

SAMMENDRAG Lufthavnløsninger i Hammerfest

13.11.2019

Nytt sammendrag revidert av Avinor på bakgrunn av revidert samfunnsøkonomisk analyse fra Møreforskning datert 6.11.2019 med nye tidsverdier og økt avskrivningstid.

På bakgrunn av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan har Samferdselsdepartementet bedt Avinor om å gjennomføre en konseptvalgutredning av lufthavnløsninger i Hammerfest. Avinor har tidligere vurdert flere lokaliteter. Kun Grøtnes 12 km sør for Hammerfest er funnet egnet i tillegg til eksisterende lufthavn. To alternativ med hensyn til rullebanelengder på Grøtnes, 1199 m og 2000 m og en forlengelse av eksisterende rullebane opp mot 1199 m er vurdert mot et null-alternativ som er å beholde dagens lufthavn tilnærmet uendret. Bak ønsket om ny lufthavn ligger lokale behov for økt regularitet, lavere priser og kortere reisetid. Ingen av de tre konseptene ser ut til å være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Utvidelse av rullebanen på dagens lufthavn ser ut til å gi svakt negativ netto nytte. De to konseptene på Grøtnes framstår som minst lønnsomme. Det anbefales ikke å gå videre med utbygging på Grøtnes på grunn av negativ samfunnsøkonomisk nytte og høye kostnader. Med de tiltak som allerede er igangsatt og planlagt vil dagens lufthavn ha tilstrekkelig kapasitet i overskuelig framtid. En eventuell forlengelse av rullebanen på dagens lufthavn opp mot 1100-1200 m bør vurderes hvis utviklingen av flytyper gjør dette nødvendig.

Hammerfest Lufthavn er Norges mest trafikkerte kortbaneflyplass

Hammerfest lufthavn (HFT) er en del av kortbanenettet som ble utbygd på 1970-tallet med standard rullebanelengde 840 meter. HFT er den mest trafikkerte kortbaneflyplassen i landet, med om lag 120 000-130 000 passasjerer per år, hvorav 60 prosent er tilreisende. Den korte rullebanen betyr at HFT bare kan trafikkeres av små fly (39 seter).

Den værmessige tilgjengeligheten er relativt lav (95,8%) på grunn av vind om vinteren og tåke/ lavt skydekke om sommeren. Forsinkelser og innstillinger gir ofte følgekonssekvenser, både økonomiske og sosiale, for mannskap til skip og rigger, pasienter og øvrige reisende.

Flytrafikken har historisk sett variert i takt med aktiviteten i petroleumssektoren. Videre er lufthavnen blant annet viktig for å frakte pasienter mellom de spesialiserte funksjonene i tilknytning til Finnmark sykehus.

På grunn av den korte rullebanen som bare tillater bruk av mindre fly, er det ikke mulig med direktefly mellom Oslo/Sør-Norge og Hammerfest. I tillegg gir små fly høye kostnader per sete og relativt høye billettpriser på ruten Hammerfest-Tromsø. Dette forsterkes av at prisen ikke er regulert av Samferdselsdepartementet gjennom offentlig kjøp (FOT-rute). Det er derfor en årlig lekkasje til Alta lufthavn på ca. 40 000 flyreiser fra Hammerfest-området.

Behov for et bedre flytilbud

De lokale lufthavnene vurderes som sentrale for bosetting og næringsutvikling. Et for dårlig flytilbud betyr uforutsigbarhet og høye kostnader for næringslivet og reduserer trivsel og bolyst for befolkningen. Det er i behovsanalysen ikke avdekket kapasitetsutfordringer ved dagens lufthavn, men et behov for bedre kvalitet i tilbudet konkretisert gjennom:

- Bedret regularitet
- Lavere flypriser
- Kortere flytid og flere direkteruter

På kort sikt forventes tidvis topp i den petroleumsrelaterte trafikken. Utviklingen etter 2024-2025 er usikker og sterkt avhengig av virksomheten i Barentshavet.

Samfunnsmål for konseptvalgutredningen

På grunn av Hammerfests beliggenhet langt mot nord og de store avstandene i Finnmark er et godt flytilbud når det gjelder regularitet, pris og reisetid viktig for etablering av virksomhet og rekruttering av arbeidskraft. Samfunnsmålet er basert på behovsanalysen og overordnede mål for samfunnsutviklingen:

Et godt og pålitelig tilbud for flytransport til og fra Hammerfest, som oppfyller næringslivets og det øvrige samfunnets behov for regionale og nasjonale reiser og som ikke legger begrensninger i utnyttelsen av petroleumsressursene i Barentshavet.

Alternativanalyse og anbefaling

Infrastrukturen begrenser hva slags flytilbud som kan tilbys til og fra Hammerfest, men det er ikke gitt at bedre infrastruktur skaper et bedre tilbud da dette er markedsstyrt. Det konseptuelle valget står mellom å benytte/utvikle dagens lufthavn eller bygge ny lufthavn.

På bakgrunn av tidligere utredninger har Samferdselsdepartementet gitt føringer for hvilke konsepter som skal utredes:

1. Utvikling av dagens lufthavn (HFT) med 1199 m rullebane
2. Ny flyplass på Grøtnes med 1199 m rullebane
3. Ny flyplass på Grøtnes med lang rullebane (1700 m og 2000 m)

Basert på gjennomførte kostnadsanalyser og prognoser for trafikkutvikling viser den samfunnsøkonomiske analysen at bygging av ny flyplass på Grøtnes ikke er lønnsomt, jfr. tabell nedenfor. Selv om ny lufthavn på Grøtnes med lang rullebane for en direkte-rute til Oslo/Sør-Norge, vil generere mer trafikk, er ikke trafikantnytte stor nok sammenlignet med investeringskostnaden. Netto nåverdi blir negativ (ca. -825 millioner kr). Det beste konseptet (1) har svakt positiv samfunnsøkonomisk netto nytte sammenliknet med nullalternativet. Konsept 2, Grøtnes 1199 m, synes å være det dårligste konseptet.

Kort rullebane på Grøtnes ser ut til å gi lavere trafikantnytte enn utvikling av dagens HFT til tross for at flytting betyr bedre værmessig regularitet. Årsaken er større reiseavstand fra Hammerfest.

En ny lufthavn kan tidligst stå ferdig i 2026, et år etter den forventede trafikktoppen knyttet til utbygging av nye felt i Barentshavet. Ifølge grunnprognosen vil trafikken etter dette ligge relativt flatt med noen topper med ca. fem års mellomrom knyttet til revisjoner på olje- og gassinstallasjoner.

Samfunnsøkonomiske virkninger	HFT 1199m	Grøtnes 1199m	Grøtnes 2000+
Sum endring i trafikantnytte	604	381	4421
Ulykke (nytteeffekt)	18	-3	34
Klimautslipp (nytteeffekt)	-18	-7	-106
Støy (nytteeffekt)	-	35	35
Avinor, sum driftsinntekter	33	10	-328
Avinor, investeringskostnader	-630	-2 402	-5 377
Avinor, driftskostnader	-	-	-221
Flyselskaper nettovirkning (produsentoverskudd)	5	1	-91
<i>Netto nåverdi (NNV)</i>	<i>187</i>	<i>-1878</i>	<i>-825</i>

Konsept 3 med lang rullebane gir best måloppnåelse, men investeringskostnadene er så store at den samfunnsøkonomiske analysen viser stor negativ netto nytte og vesentlig dårligere lønnsomhet enn konsept 1.

Det anbefales ikke å gå videre med utbygging på Grøtnes på grunn av negativ samfunnsøkonomisk nytte og høye kostnader. Kostnadene er imidlertid usikre. Dersom det politisk er aktuelt å prioritere lang rullebane på Grøtnes, bør det gjennomføres en ny uavhengig kvalitetssikring av investeringskostnadene. Konsept 1, utvidelse av dagens rullebane opp mot 1199 m, som gir mulighet for tilbud med noe større fly, har investeringskostnader i størrelsesorden 600 millioner kroner og ser ut til å gi svak positiv netto nytte. Dette konseptet gir dårligere måloppnåelse for effektmålene om regularitet, billettpriser og reisetid enn konsept 3.

På bakgrunn av overnevnte anbefales videreføring av nullalternativet. Hammerfest lufthavn vil ha tilstrekkelig kapasitet i overskuelig framtid med de tiltak som er igangsatt og andre mindre justeringer. Dersom bortfall av flytyper gjør det nødvendig med forlengelse av rullebanen (Konsept 1), bør dette vurderes på et senere tidspunkt.

Høye billettpriser på ruta til Tromsø kan avhjelpes hvis ruta blir regulert gjennom offentlig kjøp. Dette bør vurderes som et alternativ for bedre måloppnåelse.

Det er et sterk lokalt ønske om ny flyplass som man mener vil gi økt nytte og lavere reisekostnader. Avinors stramme økonomi og planer om sterke kostnadskutt, medfører at selskapet ikke kan finansiere en rullebaneforlengelse som gir liten økt nytte, men har relativt høye kostnader.

Etterord:

Den opprinnelige rapporten, datert 21.06.2019, er utarbeidet av Multiconsult for Avinor.

Revidert sammendrag er utarbeidet av Avinor. Konklusjonene er uendret. Kun tallverdier er endret i samsvar med revidert samfunnsøkonomisk analyse fra Møreforskning datert 6.11.2019 med nye tidsverdier og økt avskrivningstid fra 40 til 75 år.
