerheten i tallene grunnet få intervjuer.



Figur 6; Gjennomsnittlig billettpris for reiser fra LoVe til Oslo 2015 – 2024. Kilde RVU

Også her har vi sett på hvilke priser som tilbys framover. Tabell 4 viser tilbudet fra 10. mars til 16. mars slik det fremkommer på wf.no per 4. mars. I denne perioden er det svært liten tilgjengelighet. På enkeltdager er det ikke mulig å reise til Oslo på tre timer eller mindre. På dager med ledige seter er laveste tilgjengelige pris en veg 1907 kroner.

Tabell 4; Laveste pris for reiser en veg Leknes – Oslo på wf.no per 4.mars 2025.

Avg.tid	10. mar.	11. mar.	12. mar.	13. mar.	14. mar.	15. mar.	16. mar.
05:45	Fullt	2 228	3 005	1 907	1 907	-	-
09:35	Fullt	Fullt	Fullt	Fullt	Fullt	3 504	Fullt
13:40	-	-	-	4 805	Fullt	-	Fullt
16:05	Fullt	Fullt	Fullt	2 732	Fullt	3 204	Fullt
18:30	Fullt	1 907	1 907	1 907	1 907	-	Fullt

Vi har også sett på tilbudet lenger fram i tid. Tabell 5 viser tilbudet i uke 39 per 28. mars på wf.no. Et uvektet gjennomsnitt av prisene denne uken er 2411 kroner en veg. Om man forutsetter samme prisbilde på returreisen vil det gi en tur/returpris på 4822 kroner. Dette er høyere enn det man har funnet i RVU for 2024. Tallene er ikke direkte sammenlignbare for vi vet ikke hvor mange billetter som er solgt og til hvilken pris.

Tabell 5; Laveste pris for reiser en veg Leknes – Oslo uke 39 per 28. mars 2025. Kilde wf.no

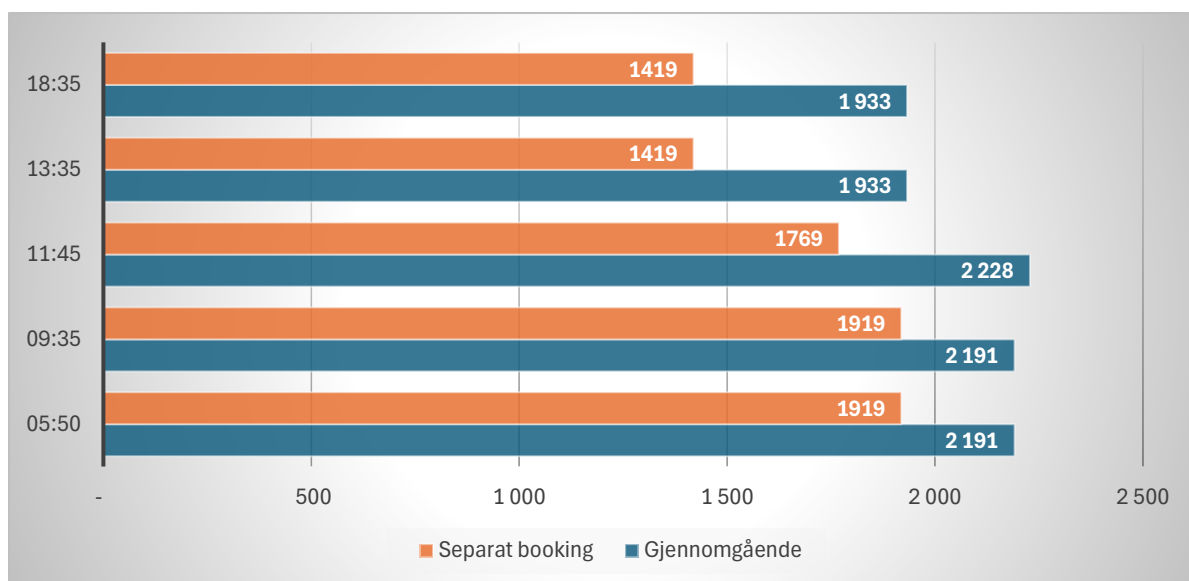
	22.sep	23.sep	24.sep	25.sep	26.sep	27.sep	28.sep
05:50	2 191	2 397	2 295				
09:35	2 191	1 933	2 477	2 295	2 397	4 828	
11:45	2 228	2 228	2 228	2 477	3 028	3 028	3 228
13:35	1 933	2 228	2 228	2 295	2 397		3 228
18:35	1 933	1 933	1 933	2 191	2 397		1 933

Prisen for en reise til Oslo via Bodø dannes ved å summere prisen på reisen Leknes – Bodø og Bodø – Oslo. Flyselskapene tilbyr en rekke ulike typer billetter til ulike priser og med ulike betingelser knyttet til dem. Generelt kan man si at jo lavere pris jo flere betingelser. En vanlig betingelse er muligheten for å endre eller avbestille en reise. De dyreste billettene kan endres/avbestilles uten kostnader, mens de billigste normalt kan endres mot en avgift. Normalt er det ikke mulig å avbestille disse billettene.

Flyselskapene har ulike bookingklasser for de ulike typer billetter og normalt er det ti bookingklasser eller mer på alle avganger. De ulike billetttypene grupperes når de presenteres for de reisende. Hos Widerøe er det eksempelvis tre kategorier «Smart», «Flex» og «Full flex». Hos Norwegian er det tilsvarende «LowFare», «LowFare+» og «Flex» mens SAS har «SAS GO LIGHT», «SAS GO SMART», «SAS GO SMART BIO» og «SAS PLUS SMART».

Flyselskapene avtaler seg imellom hvilke priskategorier som kan kombineres for reiser hvor mer enn et selskap er involvert. Dersom en type rabatt tilbys på den ene strekningen kan den ikke nødvendigvis kombineres med alle billetttyper på den andre strekningen. Resultatet vil være at en reise med flybytte vil koste mer enn summen av de laveste tilgjengelige prisene på de to enkeltstrekningene. Dette er i dag tilfelle for reiser fra Leknes til alle andre steder enn Bodø og Tromsø som har direkteruter.

Vi har i tillegg til prisene på Leknes – Bodø også sett på prisene for reiser fra Bodø til Oslo med Norwegian og SAS framover. Hvis man summerer prisen for en reise Leknes – Bodø og prisen for en reise Bodø – Oslo på den korresponderende avgangen fra Bodø, får man en lavere pris enn den som tilbys på en gjennomgående reise med de samme avgangene. Figur 7 sammenligner prisene på to separatreiser med prisen for en gjennomgående reise på de samme avgangene mandag 22. september 2025 slik de fremkommer på flyselskapenes hjemmesider (wf.no; norwegian.no; sas.no).



Figur 7; Laveste pris for billetter fra Leknes til Oslo og summen av billetter Leknes – Bodø og Bodø – Oslo 22. september 2025 per 28. mars. Kilde; wf.no; norwegian.no og sas.no.

Om man kjøpte separate billetter ville man spare mellom 272 og 514 kroner en veg. Bildet er tilsvarende de andre dagene denne uken. Største prisforskjell vi fant var 809 kroner. Om man forutsetter at bildet er det samme for returreisen, er prisforskjellene tur/retur fra 544 kroner til 1618 kroner.

Vi har ikke gått inn i årsakene til prisforskjellene, men begrensninger i kombinasjoner av ulike billettyper er trolig årsaken.

Om man kjøper separate billetter har man ingen rettigheter dersom man ikke rekker korresponderende fly i Bodø. Dersom man reiser med bagasje, vil denne måtte sjekkes inn igjen i Bodø. I praksis må man da beregne lenger overgangstid og det vil ikke være mulig å reise til Oslo på tre timer.

3.3. Oppsummering tilgjengelighet til flyreiser fra Leknes

Med basis i tilgjengelige data viser tabell 6 vår vurdering av tilgjengeligheten til flyreiser fra Leknes. Det er svært god frekvens til Bodø med opptil ni daglige direkteavganger. Det er opp til fem gode videreforbindelser til Oslo per dag som må sies å være svært bra. De kommersielle rutene fra Molde og Kristiansund til Oslo har til sammenligning 3 – 4 daglige avganger.

Kapasiteten er lav og det er vanskelig å kunne reise på kort sikt både til Bodø og til Oslo. Prisene til Bodø synes å ha gått ned og de var i utgangspunktet lave før endringen. Prisene til Oslo er fortsatt høye. Om man sammenligner en reise fra Leknes og fra Bodø med samme avgang fra Bodø til Oslo i uke 39 må en reisende fra Leknes som kommer med korresponderende fly betale dobbelt så mye for sin reise som den som starter reisen i Bodø. Noe av dette kan selvsagt forklares ved at to reiser må koste mer enn en reise. På den annen side er avstanden fra Leknes til Oslo 892 km mens avstanden fra Bodø er 802 km. Det er ikke tvil om at spesielt næringslivet i Lofoten har store kostnadsulemper slik flyrutesystemet er i dag.

Tabell 6; Tilgjengelighet til flyreiser Leknes i 2024/2025

	Bodø	Oslo
Frekvens/reisetidspunkter	+++	++
Kapasitet	--	--
Priser	++	---

3.4 Mulige tiltak for å bedre tilgjengeligheten med dagens rullebane

Nye kommersielle muligheter må først og fremst sees i lys av hvordan tilgjengeligheten til flyreiser kan forbedres. Nedenfor er vist ulike måter dette kan gjøres på uten å forlenge rullebanen.

3.4.1 Endring av FOT anbudene

Fram til april 2025 var det kun FOT ruten til Bodø som ble operert på helårsbasis. Staten definerer hvor mye kapasitet den vil kjøpe og setter tak på prisene som skal tilbys. Dagens anbud gjelder fram til oktober 2028. Kapasitetssituasjonen er derfor låst i lang tid. Det er mulig å endre dette dersom staten griper inn og endrer betingelsene.

3.4.2 Økt kapasitet

Staten kan øke sitt kjøp av kapasitet. Vi har ikke undersøkt om dette kan gjøres innenfor dagens kontrakt eller om ruten må lyses ut på nytt. Vi forutsetter at det er mulig. Det vil kunne gi flere frekvenser. Med dagens tilbud på ni daglige avganger vil det gi flere seter, men forbedringene i frekvens vil ha begrenset effekt på kvalitetsoppfatningen fordi frekvenstilbudet allerede er svært godt og langt bedre enn på mange av de kommersielle rutene. Med ruter på denne størrelsen vil bruk av større fly være det som gir størst effekt på tilgjengeligheten. Dersom det skal oppnås bedre tilgjengelighet til Oslo med dagens flystørrelse, må det gå doble avganger på tider med god korrespondanse og det vil øke presset på avviklingen i Bodø som allerede har mange samtidige ankomster/avganger.

3.4.3 Økte maksimalpriser

Staten kan øke maksimalprisene. Da vil forskjellen mellom fullpris og rabatterte priser øke og færre privatreisende vil velge å kjøpe fullprispilletter. Flyselskapene kan da bedre utnytte ulik betalingsvilje hos ulike grupper reisende. Arbeidsreisende får økt tilgjengelighet til å kunne reise på kort varsel. Billetttinntektene vil øke og det gir et potensial for lavere FOT tilskudd. En annen effekt vil være at reiser til Oslo vil bli dyrere.

3.4.4 Nye kommersielle ruter

Fra april 2025 har det nå kommet en ny kommersiell rute til Tromsø. Widerøe kan også velge å sette opp kommersielle ruter til for eksempel Oslo. I perioden april 2017 til oktober 2019 fløy Widerøe månedlig direkte til Oslo to til tre ganger hver uke. Rutene vil måtte betjenes med 39 seters fly. Mange av de som vil reise med direkteruten er passasjerer som nå reiser til Bodø med Widerøe og videre til Oslo med Norwegian. Norwegian og Widerøe har samme eier og en satsing på nye ruter vil i stor grad være å konkurrere med seg selv. For konsernet vil inntekten fra nye passasjerer måtte dekke driftskostnaden på den nye ruten, pluss inntektsbortfallet ved at de som reiser i dag nå vil betale en lavere pris. Det vil være svært krevende å skape lønnsomhet for konsernet ved en slik utvidelse. I tillegg må det antas at det vil være knapphet på fly av typen Dash 8 – 100/200 framover. Widerøe opererer alle FOT rutene i Nord-Norge og det vil være krevende og dyrt å øke kapasiteten basert på dagens flåte.

4.0 Nye kommersielle muligheter med 1199 meters rullebane

Med dagens rullebane er det kun Widerøe som kan operere på Leknes med fly med 30 – 40 seter. FOT rutene på flyplassene med 1000 meters rullebaner er i praksis et monopolmarked fordi det ikke finnes alternative fly som kan operere. Dersom rullebanen forlenges til 1199 meter, vil flere flytyper kunne operere. Det åpner for flere aktører og dermed konkurranse.

I 2002 kjøpte SAS konkurrenten Braathens og det ble en tilbyder av innlandsreiser på stamrutenettet. I august 2002 startet Norwegian innlandsflygninger og gradvis ble det konkurranse på flere ruter. Uten unntak førte dette til økt setetilbud og lavere priser fra den måneden konkurransen startet. Konkurranse og positive effekter for brukerne kan ha flere former, og vi vil komme tilbake til hvordan dette kan arte seg senere.

4.1 Aktuelle fremtidige flytyper

Widerøe opererer direkteruter til Oslo på dagens rullebane med Dash 8 – 100/200. Prosjektet har hatt følgende dialog med Widerøe rundt mulighetene ved en rullebaneforlengelse.

1. Hvilke begrensninger ligger det i Oslo-operasjoner med 100/200-serien med dagens rullebane?

Med dagens rullebanelengde må Dash 8 – 100 redusere nyttelast for å kunne operere på vinterføre, og om sommeren, med Torp som alternativ. Widerøe anslår at denne flytypen vil kunne operere ruter til Oslo med 35 passasjerer. Dette gir direkte utslag i blokkerte seter, og påvirker lønnsomheten negativt. Dash 8 - 200, som har noe høyere ytelse, klarer derimot full setekapasitet under samme forhold, men har ikke vesentlig margin for ekstra nyttelast. Med andre ord er dagens bane tilstrekkelig for operasjon med Dash 8 – 100/200, men med begrensninger på Dash 8 - 100, sommer og vinter som ikke er forårsaket av banens lengde, snarere som følge av flyets strukturelle begrensning.

2. Hvordan vil en 1199 meters bane forbedre mulighetene for 100/200-serien? Spesielt med tanke på vinteroperasjoner?

En forlengelse til 1199 meter vil ikke ha betydelig innvirkning på Dash 8 – 100/200 operasjoner, ettersom disse allerede opererer på maks ytelse fra dagens bane.

4.1.1 Fly med dagens teknologi

Dash 8 – 300.

En turbopropmaskin med 50 seter som allerede benyttes av Widerøe. Maskinen opererer i dag ikke på de korteste rullebanene. Widerøe opplyser at flyfabrikken DeHavilland kommuniserer at de har planer om å videreutvikle denne maskinen slik at den med 50 seter kan operere på dagens kortbaneflyplasser. Det er ikke endelig besluttet å iverksette produksjon.

Dornier 328 Turboprop

En turbopropmaskin med opptil 32 seter. Kan operere på rullebaner ned til 1100 meter. Flyet er mindre enn Dash 8 – 100/200 maskinene som opererer i dag.

ATR 42

En turbopropmaskin med 42 – 50 seter. Flytypen brukes allerede i dag på FOT rutene fra Oslo til Florø og Stord som begge har 1199 meters rullebane. I tillegg betjenes FOT – ruten Oslo – Røros av denne maskinen samt den kommersielle ruten Oslo – Ørland. Tidligere ble flyet benyttet mellom Tromsø og Lakselv.

ATR 72

En turbopropmaskin med opp til 72 seter. Flyet benyttes i dag av Danish Airtransport og av BRA i Sverige. Sistnevnte opererer nå på vegne av SAS på innlandsruter i Sverige.

4.1.2 Fly med lav/nullutslippsteknologi

Her finnes det flere prosjekter. Det mest nærliggende å nevne er Heart Aerospace i Sverige. Deres prosjekt ES-30 er et 30-seters hybrid-elektrisk fly som er planlagt å kunne operere på 1199 meters baner. Andre prosjekter er Eviation Alice og Rolls-Royce/Embraer E-Fan X. Felles for alle prosjektene er at de er i en så tidlig fase at det ikke finnes informasjon om operative egenskaper, priser eller når flyene eventuelt vil være i produksjon.

4.1.3 Oppsummering aktuelle flytyper

Som vi har vist ovenfor er det flere flytyper som muligens kan benyttes på 1199 meter, men det er usikkerhet forbundet med de fleste alternativer. Luftfarten er inne i en fase hvor det arbeides med ny teknologi for fly. Det er et overordnet ønske om en overgang til ny teknologi og det er flere prosjekter som jobber mot dette. Det er mange ambisiøse tidsmål, men realismen er at dette kommer til å ta lengre tid og at det kreves teknologiframskritt for å nå målene.

En konsekvens av denne brytningstiden er også usikkerheten rundt investeringer i forbedringer av flytyper med dagens teknologi. Et eksempel er ATRs prosjekt med en kortbaneversjon av ATR 42-600S som nylig ble skrinlagt.

Prosjektet har vært i kontakt med Widerøe vedrørende selskapets planer for fremtidig drift av Leknes ruten. Widerøe svarer på prosjektets henvendelse *«WF er i dialog med DeHavilland om eventuell produksjon av nye fly med økt setekapasitet som kan betjene dagens banelengder. DeHavilland ventes å komme med mer informasjon i løpet av året. WF er også i dialog med Deutsche Aircraft (DO328e) og ATR.»*

På prosjektets spørsmål om hvor lenge selskapet kan betjene Leknes med dagens flåte svarer de *«WF kan betjene LKN med dagens flåte frem til 2035-2037»*.

I forhold til tidsperspektivet for ny teknologi svarer selskapet *«Dette er usikkert, men vi registrerer at eksempelvis Heart har ambisjon om 30 seters hybrid fly tidlig på 2030 tallet. Vi er opptatt av å ha alternative planer. Ett spor er å benytte dagens flyflåte lengst mulig, et annet alternativ er flåtefornyelse basert på dagens teknologi dersom ny teknologi lar vente på seg»*.

Det jobbes med alternativer med å endre fly som kan betjene dagens rullebaner og fly med ny teknologi. Felles for disse alternativene er at flyene ikke finnes i dag og det finnes heller ikke tilgjengelig informasjon om disse prosjektene materialiserer seg og i så fall når dette skjer. Det vil for alle alternativer påløpe utviklingskostnader som må dekkes inn ved salg av flyene. Det vil være forbundet med stor risiko for flyfabrikker og flyselskaper å investere i nye fly i dag.

Vi velger derfor å basere det videre arbeidet på flytypene ATR 42 og ATR 72. Dette er fly som i dag flyr i Norge og som ikke trenger videreutvikling. I tillegg er det mange flyselskaper som bruker

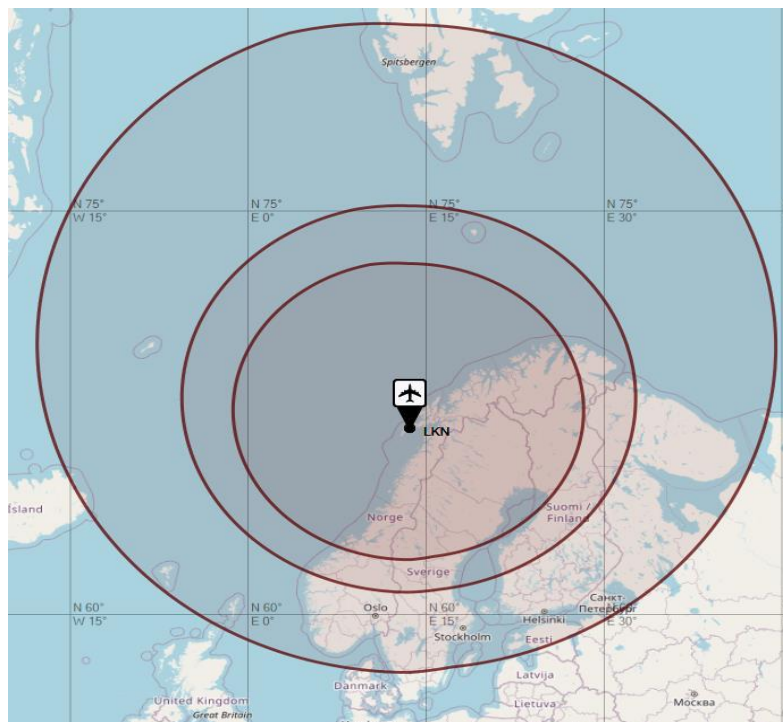
flyene og et selskap flyr allerede i Norge. I tillegg har flyfabrikken ATR bistått prosjektet med nødvendig informasjon om operative egenskaper på Leknes og kostnadsdata som kan brukes til å beregne kostnader for driften på mulige Leknes ruter. Dette utelukker ikke at det kan finnes andre mulige flytyper som kan benyttes. De kommersielle betraktningene endres uansett ikke, men vil være gyldige for flere flytyper av denne størrelsen.

Selv med en rullebane på 1199 meter vil det være begrensninger i forhold til hvilke fly som kan operere. I tillegg kan aktuelle fly også kunne få begrensninger i rekkevidde/ lastekapasitet pga omliggende terreng og klima/værforholdene i Lofoten. Det vil kreve en full operativ gjennomgang i samarbeid med aktuelle operatører for en sikker dokumentasjon for hver flytype, men dette ligger utenfor rammen av denne utredningen. Dette vil være en del av en senere fase og må gjennomføres før man gjør en investeringsbeslutning.

I det videre forutsettes at ATR 42 og ATR 72 maskiner kan benyttes. Hvilket flytilbud som da kan skapes, blir vist for å kunne vurdere om de nye kommersielle muligheter er gode nok til å forsvare en investering i en forlengelse.

4.2 Operative muligheter med ATR 42

Figur 8 viser rekkevidden for flygninger fra Leknes med ATR 42 ved ulike tilstander på rullebanen. Den ytterste sirkelen viser rekkevidden med full maskin og dersom flyets maksimale strukturelle startvekt kan utnyttes. Dette inkluderer sommerforhold, som generelt regnes som restriktive på grunn av høyere temperatur. Den innerste sirkelen viser rekkevidden med fullt passasjerlastet fly når rullebanen er snødekt, med isingsforhold og noe redusert bremseevne. Den midterste sirkelen viser rekkevidden når flyets maksimale nyttelast benyttes og når maksimal avgangsvekt kan brukes.

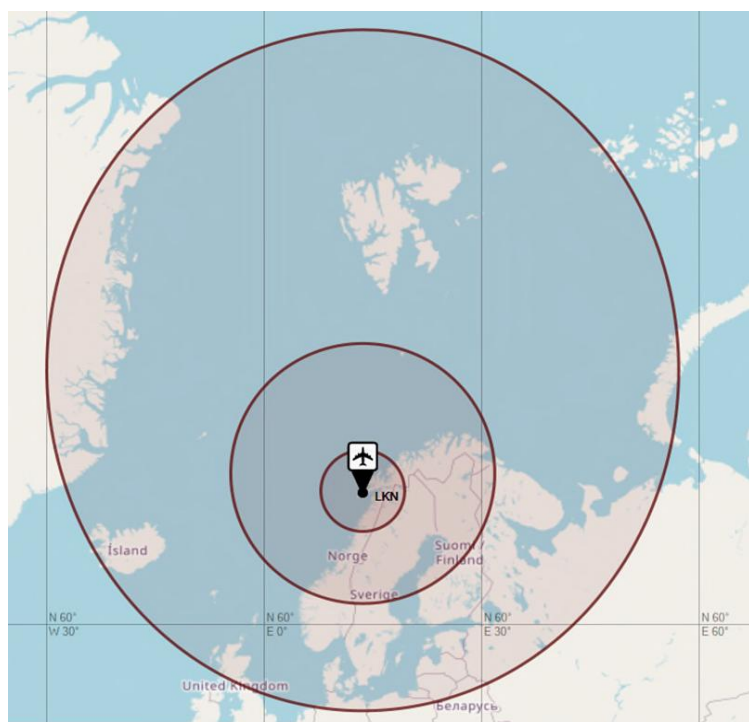


Flyvninger til Bodø og Tromsø vil kunne gjennomføres med full last under alle værmessige forhold. Med full nyttelast vil det ikke være mulig å fly til Oslo dersom det er isingsforhold og snødekt rullebane med redusert bremseevne. Rekkevidden under disse forholdene er 611 kilometer, mens avstanden til Oslo er 892 kilometer. Ved flyvning til Oslo må antall passasjerer reduseres fra 48 til 43. I det videre legges dette til grunn.

Figur 8; Rekkevidde for ATR 42 fra Leknes. Kilde ATR

4.3 Operative muligheter med ATR 72

Figur 9 viser rekkevidden fra Leknes med ATR 72 under ulike vær- og rullebaneforhold. Den



ytterste sirkelen viser rekkevidden med 60 passasjerer når flyets maksimale avgangsvekt kan benyttes under standardforhold (11 °C, tørr rullebane).

Den innerste sirkelen viser rekkevidden med 50 passasjerer om vinteren, med snødekt rullebane, redusert bremseevne og isingsforhold.

Den midterste sirkelen viser rekkevidden med fullt fly (72 passasjerer) under standardforhold (11 °C, tørr rullebane), når maksimal avgangsvekt kan benyttes – dette skjer typisk om sommeren.

Figur 9; Rekkevidde ATR 72 fra Leknes. Kilde ATR

Enhver flyvning som går fra tørr rullebane med lavere temperatur vil tillate transport av høyere nyttelast.

Flyvninger til Bodø kan gjennomføres med maksimalt 51 passasjerer om vinteren, med glatte rullebaner og isingsforhold. Flyvninger til Oslo kan gjennomføres med 46 passasjerer under de samme værforholdene. Om sommeren vil det være mulig å fly til Oslo og de andre nordiske hovedstedene med 64 passasjerer, med unntak av København hvor det maksimalt kan være 62 passasjerer. Flyvninger til destinasjoner utenfor Norden kan gjennomføres dersom det er færre enn 60 passasjerer.

Grunnet de store begrensningene ved bruk av ATR 72 vil vi i det videre ha hovedfokus på ATR 42 caset. Vi vil i tillegg kommentere hvordan ATR 72 kan brukes om sommeren som et supplement.

5.0 Passasjerutviklingen fram til 2030 uten baneforlengelse

Vi benytter 2030 som basisår for å beskrive endringene som vil oppstå. Vi har tatt utgangspunkt i Avinors passasjerprognoser fra 2024 til 2030 som sier at passasjertallet i 2030 vil ha økt med 23 % til 161.000. Prognosene har som utgangspunkt at det er et tilstrekkelig setetilbud. På basis av det som er vist foran er det mulig at prognosen er for høy, men vi velger å se bort fra dette her.

Hålogalandsvegen som er under bygging, vil forkorte kjøretiden til Evenes med 40 minutter. Dette vil føre til at flere velger å kjøre til Evenes for å fly. Alle de tre flyplassene i LoVe vil dermed få redusert sitt passasjertall. Kjøretiden til Evenes med bil fra Sortland vil bli 1:05 og fra Svolvær

1:35. Fra Leknes vil kjøretiden reduseres fra 3:20 til 2:40. Fra Moskenes vil kjøretiden reduseres fra 4:20 til 3:40.

Avinor viste i sitt storflyprosjekt at lekkasjen var 17 % fra influensområdet til Leknes og at den ville økt til 24 % etter åpningen av Hålogalandsvegen. Dette er andeler av de som skal til Oslo, Sør-Norge eller utlandet. Totalt beregnet Avinor at lekkasjen til Evenes ville øke med 5 – 7.000 passasjerer når vegen åpnet.

Her har vi i tillegg tatt hensyn til at det er svært fullt på flyene, spesielt på «Oslo-avganger», og at prisforskjellene for Oslo reiser mellom de som reiser fra Leknes og de som reiser direkte fra Evenes har økt. Vårt anslag er at lekkasjene med dagens tilbud og prisstruktur, vil øke fra 26.000 til 42.000 og at 2030 prognosen for Leknes reduseres fra 161.000 til 145.000.

6.0 ATR 42 og 1199 meters rullebane

Tidligere i rapporten har vi vist at i 2024 skulle 56.000 av passasjerene på Leknes (43 %) til Oslo, Sør-Norge eller utlandet. I tillegg valgte 48.000 passasjerer å reise fra andre flyplasser. Det er således et totalmarked på 104.000 passasjerer som vil være utgangspunktet for en direkterute til Oslo.

En direkterute vil være attraktiv for de som i dag reiser via Bodø med fly, for de som kjører til Evenes og de som kommer med båt til Lofoten fra Bodø. En del av disse vil endre sine reisevaner. Dersom det kan tilbys lavere priser på den nye ruten vil ruten tiltrekke seg nye reisende slik at det blir flere reisende totalt og at flere av de som reiser i dag vil velge å fly fra Leknes.

6.1 Priser Leknes - Oslo

For at det skal være et kommersielt rutetilbud må flyselskapet som driver ruten som et minimum kunne drive ruten i økonomisk balanse.

Basert på kostnadsdata og drivstofforbruk fra ATR, offisielle luftfartsavgifter og egne beregninger har vi estimert en rundturpris Leknes – Oslo på 110.000. Hvis man i gjennomsnitt selger 75 % av alle tilgjengelige seter (43 seter om vinteren og 48 om sommeren), gir dette 35 passasjerer per avgang i gjennomsnitt over året. Da vil flyselskapet måtte ha en gjennomsnittlig billettpris på 1789 kroner en veg. Dette inkluderer 215 kroner i passasjeravhengige avgifter til Avinor/ Finansdepartementet.

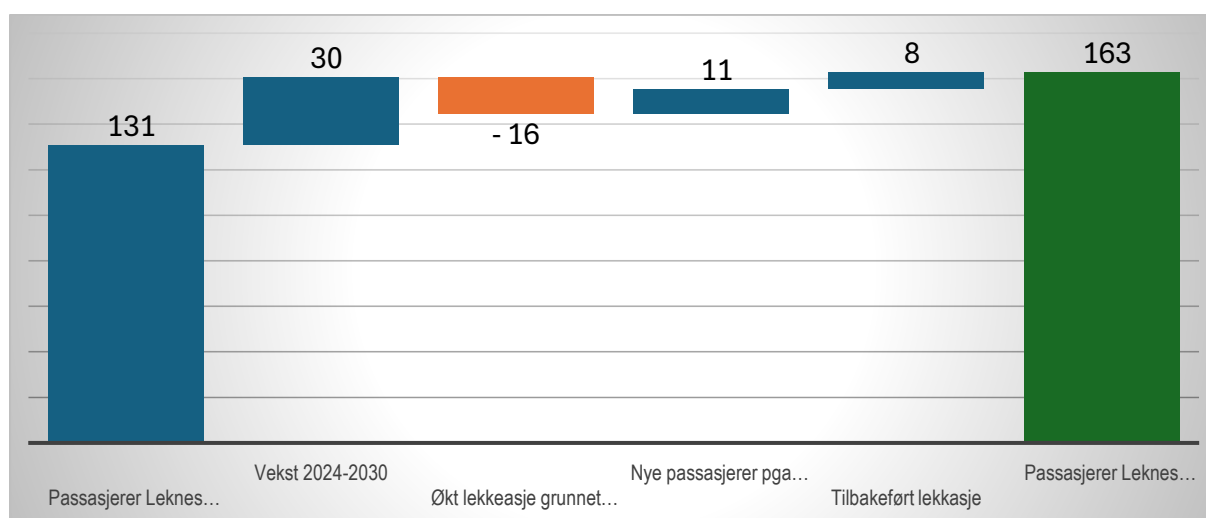
RVU for 2023-2024 viser at passasjerene til Oslo betalte ca. 2000 kroner hver veg for sine Oslo reiser. Dette er basert på et fåtall observasjoner og det er derfor usikkerhet knyttet til prisnivået. Våre funn for prisene til Oslo i september 2025 viser et uvektet snitt på 2400 kroner hver veg. Vi kjenner da ikke til hva de som har kjøpt billetter har betalt, men med stor sannsynlighet er dette beløpet lavere.

Som et grunnlag for å si noe om prisen dersom rutestrukturen videreføres benytter vi et gjennomsnitt av RVU tallene og de fremtidige prisene. Da vil den beregnede direkteprisen medføre en 11 % rabatt. Vi forutsetter en priselastisitet på -0,8 og dette vil gi 8,8 % flere reisende til Oslo. Dersom man forutsetter at tilbudet til Bodø tilpasses den nye etterspørselen etter at en del av Oslo passasjerene forsvinner, vil det også være grunnlag for trafikkvekst til Bodø fordi

dagens situasjon med mange fulle fly gjør at mange ikke får reist. Vi forutsetter at dette utgjør 5 % vekst i de som skal til Bodø.

Lekkasjen til Evenes er drevet av lavere priser og bedre tilbud derfra enn fra Leknes. Med lavere priser og bedre tilgang på billetter vil flere nå velge å fly fra Leknes framfor å kjøre i over tre timer til Evenes. Også en del av de som i dag reiser til Bodø for å fly vil nå heller fly fra Leknes.

Figur 10 nedenfor viser hvordan ulike tiltak endrer passasjerstrømmene fra Leknes fra i dag til 2030. Avinors prognose vil gi 30.000 nye passasjerer, mens åpningen av Hålogalandsvegen er beregnet å øke lekkasjen til Evenes med 16.000 passasjerer. Lavere priser og økt tilgang på seter vil gi en vekst på 11.000 passasjerer og i tillegg vil prisene og direkteruten ta tilbake 8.000 av de 16.000 som ble lekket til Evenes etter åpningen av Hålogalandsvegen. Prognosen for 2030 vil dermed kun ligge litt over gjeldende Avinor prognose, men uten tiltak viser våre forutsetninger en prognose på 145.000 passasjerer som er 10 % lavere enn det Avinor forventer i 2030.



Figur 10; Endringer i antall passasjerer (1000) grunnet ulike forhold fra 2024 til 2030

Tabell 7 nedenfor viser passasjertallene i 2030 fordelt på reisemål og avreiseflyplass med en forlenget rullebane. Totalt er det estimert et passasjermarked på 234.000 passasjerer. Dette er opp fra 181.000 i 2024.

Tabell 7; Passasjerer (1000) til/fra influensområdet i 2030 fordelt på reisemåte og reisemål

	Leknes	Evenes	Bodø	Totalt
Oslo	42	18	15	75
Sør-Norge	18	4	5	28
Utland	6	16	10	33
Bodø	81	0	-	82
Helgeland	2	-	0	3
Tromsø	11	0	1	12
Finnmark	2	-	1	2
Totalt	163	40	31	234

6.2 Det nye rutetilbudet

Basert på passasjertallene ovenfor kan man beskrive et rutetilbud som vil kunne tilbys av et flyselskap. Tabell 8 viser en tidtabell for forlenget bane. Her har vi forutsatt at 70 % av de som skal til Oslo reiser med direkteruten hvor det er to daglige frekvenser. De øvrige reiser fortsatt via Bodø. Videre har vi forutsatt at 50 % av de som skal til Tromsø reiser direkte. Om man forutsetter 75 % belegg på alle rutene vil det bli 5 – 6 frekvenser til Bodø. Dette er en nedgang fra dagens tilbud. Imidlertid har vi forutsatt at flyet overnatter i Leknes slik at de svært tidlige/ sene og nesten tomme avgangene forsvinner. Frekvenstallene er gjennomsnitt for året. Det vil være naturlig at antallet varierer noe etter hvordan etterspørselen varierer over året.

Tabell 8; Passasjerer år i 1000 og antall daglige frekvenser ved ulikt belegg.

Destinasjon	1000 pax		Daglige rundturer etter belegg		
	Totalmarked	Fordelt pr rute	80 %	75 %	70 %
Oslo	66	47	2,1	2,2	2,4
Bodø	84	110	4,9	5,2	5,6
Tromsø	13	6	0,3	0,3	0,3
Totalt	163	163	7	8	8

Figur 11 viser et eksempel på en tidtabell som kan gjennomføres med bruk av to fly. I flydisponeringen ligger det muligheter for å øke antall turer til Bodø dersom det er behov for det.

Avganger fra Leknes			Ankomster til Leknes		
Avg	Ank	Til	Avg	Ank	Fra
06:30	08:40	Oslo	08:00	08:35	Bodø
07:00	07:35	Bodø	10:00	10:35	Bodø
09:00	09:35	Bodø	09:20	11:40	Oslo
11:00	11:35	Bodø	12:00	12:35	Bodø
12:20	13:15	Tromsø	13:35	14:30	Tromsø
14:00	14:35	Bodø	15:00	15:35	Bodø
15:00	17:10	Oslo	17:00	17:35	Bodø
16:00	16:35	Bodø	19:40	20:15	Bodø
18:40	19:15	Bodø	18:35	20:45	Oslo

Figur 11; Eksempel på tidtabell til/fra Leknes ved bruk av to fly

Ovenfor har vi vist at om sommeren kan man operere med en ATR 72 maskin til Oslo med en kapasitet på 64 passasjerer. Dersom man utnytter 85 % av disse setene, tilsvarer det 54 passasjerer per avgang. Rundturkostnaden for en ATR 72 er høyere enn for en ATR 42. Vi har estimert at den er 133.000 kroner. Med 54 passasjerer gir det en breakeven enveispris på 1440 kroner. Dette er 31 % lavere enn dagens pris og med en priselastisitet på -0,8 vil de gi grunnlag for en trafikkvekst til Oslo på 24 %. Om man forutsetter at Oslo – ruten drives med ATR 72 i perioden april – oktober og med ATR 42 i perioden november – mars vil passasjertallet på Leknes øke til 171.000 i 2030 og til 244.000 til/fra influensområdet totalt.

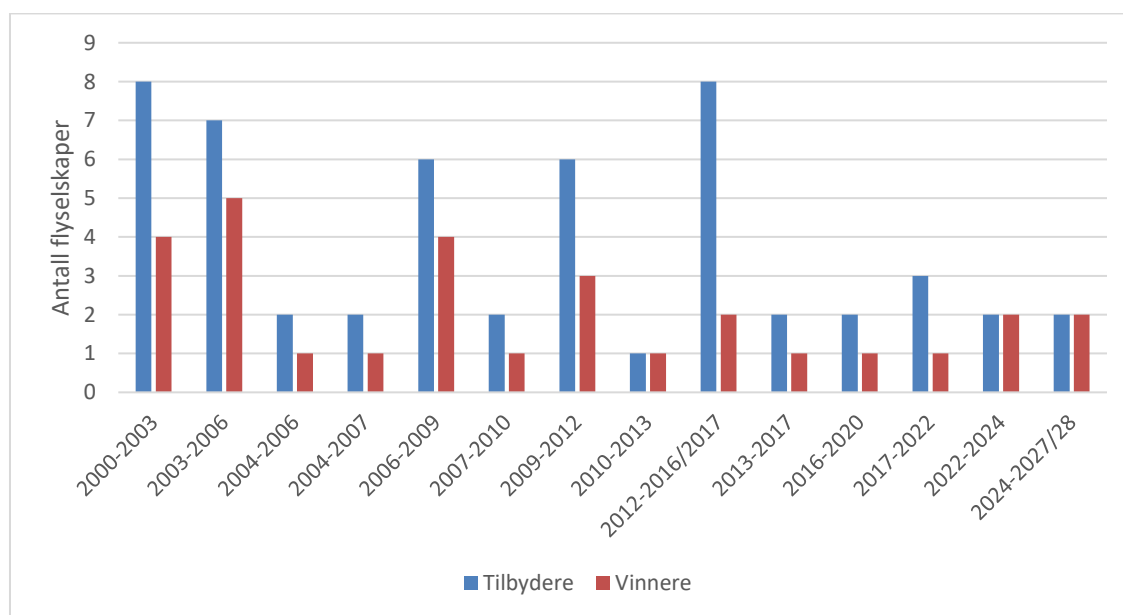
6.3 Mulige konsekvenser for FOT kostnadene

Driften av FOT ruter i Norge konkurranseutsettes hvert fjerde eller femte år. Alle flyselskaper i EU området inviteres til å delta. Figur 12 viser antall selskaper som har deltatt og som har vunnet driften av ruter siden 2000. Tidlig i FOT systemets liv var det mange selskaper som deltok, men i de siste anbudene har det kun vært et eller to selskaper. I 2025 driver Widerøe og DAT alle FOT-rutene.

I de tilfellene hvor det har vært konkurranse er dette nesten utelukkende på ruter hvor det er rullebaner på 1199 meter eller lenger. Dette skyldes mangelen på fly som kan operere på de korteste rullebanene. I gjeldende anbudskonkurranse var det to tilbydere på rutene fra Oslo til Røros, Florø og Stord. Alle ble vunnet av DAT. Alle disse rutene har en rullebane på 1199 meter eller lenger.

Statens kostnader på FOT kjøp økte fra 950 millioner per år fram til april 2024 til 2,4 milliarder i inneværende anbud. For ruten Leknes – Bodø økte det årlige tilskuddet fra 27 millioner til 110 millioner.

Basert på anbudshistorikken er det grunnlag for å si at statens kostnader til FOT kjøp vil gå ned dersom det kan etableres reell konkurranse. Vi vurderer at det er grunnlag for 20 – 25 % lavere tilskuddsbehov. For ruten Leknes – Bodø vil det bety 22-28 millioner per år eller 110-140 millioner over en normal anbudsperiode.



Figur 12; Antall selskaper som har deltatt og fått tildeling av ruter ved de ulike anbudene

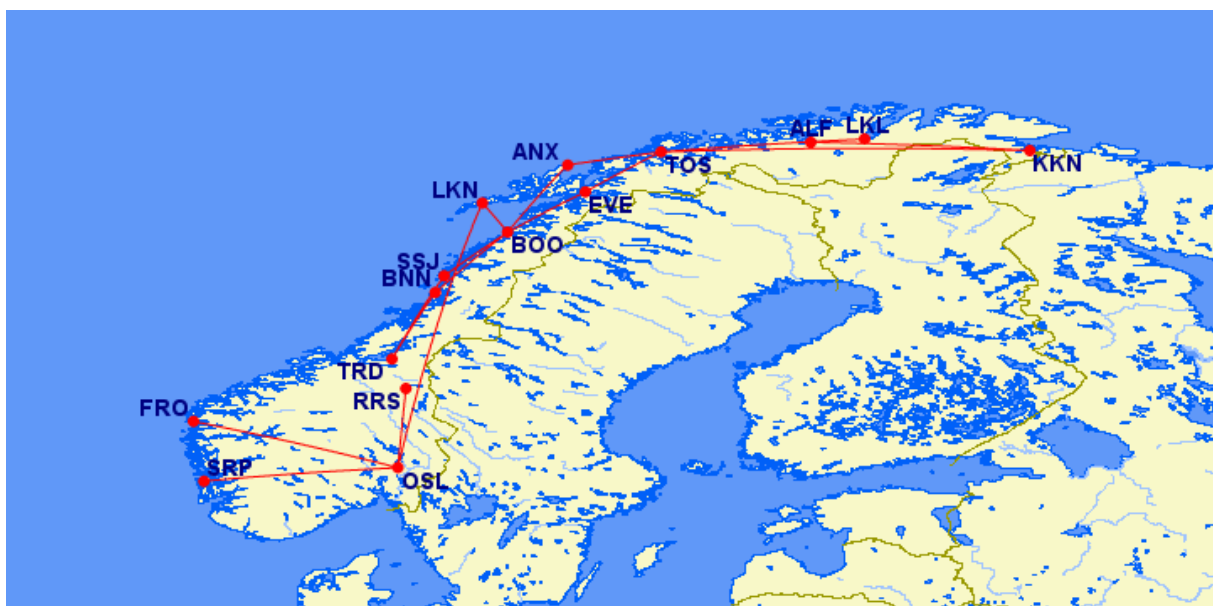
6.4 Kommersiell muligheter - mulige utfall

Med bakgrunn i fly fra ATR har vi vist at en baneforlengelse til 1199 meter åpner for helårsruter til Oslo med ATR 42 med inntil 43 passasjerer og for sommerruter med ATR 72 med inntil 64 passasjerer. Graden av reell konkurranse vil avhenge av at minst to flyselskaper ønsker å konkurrere om rutene. I dag driver Widerøe og DAT begge både FOT- og kommersielle ruter med denne størrelsen fly i Norge. I tillegg finnes det mange flyselskaper i Europa som har disse flytypene.

Dersom det blir to ulike flyselskaper som driver rutene til Bodø og Oslo, vil det bli konkurranse om Oslo-passasjerene som vil komme passasjerene til gode gjennom mer kapasitet og priskonkurranse. Selv om det blir kun ett selskap som driver begge rutene, vil dette forbedre tilbudet. Den nylig åpnede direkteruten til Tromsø har ledige billetter til 749 kroner alle dager i uke 39, mens reiser via Bodø på samme tidspunkt koster minimum 1800 kroner.

Forutsetningene for å konkurrere om FOT rutene er at man har kostnader som gjør det mulig å kreve det laveste kompensasjonsbeløpet. I tillegg til en kostnadseffektiv drift vil positive skalaeffekter påvirke det totale kostnadsbildet. Et lite flyselskap med isolerte enkeltruter vil oppleve at backupløsninger for teknisk underhold, reservedeler og mannskaper blir uforholdsmessig dyre. Når 20 kortbaneplasser ikke kan betjenes med andre fly enn Dash 8 100/200 gir dette et dårlig grunnlag for reell konkurranse.

Dersom det finnes flere flyplasser med 1199 meters rullebane, vil de være mulig å utligne noe av disse ulempene. I eksisterende FOT – periode driver DAT tre FOT ruter i Sør-Norge hvor rullebanene er 1199 meter eller mer. Det gjør at selskapet får en større operasjon enn de for eksempel i forrige anbud hvor selskap drev en rute mellom Tromsø og Lakselv i Nord-Norge. I henhold til anbudsprotokollen for siste konkurranse leverte ikke DAT tilbud på denne ruten. Figur 13 viser et nettverket av 1199 meters rullebaner dersom Leknes forlenges. Dersom det opprettes en rute fra Oslo til Leknes vil det bidra til at en operatør kan skape et sammenhengende rutenett over hele landet og fritt rullere sine fly i dette nettverket. For flyselskaper som er etablert utenfor Nord-Norge er dette en viktig forutsetning for å være konkurransedyktig.



Figur 13; Mindre flyplasser med 1199 meter eller mer rullebanelengde ved en forlengelse av Leknes.

Konkurranse vil gjøre det mulig for en aktør å tilby seg å betjene ruten til Bodø på kommersiell basis enten uten betingelser eller ved å få enerett uten å kreve kompensasjon. Dette gjorde Widerøe i 2000 da Stokmarknes – Bodø ble tatt ut av FOT nettet. Ruten ble drevet på kommersiell basis helt fram til 2022. Dersom dette skjer, vil det være fri prissetting. Uten et statlig kjøp vil flyselskapet som driver ruten måtte øke sine billettinntekter og redusere sine kostnader. I et slikt scenario må det forventes at prisene på helt fleksible billetter vil stige. Flyselskapet vil imidlertid kunne utnytte dette til også å kunne tilby billetter til under 720 kroner som i praksis langt de fleste må betale dersom de får behov for å reise til Bodø.

Flyplassene Leknes, Svolvær og Stokmarknes er ikke egnet til betjening av mindre fly pga store trafikkmengder. Dersom det blir knapphet på egnede fly, vil Lofoten bli sterkt berørt. En forlenget rullebane vil sikre nødvendig beredskap og også bidra til flere reisemuligheter for Vågan kommune og deler av Vesterålen.

På Vestlandet har Florø 1199 meter rullebane og på Helgeland har Sandnessjøen og Brønnøysund det samme.

7.0 Andre kommersielle muligheter

Veksten i antall flypassasjerer til og i Norge har siden 2013 overveidende vært drevet av flere internasjonale passasjerer. Tromsø lufthavn hadde denne vinteren internasjonale flyavganger til 21 ulike destinasjoner med opp til 95 avganger i uka. I 2013 hadde Tromsø 100.000 internasjonale passasjerer, i 2024 var dette steget til 558.000. Dette er overveiende internasjonale gjester.

Menon skriver i sin rapport *Reiseliv i Nord – Luftfartens betydning turismen i Nord-Norge* (Menon-publikasjon nr 51/2017) «En god infrastruktur for luftfart er den viktigste tilgjengelighetsfaktoren for at norsk reiselivsnæring skal kunne konkurrere om internasjonale turiststrømmer. Nord-Norge som destinasjon, med sin plassering i den nordlige utkanten av Europa, er avhengig av at tilreisende enten tar luftveien til landet eller at turistene har god tid og dermed mulighet til å komme land- eller vannveien». Menon har utarbeidet en luftfartsindeks som viser luftfartsdekningen i ulike områder i Norge. I den nevnte rapporten skriver de «Nord-Norge har ifølge Menons indeks for luftfartsdekning en dårligere luftfartsdekning enn Sør-Norge, hvor Helgelandskysten, til dels Lofoten og Vesterålen samt Sør- og Øst-Finnmark har dårligst dekning».

I dag er Evenes nærmeste store lufthavn, men selv etter åpningen av Hålogalandsvegen er det over tre timers kjøring til Vest-Lofoten.

En rullebaneforlengelse vil gjøre det mulig å operere med ATR 72 maskiner i sommerperioden, men det vil ikke være mulig å utnytte alle setene. Figur 14 viser et nettverk av ruter til de nordiske hovedstedene i tillegg til de norske destinasjonene. Dette er steder som ikke er for langt unna og hvor det er flyselskaper med ATR 72 i flåten.



Figur 14; Mulig nettverk med ATR 72 til andre byer i Norden

Samtidig er dette knutepunkter med et stort rutenettverk i Europa. I Helsinki har Finnair et stort nettverk av ruter til Asia, og fra København er det mange ruter til Nord-Amerika. Da vil mange kunne nå Lofoten med en mellomlanding dersom det opprettes direkteruter til Leknes.

Med mindre fly og en kort rullebane vil potensialet være langt mindre enn i Tromsø. Slike operasjoner vil i en startfase få begrenset omfang og det vil kreve høye priser. Dette er imidlertid et marked med stor betalingssevne. Ruter til steder utenfor Norden vil føre til redusert antall passasjerer per flyvning og kreve høyere priser per billett. En turbopropmaskin flyr med en lavere hastighet enn en jetmaskin. Dersom avstanden fra Leknes blir lang nok, vil reisetiden direkte ikke bli kortere enn en oppdelt reise med jetfly til for eksempel Evenes eller Bodø.

8.0 Privatflymarkedet

Lofoten med sin natur har et svært godt utgangspunkt for å tiltrekke seg besøkende. Regionen er godt kjent i store deler av verden. Allerede i dag er det etablert et variert tilbud av reiselivsprodukter og det er mange ulike typer besøkende.

Mange steder i verden hvor utviklingen av reiselivet startet før i Norge har nå så mange besøkende at det skaper store utfordringer. Flere steder er det demonstrasjoner mot turismen og de besøkende. Også i Lofoten har dette vært tema i media ved ulike anledninger.

Samtidig ser man at reiselivet gir store inntekter til lokalsamfunnet og flere funn viser at besøkende med fly bruker mer penger enn andre besøkende. For å tiltrekke seg disse besøkende er det viktig at regionen blir tilgjengelig med direktefly.

De som benytter privatfly har stor betalingssevne. For denne gruppen reisende er eksklusivitet og effektive reiser viktige parametere for valg av reisemål. Med unike produkter som for eksempel

golfbanen på Gimsøy, vil tilgang til å lande med privatfly på Leknes tilgjengeliggjøre produktene på en helt annen måte enn i dag.

Prosjektet har kontaktet flere flyfabrikanter. Textron Aviation har bistått prosjektet med data for sine flytyper. Tabell 9 viser den estimerte rekkevidden fra en 1199 meters rullebane på Leknes.

Tabellen viser at flytypene Citation Latitude og Citation CJ4 G3 kan nå store deler av Europa. Vi bruker dette som et eksempel på hvordan denne typen fly kan benyttes. Med de utfordrende vær og terrengforhold som er på stedet må det gjennomføres en full operativ analyse i samarbeid med flyfabrikken eller en operatør av flytypen før mulige positive effekter kan benyttes i prosjektet.

TEXTRON AVIATION

RANGE CAPABILITY

Leknes Nordland, Norway – (ENLK)

	Range NM	Time H:MM	Outer limits Airports
Latitude	2014	5:10	Seville ES (LEZL) Antalya TR (LTAI)
CJ4 G3	1405	3:28	Lyon FR (LFLL) Chisinau MD (LUKK)
KA360	833	2:54	Skrydstrup DK (EKSP)
KA260	312	1:05	Vaernes NO (ENVA)
SkyCourier	319	1:34	Vaernes NO (ENVA)

ASSUMPTIONS

85% annual winds

ISA temperatures

High speed cruise power setting

EU OPS reserves (100 & 200 nm alternate for Latitude)

2 crew at 200 lb each

Max Payload (SkyCourier 19 pax)



Tabell 9; Rekkevidde i nautiske mil for flytyper fra Textron Aviation for 1199 meters bane i Leknes. Kilde; Textron Aviation

Figur 15 viser rekkevidden fra Leknes for de ulike flytypene i tabell 10. I praksis vil værforholdene og terrenget redusere rekkevidden. Hva den praktiske rekkevidden er gjenstår å se.



Figur 15; Rekkevidde fra Leknes for ulike typer privatfly. Kilde; Texron Aviation

Rullebanekravene er forskjellige for kommersiell flyvning og privat flyvning. For kommersielle flyvninger er kravene strengere enn for private. Private flyvninger er tilfeller hvor flyet eies av et foretak eller privat og at flyvningen ikke er kommersiell. For landinger vil de fleste maskiner kunne lande på 1199 meter. En mulig operasjonsmåte for lange private flyvninger ville være å fly direkte til Leknes, men å fly via Evenes eller Bodø for å etterfylle drivstoff ved avganger.

Det er ikke mulig å anslå hvor mange slike flyvninger som vil bli gjennomført ved en rullebaneforlengelse. Som beskrevet tidligere vil det være begrensninger grunnet vær og terrengforhold og sommersesongen er klart bedre egnet enn vinteren.

9,0 Oppsummering og anbefaling

Leknes – Bodø er den nest største FOT ruten i Norge. I inneværende sommer er det opp til ni daglige avganger hver veg og maksimalprisene er lave. Flyene er svært godt belagt og det oppleves som vanskelig å finne ledige seter, spesielt til Oslo. En ytterligere økning av frekvens til Bodø vil i liten grad bidra til å øke kvaliteten på rutetilbudet. En baneforlengelse vil åpne for flere flytyper og dermed vil flere flyselskaper kunne operere på Leknes. Det vil øke sannsynligheten for flere direkteruter på kommersiell basis. Da kan man løfte ut trafikk og forbedre flytilbudet fra Leknes ved lavere priser, kortere reisetid og bedre setetilgang. Det vil også bidra til økt konkurranse om kommende FOT anbud.

Det er usikkerhet rundt hvilke fly som vil kunne operere på rullebaner som er kortere enn 1000 meter etter 2035. Norge har 20 flyplasser av denne typen og usikkerhet rundt tilgangen på egnede fly og finansieringen av disse skaper usikkerhet rundt den fremtidige betjeningen av dagens FOT rutenett. Mindre fly vil være dårlig egnet til å ivareta flytilbud på de store FOT rutene som allerede har høy frekvens med 39 seters fly. Dersom man forlenger rullebanen på Leknes, åpner det for betjening med andre eksisterende flytyper, etablering av nye kommersielle ruter og sikrer fremtidig beredskap for opprettholdt transporttilbud.

Det anbefales å gjennomføre et oppfølgingsprosjekt i regi av Avinor / Samferdselsdepartementet for å utrede de operative mulighetene, kostnadene ved forlengelse til 1199 m, samfunnsnyttene og de kommersielle mulighetene. Videre bør en vurdere hvordan dette passer inn som et innspill til den kommende rulleringen av NTP hvor beredskap og transporttilbud i nord vil være et viktig element.