



Masteroppgave

TRA950 Samferdselsplanlegging (Erfaringsbasert)

Flytransport og turisme - Casestudie Lofoten

Anders Amundsen

Totalt antall sider inkludert forside: 64

Molde, 2013.06.03



Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.

Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:		
1.	Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	<input checked="" type="checkbox"/>
2.	Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none">• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.	<input checked="" type="checkbox"/>
3.	Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å <u>betrakte som fusk</u> og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. Universitets- og høgskoleloven §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen §§14 og 15.	<input checked="" type="checkbox"/>
4.	Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert i Ephorus, se Retningslinjer for elektronisk innlevering og publisering av studiepoenggivende studentoppgaver	<input checked="" type="checkbox"/>
5.	Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter høgskolens retningslinjer for behandling av saker om fusk	<input checked="" type="checkbox"/>
6.	Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider	<input checked="" type="checkbox"/>

Publiseringsavtale

Studiepoeng: 30

Veileder: Svein Bråthen

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten (Åndsverkloven, §2).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage HiM med forfatter(ne)s godkjennelse.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved Høgskolen i Molde en vederlagsfri rett til å gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja nei

Er oppgaven unntatt offentlighet?

ja nei

(inneholder taushetsbelagt informasjon. Jfr. Offl. §13/Fvl. §13)

Dato: 2013-06-03

Forord

Mastergradstudiet for Samferdselsplanlegging ved Høgskolen består av tre deler. En del obligatoriske fag, en del valgfag og til slutt en masteroppgave.

Det er tidligere utført samfunnsøkonomiske analyser ved endringer i lufthavnstrukturen i Norge. Ny lufthavn på Gimsøy har blitt vurdert. Hvilke effekter en lufthavn på Gimsøy vil ha for reiselivet i Lofoten er et interessant tema som til nå ikke har blitt belyst i særlig grad.

Jeg valgte derfor å gjennomføre en «casestudie» hvor hovedmålet har vært å kartlegge de potensielle effektene for reiselivsnæringen i Lofoten ved utbygging av ny lufthavn på Gimsøy.

Det rettes en spesiell takk til professor Svein Bråthen ved Høgskolen i Molde for god veiledning. Studiet er tilrettelagt studenter som har fulltidsjobb i tillegg til studiene. Svein har virkelig tilpasset seg min studiehverdag og besvart spørsmål jeg har hatt, samt stilt opp for veiledning også utenom ordinær arbeidstid.

Stor takk til representanter fra Avinor for verdifulle innspill ved Eirik Bergstedt, lufthavnsjef ved Harstad/ Narvik lufthavn Evenes, Sverre Opshal, lufthavnsjef ved Svolvær lufthavn Hjelle og trafikkutvikler Martin Berntzen. Representantene fra Avinor har bidratt til å underbygge en del av funnene som er gjort i relevante artikler og rapporter som det refereres til i oppgaven.

Det rettes også takk Elisabeth Dreyer, daglig leder i Destination Lofoten og Agathe Hopeland Siegel, Regional Reneview Manager i Thon Hotels for nyttige innspill.

Tusen takk til min arbeidsgiver Multiconsult AS som har gjort det mulig for meg å gjennomføre denne mastergraden.

Oslo 3.juni 2013

Anders Amundsen

Sammendrag

Avinor har i sitt innspill til Nasjonal transportplan vurdert den fremtidige lufthavnstrukturen i Norge. For Lofoten vurderes utbygging av en 2000 meters rullebane på Gimsøya. Både Leknes- og Svolvær lufthavn forutsettes lagt ned som del av denne omstruktureringen. Ny lufthavn på Gimsøya med lengre rullebane åpner for at jetmaskiner kan fly til Lofoten.

Jetmaskiner har større setekapasitet enn flytypen som i dag benyttes på kortbanenettet. Disse flyene kan ta langt flere passasjerer slik at antall avganger kan reduseres. Det er ikke vurdert her hvor stort passasjergrunnlaget vil bli eller hvor mange daglige rundturer til Oslo det vil bli behov for. Frekvensen av rundturer er mer viktig for tjenestereisende enn for fritidsreisende, men er likevel av betydning. Reisetiden for passasjerer som må mellomlande i Oslo vil bli lenger jo lavere frekvensen er. Direkte flyvinger med jetmaskin til Lofoten gjør det mulig å unngå en mellomlanding og bruk av mindre propellfly.

Lufthavn på Gimsøya vil føre til økt tilgjengelighet og antatt billigere flybilletter til Lofoten. Reisetiden fra Gardermoen til Svolvær vil i gjennomsnitt reduseres med en time, mens billettprisene vil kunne bli rundt 1.000 kroner rimeligere for en tur-/ returreise sammenliknet med dagens tilbud. Lufthavnen vil også oppnå et større passasjergrunnlag som følge av nyskapt trafikk og redusert lekkasje til Evenes.

Hovedmengden av besøkende til Lofoten kommer i sommermånedene. Året for øvrig har relativt lave besøkstall. På grunn av lang reisetid og liten setekapasitet er det i tillegg vanskelig å få tilreisende inne kurs- og konferansesegmentet i motsetning til Tromsø som har mange tilreisende i dette segmentet. Sesongvariasjoner i besøkstallene er en utfordring for den lokale reiselivsnæringen. Med mulighet for større fly kan eventuelt også charterflyvninger legges til Gimsøya, og øke andelen utlendinger som situasjonen er for referansebyen Rovaniemi i Finland.

Ny lufthavn på Gimsøy vil kunne bidra til at turistsesongen i Lofoten forlenges. Det vil komme turistnæringen til gode. Antall gjestedøgn innen kurs- og konferansesegmentet vil kunne bli høyere gjennom hele året, som vil sikre en høyere inntjening. I tillegg vil fraktkostnadene av varer til Lofoten kunne bli redusert som følge av direkte flyvninger.

Innhold

1. Innledning	1
1.1 Bakgrunn	1
1.2 Studiens formål og forskningsspørsmål	3
1.3 Referanseprosjekter	4
2. Teori	5
2.1 Generaliserte reisekostnader og etterspørsel	5
2.1.1 Tidsverdier	6
2.2 Etterspørsel	8
3. Metode og bakgrunnsstoff	9
3.1 Casestudier	9
3.2 Bakgrunnsstoff	11
3.2.1 Infrastruktur og tilgjengelighet	11
3.2.2 Billettpriser.....	13
3.2.3 Volumøkning	13
3.2.4 Mellomlandinger og mindre fly	15
3.2.5 Kundegrupper.....	15
3.2.6 Statistikk.....	16
4. Lofoten	18
4.1 Aktiviteter og severdigheter	19
4.2 Kommersiell overnatting	20
4.3 Markedsstruktur etter formål	21
4.4 Markedsstruktur etter kommersiell overnatting	21
4.5 Hotellovernattinger	22
4.6 Campingplasser og hyttegrender	23
4.7 Øvrige gjestedøgn.....	24
4.8 Gjestedøgn etter måned	24
4.9 Sesongutvidelse	25
4.10 Marked etter nasjonalitet	26
4.11 Flytrafikk	27
4.11.1 Passasjerstatistikk.....	27
4.11.2 Flytilbudet	29
4.11.3 Tilfeldig billettsøk Svolve - Oslo.....	30
4.12 Annen infrastruktur	31
4.12.1 Lofast.....	31
4.12.2 Hurtigruta og annen sjøtransport.....	32
4.13 Forholdet mellom flyvninger og gjestedøgn.....	32
5. Lufthavn på Gimsøy	34
5.1 Økt konkurranse	34
5.2 Billigere billetter og nyskapt trafikk	35
5.3 Kapasitet og frekvens	37
5.4 Redusert reisetid	39
5.5 Reiseformålene	40
5.5.1 Fritidsreisende	40
5.5.2 Kurs og konferanse	40
5.5.3 Tjenestereiser	40
5.6 Besparelser fra A til Å	40
5.6.1 Gardermoen – Gimsøy	41
5.6.2 Frankfurt – via Oslo - Gimsøy	42

5.6.3	Frankfurt – Oslo	43
6.	Drøfting	44
6.1	Referanseprosjekter	44
6.1.1	Aktiviteter og severdigheter	44
6.1.2	Kommersiell overnatting	44
6.1.3	Markedsstruktur etter formål	45
6.1.4	Markedsstruktur etter kommersiell overnatting	47
6.1.5	Hotellovernattinger	48
6.1.6	Campingplasser og hyttegrender	48
6.1.7	Marked etter nasjonalitet	49
6.2	Flytrafikk	50
6.2.1	Passasjerstatistikk	51
6.3	Direkte flyvning med jetmaskin	52
6.4	Hva med Harstad/ Narvik lufthavn Evenes?	55
6.4.1	Vegpakke Lofoten	56
6.5	Deregulering og større passasjergrunnlag	56
6.6	Sesongen i Tromsø og Rovaniemi	57
6.6.1	Gjestedøgnstatistikk Nordland	59
6.7	Flytrafikk og gjestedøgn	60
7.	Konklusjon	62

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Avinor anbefalte i sitt innspill til NTP «Nasjonal transportplan 2014-2023 Fremtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen» en ny lufthavn i Lofoten. Omstruktureringen innebærer ny lufthavn på Gimsøy og nedleggelse av lufthavnene Svolvær og Leknes. Tiltaket vil i følge Avinor være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Samferdselsdepartementet legger opp til å avvente nødvendige utredninger og avklaringer, samt dialog med lokale myndigheter før man eventuelt går videre med prosjektet.

Flytypen Dash 8-100/ 200 som benyttes på kortbanenettet i Norge vil etter planen fases ut fra år 2025. Det er denne flytypen som benyttes mellom Bodø og Leknes/ Svolvær i dag. Foreløpig er det ingen nye flytyper i produksjon som kan erstatte Dash-maskinene til flyvninger på kortbanenettet. Det fremtidige behovet vil være lengre rullebaner som vil kunne ta i mot større fly. En 2000 meter rullebane på Gimsøy vil kunne ta i mot fly på størrelse med de største Boeing 737 maskinene.

Avinor drifter i dag 46 lufthavner i Norge. I Lofoten og Vesterålen er det seks lufthavner; Andøya, Stokmarknes, Svolvær, Leknes, Værøy og Røst. Alternative transportmidler fra Værøy og Røst til fastlandet er med båt. Alle flyvninger til Leknes og Svolvær flys i dag fra Bodø lufthavn. I tillegg er Harstad/ Narvik lufthavn Evenes en lufthavn som benyttes av reisende som skal til og fra Lofoten og Vesterålen.



Figur 1-Avinors lufthavner nord for Trondheim. Kilde: avinor.no

Etablering av ny lufthavn på Gimsøya vil kunne føre til endringer for reiselivsnæringen i regionen. I masterplanen for reisemålsutvikling i Lofoten (Lofoten som reisemål mot 2015, 2006) er en del av strategien å bedre tilgjengeligheten til Lofoten. Det gjelder spesielt for de som ønsker å dra på helgeturer. Fly anses som et viktig transportmiddel for å oppnå dette målet.

Lofoten er kjent for sin vakre natur. Turisme utgjør en stor del av næringen i Lofoten. Både turist- og reiselivsnæringen er i vekst.

Utførte beregninger tilsier en samfunnsøkonomisk gevinst på 1,6 milliarder kroner ved nedleggelse av Leknes og Svolveær og realisering av Gimsøy. Ny lufthavn på Hadselsand er en «konkurrent» til Gimsøyutbyggingen, men vil kreve en kostbar utbedring av vegnettet i tillegg. For Hadselsandalternativet forutsettes også Stokmarknes lufthavn nedlagt, i tillegg til Leknes og Svolveær. Hadselsand kom ut med høyest nåverdi på ca. 1868mill kr, drøyt 250 millioner kr høyere enn Gimsøy. (Bråthen et al. 2012). De samfunnsøkonomiske gevinstene skiller såpass lite, at den kostbare vegutbyggingen kan være det som gjør at Gimsøy realiseres fremfor Hadselsand.

I denne studien utgjør litteratur fra relevante forskningsmiljøer og forskere store deler av informasjonsgrunnlaget. Effektene for reiselivet ved realisering av en 2.000 meter rullebane på Gimsøya er ikke tidligere blitt vurdert i særlig grad. I arbeidene med vurderingene rundt de ventede effektene er det innhentet informasjon for luftfart, turisme og gjestedøgn- og passasjerstatistikk for Lofoten. Samme type informasjon er også

innhentet for Tromsø og Rovaniemi (Finland), som i denne studien benyttes som referanseprosjekter. Ventede effekter har i tillegg blitt vurdert basert på andre studier, også fra andre land.

Ingen andre destinasjoner kan tilby eksakt samme landskap, historie, attraksjoner, infrastruktur, klima, aktiviteter og severdigheter som Lofoten. Endring i infrastrukturen vil derfor gjøre seg gjeldende i ulik grad ut fra hver enkelt destinasjon og hva slags endring som vurderes. Det betyr at de funn som er gjort i andre studier ikke er direkte overførbare, men vil gi kunne gi en indikasjon på hvilke effekter som kan oppnås og i hvilken grad.

1.2 Studiens formål og forskningsspørsmål

Utgangspunktet for studien har vært å vurdere effektene for reiselivet i Lofoten ved at man kan fly direkte med jetmaskin til Gimsøy.

Studiens forskningsspørsmål er:

Hva vil en utbygging av en 2000 meters rullebane på Gimsøya kunne utløse av effekter for reiselivsnæringen i Lofoten?

1.3 Referanseprosjekter

Det er flere attraktive destinasjoner for fritidsreisende og kurs/ konferansesegmentet som kan tilby flott natur, midnattssol og nordlys i likhet med Lofoten. I studien blir Lofoten sammenliknet med Tromsø og Rovaniemi i Finland. Relevant statistikk for Tromsø og Rovaniemi har blitt vurdert opp mot tilsvarende statistikk for Lofoten.

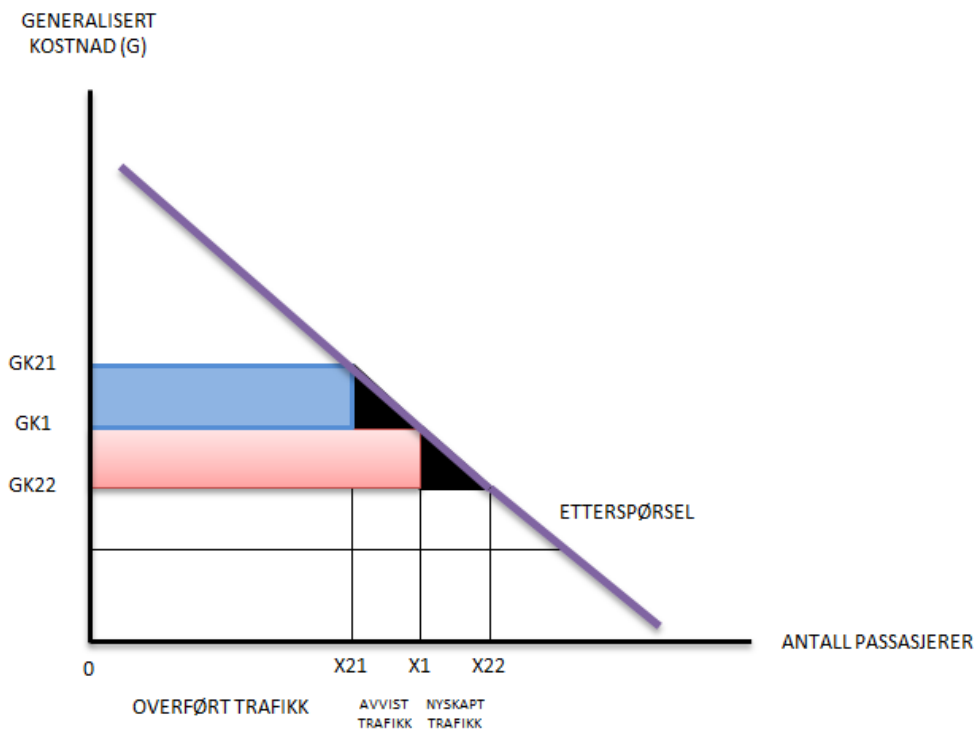
Jetmaskiner av typen Boeing 737 og tilsvarende flyr i dag til Tromsø og Rovaniemi. Begge lufthavnene og byene kan ta ut effekten av flyvninger med jetmaskin. Ved å benytte jetmaskiner kan man fly direkte til lufthavnene fra mer fjerntliggende destinasjoner enn det som er mulig med propellfly. Det er mange som besøker Rovaniemi, de fleste er fritidsreisende. I tillegg til turismen i Tromsø er det også en stor andel er forretningsreisende. Tromsø tilbyr også et mer bypreget opphold enn Lofoten og Rovaniemi. Passasjer- og gjestedøgnstatistikk for Tromsø kan enklere sammenliknes med statistikken for Lofoten, da kilden er den samme. Det har vært noe utfordrende å få ta i sammenliknbar statistikk for Rovaniemi, samt at det knytter seg noe usikkerhet til hva statistikken inkluderer.

2. Teori

Luftfarten bidrar til samfunnsnytte for befolkningen i form av velferd og økonomisk utvikling innen næringslivet. Bidragene er sparte betalbare kostnader, spart tid og økt aktivitet. Fly egner seg spesielt godt i Norge grunnet lange reiseavstander, svakt befolkningsgrunnlag og en kraftig topografi (Bråthen 2012).

2.1 Generaliserte reisekostnader og etterspørsel

Summen av de betalbare kostnadene og ikke betalbare forhold, som f.eks. reisetid er definisjonen på generaliserte reisekostnader. De generaliserte reisekostnadene påvirker etterspørselen etter flyreiser. Billettprisen er i denne sammenheng en vesentlig del av den generaliserte reisekostnaden. Nyttessiden måles generelt sett ved endring i konsument- og produsentoverskudd. Et tiltak som endrer de generaliserte reisekostnadene kan medføre både gevinst og tap for brukere.



Figur 2-Basis for endring i volum og nytte: Endring i generalisert brukerkostnad, miljø/ ulykker og drift/ investering. Kilde: Bråthen (2012)

Enkelt forklart fører lavere generaliserte reisekostnader til høyere etterspørsel, mens høyere generaliserte reisekostnader fører til lavere etterspørsel. Av figuren over ser man hvordan endringen i volum (etterspørsel) endrer seg når de generaliserte reisekostnadene både øker og blir lavere. GK 1 er nullalternativet. Dersom de generaliserte reisekostnadene

øker (GK 21), vil etterspørselen reduseres. Etterspørselen i volum vil være tilsvarende det blå skraverte arealet. I forhold til GK 1 vil økte generaliserte reisekostnader føre til at trafikk blir avvist. Lavere generaliserte reisekostnader (GK 22) fører til økt etterspørsel. For GK 22 oppnår man nyskapt trafikk som følge av lavere generaliserte reisekostnader.

Priselastisiteten defineres som:

Den relative mengdeendring dividert med den relative prisendringen.

Priselastisiteten (e) regnes ut etter formelen:

$$e = \frac{\text{Prosentvis endring i mengde}}{\text{Prosentvis endring i pris}}$$

Dersom prisen på en flybillett synker med 10 %, samt at den etterspurte mengden øker med 15 %, er priselastisiteten på - 1,5.

2.1.1 Tidsverdier

I en økonomisk etterspørselsmodell anses tidsbruken som oftest som en kostnad. Billettprisen vil for forbrukeren ha en gitt verdi i kroner. Et resultat av kortere reisetid, samt at man unngår mellomlanding har en verdi uten at man som reisende er like bevisst på hvordan man prissetter denne tiden (Grøvdal og Hjelle 1998).

Transportøkonomisk institutt og Sweco har for flytransport verdsatt tidskostnaden pr time slik:

Tabell 1- Tidsverdier etter reisehensikt, ombordtid, 2009 kroner. Kilde: Samstad et al. 2010

Reisehensikt	Tidsverdi kr (2009)
Reiser i arbeid/ tjenestereiser	445
Reiser til/ fra arbeid	288
Øvrige reiser	180

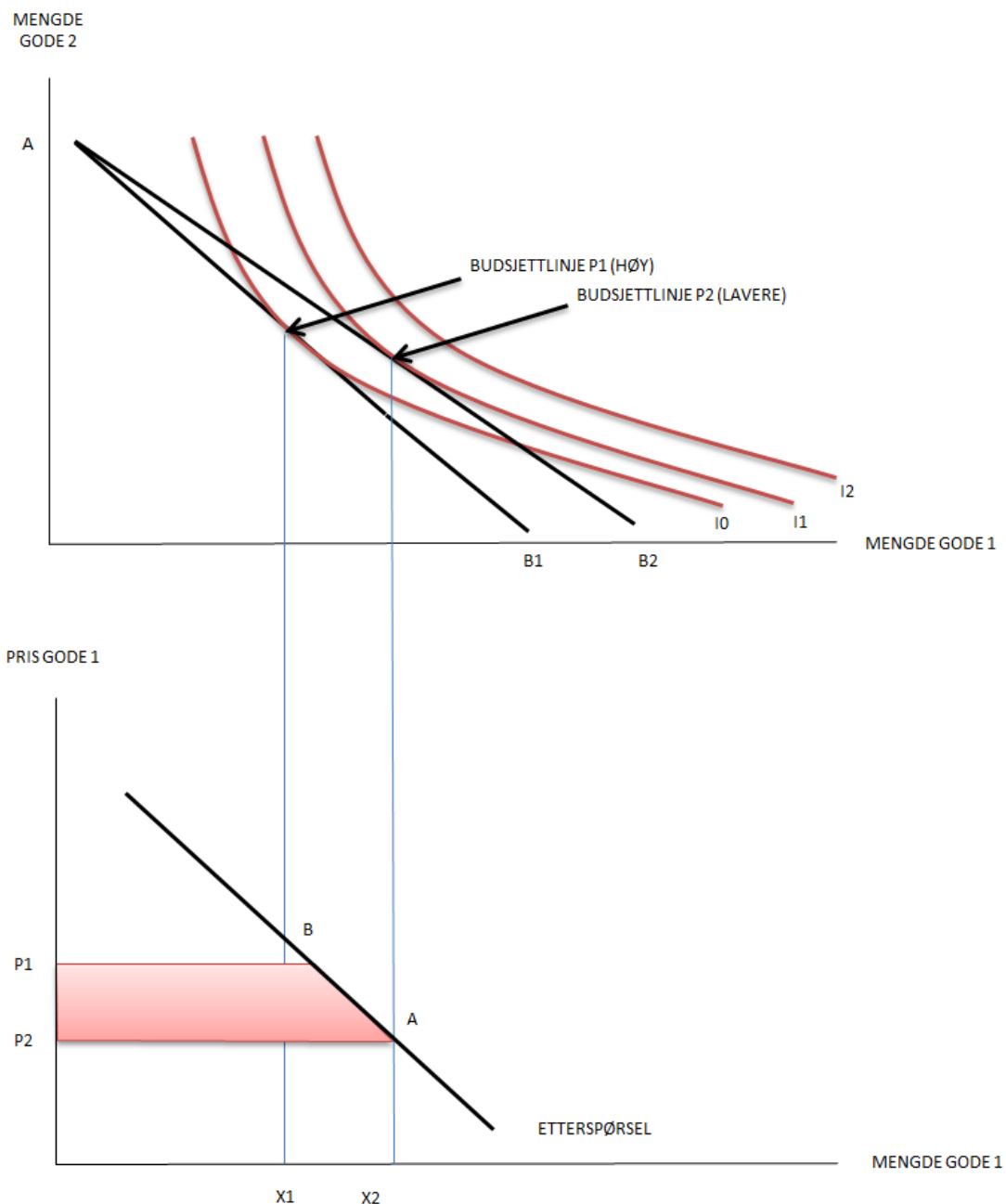
For personer som reiser i arbeid (tjenestereisende) er tiden mer kostbar enn for personer som reiser på ferie og helgeturer. Tidsbruk for fritidsreiser prises som «øvrige reiser» i tabell 1. Tilbringerreiser og ombordtid verdsettes lik for arbeids – og tjenestereiser til 180 kroner pr time, mens verdien for tilbringerreiser for fritidsmarkedet verdsettes til 130 kroner pr time (Bråthen et al. 2012). Grunnen er at det viser seg at fritidsreisende er villig til å bruke mye av sin tid på reise til flyplasser hvor flyavgangene er billige (Lian og

Rønnevik 2010). Ombordtiden verdsettes til 180 kr pr time. Til informasjon er denne tidsverdien høyere ved ventetid ved f.eks. mellomlanding enn tidsverdien for ombordtid.

I denne studien er det gjort noen enkle estimat på endret tidsbruk og billettkostnad for reisende til fra ulike destinasjoner i Norge og Europa ved realisering av Gimsøy lufthavn. Tidsverdien er i rapporten forutsatt lik, uavhengig om det er endring i om bord - eller ventetid.

2.2 Etterspørsel

Figuren nedenfor viser forholdet mellom endringer i samlede transportkostnader og tilhørende etterspørsel. Gode 1 er transport, mens gode 2 er andre goder. Budsjettlinjene gir mulige kombinasjoner av kjøp av de ulike godene til gitte priser. Som forbruker gjør man en avveining ved kjøp av de ulike godene. Lavere pris for transport fører til at etterspørselen øker. Det skraverte arealet i figuren vil bli større (økt volum) ved lavere pris. Budsjettlinjen (B1) svinger ut (B2) ved at pris på gode 1 er redusert. Uansett hvordan kombinasjonen mellom godene er, vil indifferenskurvene (Ix) gi "samme nytte".



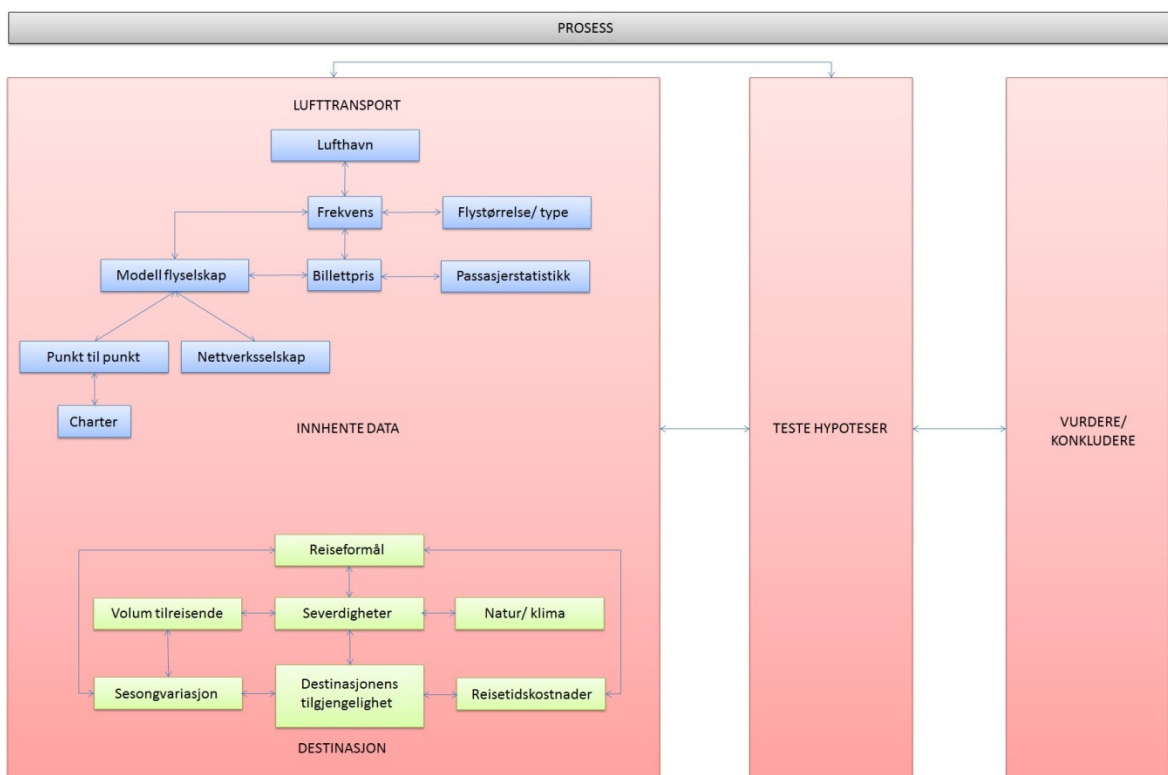
Figur 3-Etterspørsel i forhold til mengde og pris. Kilde: Bråthen (2012)

3. Metode og bakgrunnsstoff

3.1 Casestudier

En undersøkelse av et fenomen i sine naturlige omgivelser ved å benytte flere datakilder betegnes i litteraturen som en casestudie. For casestudier er datainnnsamling og analyse en prosess der hypoteser¹ om samlede tolkninger og årsakssammenhenger formuleres og prøves ut underveis. Utfordringen er å utelukke alternative hypoteser. Yin (1981) sammenlikner metodikken med en detektiv som hele tiden utvikler hypoteser om en forbrytelse som etterforskes, og prøver dem ut ved å samle nye data eller omtolke gamle observasjoner.

Modellen nedenfor beskriver prosessen for denne studien. Her er relevante data innhentet fra artikler, rapporter, statistikk, intervjuer og reiselivsnæringen. Dataene, eller informasjonen, har ofte en geografisk tilknytning. I likhet med Bieger og Wittmers studie (2005) er det sammenhengene mellom faktorer som har betydning for lufttransport og destinasjonen som anses som sentralt i denne studien. I modellen nedenfor er ikke koplingene mellom det som omhandler lufttransport og destinasjonen vist, men det understrekes at disse også har en sammenheng.



Figur 4-Modell for studiens prosess. Basert på Bieger og Wittmer (2005)

¹ Andersen (2013) bruker ordet hypotese. I denne studien er det engelske uttrykket «propositions» mer riktig å bruke.

Et forenklet eksempel:

For denne studien har spesielt data fra referanseprosjektene Tromsø og Rovaniemi vært interessante. Rovaniemi har årlig flere overnattingsdøgn og andelen av utlendinger er mye større enn Lofoten. I Tromsø foretas det også flere gjestedøgn enn i Lofoten, men andel utlendinger er ikke så stor som i Rovaniemi. Det kan være at Rovaniemi er mer attraktivt for utlendinger av andre grunner enn det som fremkommer her. Selv om tilgjengeligheten med fly til Lofoten ikke er den samme som i Tromsø og Rovaniemi, skiller Rovaniemi seg ut med at de har stor andel av utenlandske fritidsreisende. Et relevant spørsmål er hvorfor det er slik.

Hypotesene testes etter å ha innhentet informasjon, men det viser seg at den innhentede informasjonen alene mest sannsynlig ikke er tilstrekkelig for å konkludere. Det må innhentes mer informasjon, eller informasjonen må gjennomgås på nytt. Et interessant er at Rovaniemi har en stor andel charterflyvninger sammenliknet med Tromsø og Lofoten (inkludert Harstad/ Narvik lufthavn Evenes, siden dette er nærmeste lufthavn som kan ta i mot flystørrelsene som charterselskapene ofte bruker). Etter å ha innhentet ytterligere informasjon testes hypotesen på nytt. Dersom man mener å ha tilstrekkelig og relevant informasjon kan man gjøre vurderinger og konkludere.

Det som skiller casestudier fra andre type studier er metodene og fremgangsmåtene som tas i bruk for å håndtere de logiske utfordringene forskningsprosessene reiser. Casestudier gir også ofte en bred detaljinnsikt som gjør det mulig å kontrollere for forhold som kan forstyrre hoved-variasjonene som er fokus for undersøkelsen. Forskeren må selv konstruere case med utgangspunkt i situasjoner og hendelser man ikke har kontroll over.

En case er ikke bare empiriske undersøkelsesenheter eller teoretiske konstruksjoner, men også resultater av en forskningsprosess. I casestudier vil et tankeeksperiment innebære at en case velges, eller posisjoneres, på en slik måte at det oppnås variasjon i begreper og variabler man er interessert i, samtidig som andre forhold varierer minst mulig.

Riktig avgrensning er viktig i en casestudie. Det forutsetter en analytisk kontekstualisering av hvor grensen mellom kontekst og fenomen er definert. Det er også viktig med en klar modell for forskningsprosessen og analysen, da disse i liten grad følger standardiserte regler. Mangel på prosedyrer knyttet til teoretisk bearbeiding av empirisk materiale er ikke spesielt for casestudier, men gjelder for all forskning. Casestudier skiller seg ut ved at

empirisk design og gjennomføring i stor grad må støtte seg på generelle refleksjoner og ikke kan trekke på standardiserte teknikker (Andersen 2013).

Alle forsøk på generalisering innebærer at man ser utover det enkelte case. Sammenlikning av en case med et eller flere andre case kan bidra til klargjøring av forutsetninger og gyldighetsbetingelser for sammenhenger.

En casestudie kan i tillegg kombineres med en kvalitativ forskningsstrategi (Yin 2003) og egner seg godt ved beskrivelse av et begrenset område, i dette tilfellet Lofoten, men casestudier kan også benyttes i studier av en organisasjon eller situasjon (Bryman 2001).

To dimensjoner som beskriver i hovedsak utformingen av casestudier, antall case og antall analyseenheter. En av styrkende ved casestudier er at fokuset er direkte på det som studeres og dermed gir innsikt i årsak-virkning forholdet, i tillegg til validitet i tolkninger og forklaringer ved bruk av mange datakilder (Yin 2003).

Denne casestudien har en kvalitativ tilnærming. Kvantitativ metode egner seg godt når man ønsker å teste teorier eller hypoteser og generalisere. Denne studien bygger på en del teorier som blir forsøkt testet ut for området Lofoten ved realisering av ny lufthavn på Gimsøy. Kvalitative metoder i denne studien innebærer først og fremst intervjuer og analyse av tekst.

Det er i tillegg gjort en komparativ analyse ved å trekke inn Tromsø og Rovaniemi som analyseenheter. Rovaniemi ble valgt fordi destinasjonen har mye turisme, har en lufthavn som kan ta i mot jettfly, ligger geografisk nord i Skandinavia og tilbyr aktiviteter i området som er interessante for tilreisende. Tromsø er lett tilgjengelig med fly og har høyere besøkstall også utenom sommermånedene. I tillegg har Tromsø deler av de samme egenskapene som Lofoten, og Gimsøy lufthavn vil i likhet med Tromsø lufthavn kunne ta imot større jettfly. Flere case bidrar til at det vil være mulig å oppdage flere generelle trekk (Yin 2003).

3.2 Bakgrunnsstoff

3.2.1 Infrastruktur og tilgjengelighet

Flyselskapenes nettverksstruktur, og spesielt destinasjonen kan påvirke markedets tilgjengelighet, prisstruktur og hva slags type turister man tiltrekker seg. Lufthavnens

infrastruktur er i denne sammenheng viktig. Det være seg rullebanelengde på mer enn 3000 meter og andre fasiliteter som fører til flyvninger med større fly, selv om det fører til lavere frekvens på flyvninger. Flyplasser som tilbyr lavere service tiltrekker seg store charter- og lavprisselskaper som flyr punkt-til-punkt trafikk (Bieger og Wittmer 2005).

Lufthavnene er en viktig faktor innenfor utvikling av turisme i perifere områder. De bidrar til en infrastruktur som øker tilgjengeligheten til områder som ellers vil kunne lide av høye avstandskostnader for potensielle markeder.

Destinasjonens tilbud og egenskaper tiltrekker seg turister, som igjen fører til lokale inntekter. Svært ofte fører utvalget av attraksjoner ved naturskjønne destinasjoner til inntekt for hele turistnæringen i området (Bieger og Wittmer 2005).

Norge har kupert topografi i tillegg til å være et langstrakt land. Utenfor storbyene er det landbaserte transportsystemet relativt lite utviklet. Det fører til utfordringer i forhold til tilgjengelighet (Halpern og Bråthen 2011).

Infrastruktur er viktig for en hver destinasjon, da det har sammenheng med hvor tilgjengelig destinasjonen er for tilreisende. En del turistmål, spesielt i avsidesliggende strøk er lite tilgjengelig for turister via ruteflyvning. Andre er mer tilgjengelig med fly, men man er avhengig av mellomlandinger for å nå destinasjonen. For reisene på korte ferier fører mellomlandinger til tap av verdifull tid som er ønskelig å bruke på ferie. Ved uventede hendelser kan fort mye av tiden gå med til reising (Spencer 2008).

Tiden man bruker på reising vil kunne verdsettes høyere enn de økonomiske kostnadene for reisen. Resultatet kan være at man velger andre destinasjoner eller transportformer. (Prideaux 2000).

Med rullebaneforlengelser åpnes muligheten for større fly og nye ruter. Det fører til grunnlag for lengre flyvninger med større setekapasitet som vil gi lavere kostnader pr sete og setekilometer. Dette utløser normalt lavere priser som igjen skaper vekst i passasjertallet (Bråthen et al. 2012).

3.2.2 Billettpriser

Selv om flyselskapene frakter store volumer med passasjerer, hevdes det at flyselskapenes lønnsomhet ikke kan tillate annet enn å øke billettprisene i fremtiden. Stigende drivstoffutgifter, økende lufthavnavgifter og eventuelle miljømessige reguleringer av bransjen vil presse prisene oppover. Det vil spesielt merkes for korte flyvninger. Resultatet kan bli overkapasitet i markedet ved at passasjergrunnlaget blir lavere.

I konkurransen mellom flyselskapene er billettprisene blitt viktigere og viktigere de senere år. Forbrukerne har flere valg når det gjelder destinasjoner, tjenesteleverandører (flyselskap og lufthavn) og frekvens. I tillegg er det enkelt å sammenlikne ulike tilbud på internett. Man kan som forbruker velge reise ut i fra et bedre informasjonsgrunnlag enn det som var mulig tidligere (Njegovan 2005).

Fritidsreisende forholder seg i første omgang til to priselementer. Det er billettkostnaden ved å fly, samt kostnadene ved overnatting og fritidsaktiviteter på destinasjonen. Tidligere var transporten den største kostnaden ved reisen. Slik er det ikke lenger. Flybillettens kostnad for fritidsreisende har blitt redusert til et sted mellom 25-35 % av de totale kostnadene. En reduksjon i billettprisen på 20 % vil føre til en reduksjon i de totale kostnadene på 5 %. Forutsatt en priselastisitet på -1,5, vil reduksjonen i pris føre til en trafikkvekst på 30 % (Njegovan 2005).

Grunnet færre seter i mindre fly, er kostnadene ved å fly høyere pr setekilometer sammenliknet med fly med større setekapasitet. Dette fører til høyere billettpriser (Russon & Hollingshead 1989).

3.2.3 Volumøkning

I 2012 hadde Leknes og Svolvær til sammen ca. 184.000 passasjerer. En direkterute mellom Gimsøy og Oslo vil redusere dagens lekkasje av passasjerer til Evenes. I tillegg vil antatt lavere billettpriser ny trafikk. Redusert lekkasje til andre flyplasser og nyskapt

trafikk vil kunne føre til marked på mellom 270.000 og 280.000 passasjerer årlig ved Gimsøy i 2025 (Gravity 2013).

Den fremtidige frekvensen for flyvninger er antatt å bli lavere enn i dag. Fly med større setekapasitet vil mest sannsynlig medføre færre avganger. Passasjerene vil påføres en ventetidsulempe ved at tiden mellom avgangene for passasjerene blir lenger.

Ventetidsulempen vil det derimot kunne kompenseres for, i form av direkte flyvning med jetmaskin og dermed kortere reisetid. I tillegg vil ventetiden være mer forutsigbar enn tidligere. De reisende antas derfor å ville omdefinere sine gjøremål tilpasset avgangstidspunktet (Bråthen et al. 2012).

Flytiden med jetmaskin mellom Gimsøy og Oslo vil være på 1 time og 45 minutter. Gjennomsnittlig reisetid med fly fra Svolvær, via Bodø, til Oslo er i dag 2 timer og 36 minutter (Gravity 2013).

Større lufthavner er mer innovative enn mindre lufthavner. For at en lufthavn skal kunne være innovativ må det ligge til rette for ruter med tilstrekkelig passasjergrunnlag til at flyselskaper kan drifte disse lønnsomt.

Flyplasser i avsidesliggende regioner vil trolig ha god nytte av å samarbeide med lokalt reiseliv (Bråthen og Halpern 2012). Ved å selge inn aktiviteter og markedsføre severdigheter vil flere kunne ønske å dra til Lofoten

Charterselskapene opererer på mellomlange reiser og langdistanse flyvninger. Dette skyldes i hovedsak den økende konkurransen fra lavprisselskapene på korte ruter. Passasjerstrømmene er store og relativt lite fleksible. Fordi charter-operatørene flyr punkt-til-punkt ruter er mer fleksible til å endre sitt rutenett sammenliknet med nettverksselskapene. Skulle det vise seg at belegget på en rute ikke er god nok, kan punkt-til-punkt selskapene utnytte kapasiteten på andre ruter. Nettverksselskapene tilstreber god dekning for hele sitt nettverk. Utnyttelse av materiell og personell må derfor i mye større grad ses opp mot rutene som allerede er i flyselskapets nettverk. I motsetning til hovedfokus på tradisjonelle tjenester, vil en lufthavn som tilbyr punkt-til-punkt ruter ha fokus på fritidstjenester.

Regionale operatører betjener ofte mer fjerntliggende mellomstore eller mindre destinasjoner. Det benyttes ofte mindre fly med lavere kapasitet. På grunn av relativt høye billettpriser består kundegruppen av reisende som er villig til å betale noe mer for bedre kvalitet, som f.eks. høyere frekvens på flyvninger.

Lavprisselskaper tiltrekker seg både fritidsreisende og forretningsreisende. Lave billettpriser er viktigst for fritidsreisende (Halpern 2009).

3.2.4 Mellomlandinger og mindre fly

Det europeiske kortferiemarkedet tåler bare én mellomlanding, og for å komme til Lofoten må den mellomlandingen være i Oslo. Transfer til mindre fly via Bodø, som tradisjonelt har vært adkomsten til Lofoten, har vist seg å være vanskelig å selge (Gjerdåker, Lian og Rønnevik 2008).

Flytypen som benyttes til og fra mindre flyplasser oppleves som mindre sikker enn større fly. Sammenliknet med jetmaskin føles det trangere og det er mer støy i en mindre turbopropmaskin (Spencer 2008).

3.2.5 Kundegrupper

Det skilles mellom fritids- og forretningsreiser. Fritidsreiser er private reiser ofte i forbindelse med helgeturer og ferie, mens forretningsreiser er reiser som foretas i forbindelse med arbeid. I Norge viser Reisevaneundersøkelsen 2011 at forretningsreisende flyr mest med SAS og at fritidsreisende flyr mest med Norwegian (Denstadli og Rideng 2012). SAS er et nettverksselskap og Norwegian et lavprisselskap. Måten flyselskapene opererer på har noe å si for hvilke kundegrupper de tiltrekker seg.

3.2.5.1 Forretningsreisende

De forretningsreisende er mer følsomme for reisetid og reisetidspunkt enn fritidsreisende. Det er viktigere for dem at avgangene er regulære fremfor at de er direkte. Billettprisene er også mindre viktig. Det er i tillegg viktig for denne kundegruppen å bruke minst mulig tid på å reise, samt at de ønsker fleksible avganger og høy frekvens. Arbeidstiden er kostbar og utnyttes mindre effektivt på en flyplass enn på arbeidsplassen. Forretningsreisende er også opptatt av at alt rundt selve reisen skal være enkelt. Det være seg enkel billettbestilling, bagasjehåndtering, setereservasjon, innsjekking og annen service som gjør reisen rask og enkel (Steen 2012).

3.2.5.2 Fritidsreisende

Fritidsreisende er opptatt av pris og direkte ruter – noe lavprisselskapene ofte er best på å kunne tilby. Reisen som foretas går direkte til endelig destinasjon, og ikke via en HUB hvor man må vente på flyet som skal ta den reisende videre mot endelig destinasjon.

Reisetidspunktet er heller ikke så viktig for mange av de fritidsreisende, da disse tilpasser reisen til flyets avgang. Fritidsreiser foretas ofte i forbindelse med helg, og det er derfor viktigere med hvilken dag man kan foreta reisen på fremfor tidspunkt på dagen. En del fritidsreisende er også mindre opptatt av hvor reisen går, så lenge reisemålet er attraktivt (Steen 2012).

3.2.6 Statistikk

I kartleggingen av nåsituasjonen er det innhentet data om gjestedøgnstatistikk fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Dataene er bearbeidet av statistikknett.no. Alle registrerte overnattinger er hentet fra kommersielle overnattingssteder. Det vil si hoteller, camping og hyttegrender. Nedenfor redegjøres for statistikken som presenteres senere i rapporten.

For Lofoten og Tromsø er gjestedøgnstatistikken inndelt i hotellmarked, hotellformål og camping og hyttegrender.

Hotellmarked viser utviklingen i markedet etter gjestenes nasjonalitet.

Hotellformål viser utviklingen i marked etter formål med oppholdet. Det skilles mellom ferie/fritid (fritidsreisende), kurs og yrke i alt (forretningsreisende), kurs/ konferanse og yrkesopphold ellers.

Camping og hyttegrender viser utviklingen i gjestedøgn ved camping og hyttegrender. I denne kategorien inngår hytte, rorbu, camping, telt, campingvogn og bobil.

Markedsstruktur viser utviklingen i gjestedøgn ved hotell, camping og hyttegrender etter nasjonalitet.

Det er kun tilgjengelig statistikk for formål med oppholdet ved registrerte hotellovernattinger. Det antas at mesteparten av gjestedøgn ikke foretatt ved hotell er

fritidsreiser, selv om det i studien forutsettes at statistikken som foreligger legges til grunn for alle markeder.

For Rovaniemi har det vært utfordrende å få tak i tilsvarende data som nevnt over. Gjestedøgnstatistikken for finner og utlendinger anses som riktig, men det er usikkert hva som er inkludert i antall gjestedøgn. For Rovaniemi antas det at formål er kartlagt for alle registrerte gjestedøgn. Det begrunnes med at differansen mellom antall registrerte gjestedøgn og registrerte gjestedøgn etter formål er såpass liten.

Passasjerstatistikken for de norske lufthavner er hentet fra Avinor sin offisielle passasjerstatistikk. Det er passasjerer på ruteflyvninger innenlands-, utenlands- og charterflyvninger, samt transfertrafikk som er inkludert i statistikken i rapporten.

Passasjerstatistikken for Rovaniemi er hentet fra Finavia sin offisielle statistikk. Passasjerstatistikk etter måned er ikke tilgjengelig. Antall landinger etter måned er tilgjengelig.

4. Lofoten

Lofoten ligger i Nordland fylke i Norge og utgjøres av øyrekken fra Raftsundet til Skomvær. Austvågøy og Vestvågøy er de største øyene i areal med henholdsvis 526,7km² og 411,1 km². Gimsøya er 46,4 km² (snl.no).



Figur 5-Reiseavstander mellom aktuelle holdepunkter i Lofoten

Kjøretiden fra Evenes til Svoldvær er i overkant av to timer. Det tar også rundt to timer å kjøre fra Svoldvær til Å, helt vest i Lofoten. Evenes lufthavn har et godt flytilbud til og fra Oslo, samt direkte avganger til attraktive utenlandsdestinasjoner. Fra Evenes flys det i likhet med Leknes og Svoldvær til Bodø. Kjøretid mellom Å og Evenes er på rundt fire timer. Til Skagen tar det fra Evenes 1 time og 50 minutter. Det tar om lag en halv time fra både Leknes og Svoldvær til Gimsøy. Fra Leknes til Å er kjøretiden ca. 50 minutter (kilde: gulesider.no).

Gimsøy ligger geografisk noe bedre til med tanke på kjøreavstander for større deler av Lofoten sammenliknet med Evenes og Svoldvær. Et resultat av å plassere en lufthavn på Gimsøy vil derfor være at større deler av regionen vil kunne nyte godt av en ny og større lufthavn.

Høysesong for turisme i Lofoten er i sommermånedene. Det er først og fremst den storslåtte naturen som tiltrekker seg turister til Lofoten. Høye fjellformasjoner kombinert med hav gjør Lofoten til en perle i norsk natur. En stor del av de tilreisende benytter hotell eller rorbuer ved overnatting. Rorbuene ble tidligere brukt av fiskere til overnatting i

forbindelse med lofotfiske (Haukeland og Midtgard 2000). En del benytter seg også av overnattingstilbudet ved hyttegrender og campingplasser. Den største andelen av tilreisende overnatter privat. Noen overnatter også ved andre kommersielle overnattingssteder hvor gjestedøgn ikke registreres.

4.1 Aktiviteter og severdigheter

Lofoten tilbyr interessante aktiviteter og severdigheter for alt fra kunstinteresserte til de mer aktive. I tillegg til en fantastisk natur blir ikke Lofoten som destinasjon mindre spektakulært ved å kunne skilte med nordlys og eksotiske aktiviteter som hvalsafari. Bedriften XXLofoten planlegger og leverer aktiviteter og opplevelser i Lofoten. I dag er det mulig å spille golf på Gimsøya, kjøre RIB båt og ro kajakk i Lofotens skjærgård, dra på sightseeing, stå på ski ned fjellene, havfiske, gå på fjellturer, havørnsafari, snorkling/dykking, fjellklatring, samt bli med på ulike konkurranser som arrangeres både på land og til sjøs. I tillegg kan Lofoten friste med ulike opplevelser innen mat (xxlofoten.no).

Kunstinteresserte kan besøke Galleri Lofotens Hus i Henningsvær, hvor man kan oppleve Norges største samling av nordnorsk malerkunst fra gullalderen. Helt i vest, ute i Å, ligger Norsk fiskeværsmuseum. I tillegg er det mange andre flotte museum i Lofoten. (lofoten.info)

4.2 Kommersiell overnatting

I Lofoten er det 16 hoteller, 6 hyttefelt, 5 leilighetskomplekser, 3 «bed and breakfast», 6 rorbuer og to vandrerhjem man kan bestille overnatting på blant annet via nettsiden til Destination Lofoten.

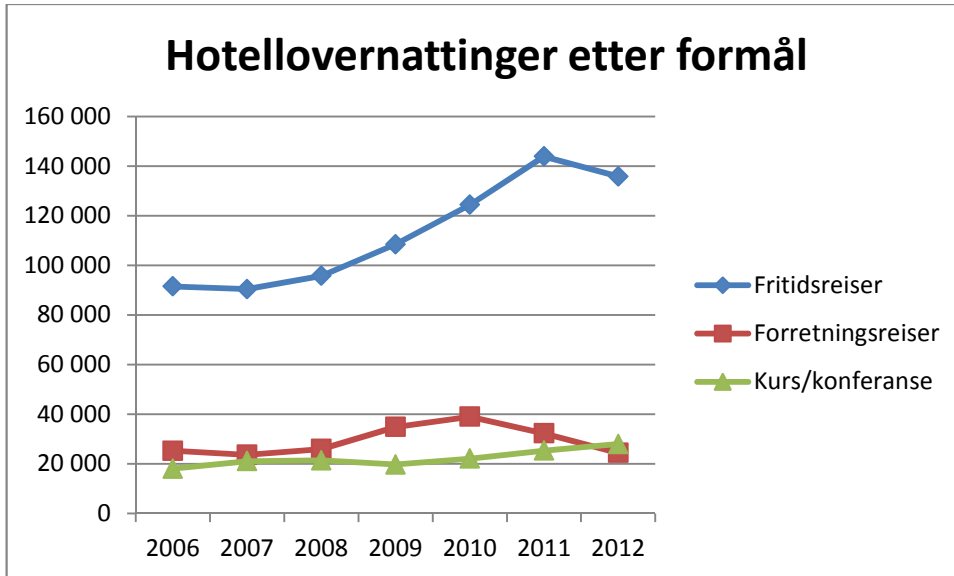
I 2012 ble det foretatt rett over 360.000 registrerte gjestedøgn i Lofoten. Det er vanskelig å få oversikt over alle som overnatter i Lofoten i løpet av året. En del tilreisende benytter seg av privat overnatting hos familie og venner eller i telt. Private overnattinger er ikke med i gjestedøgnstatistikken. I tillegg holder Statistisk sentralbyrå overnattinger ved hoteller med mindre enn 20 senger og campingplasser med mindre enn 50 oppstillingsplasser utenfor statistikken. Rorbuer kan være registret innenfor fiskenæringen og dermed blir gjestedøgnene ikke registrert. Dette gjelder for alle virksomheter som ikke er registrert innenfor hotellnæringen (Dybedal 2012).



Figur 6-Gjestedøgn i Lofoten etter nasjonalitet 2006-2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SBB

Det har de siste årene vært en god økning i antall gjestedøgn. Den største økningen er det nordmenn som har stått for. En av grunnene kan være at Lofast, Lofotens fastforbindelse (del av E10), har økt tilgjengeligheten til Lofoten. Lofast sto ferdig i desember 2007. Det er spesielt tilreisende fra Nordland som har bidratt til økningen. I 2009 økte kapasiteten på hotellsenger da Thon hotell Lofoten åpnet (Gjerdåker 2008).

4.3 Markedsstruktur etter formål

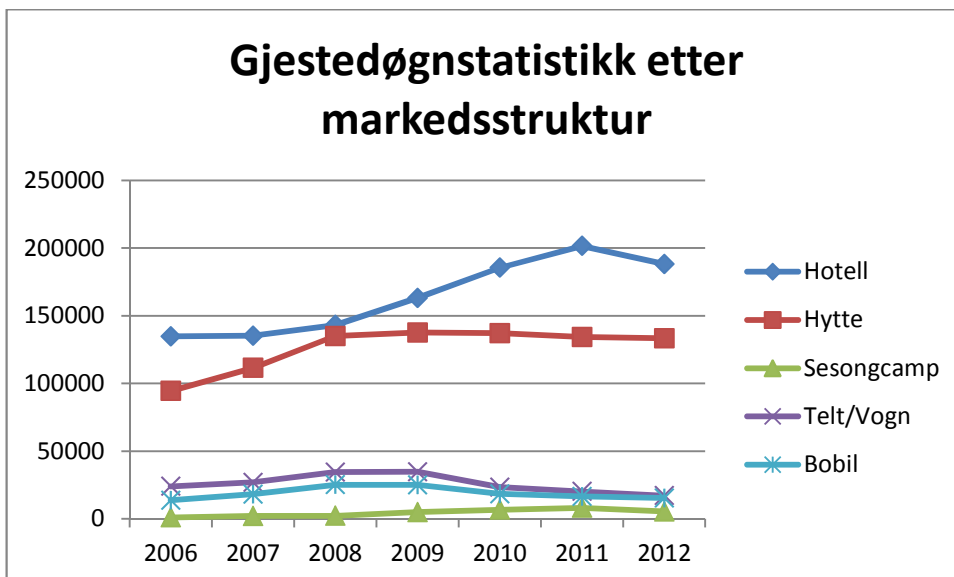


Figur 7-Gjestedøgn ved hoteller i Lofoten etter formål 2006-2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

Den helt klare trenden for Lofoten er at det er økningen i antall kommersielle gjestedøgn for fritidsreisende som de senere år har vært dominerende. Regionen hadde en høyere andel forretningsreisende i 2009 og 2010, men utviklingen har vært negativ de to siste årene. For kurs/ konferansesegmentet har det de senere år vært en beskjeden økning og andelen er fortsatt forholdsvis lav.

4.4 Markedsstruktur etter kommersiell overnatting

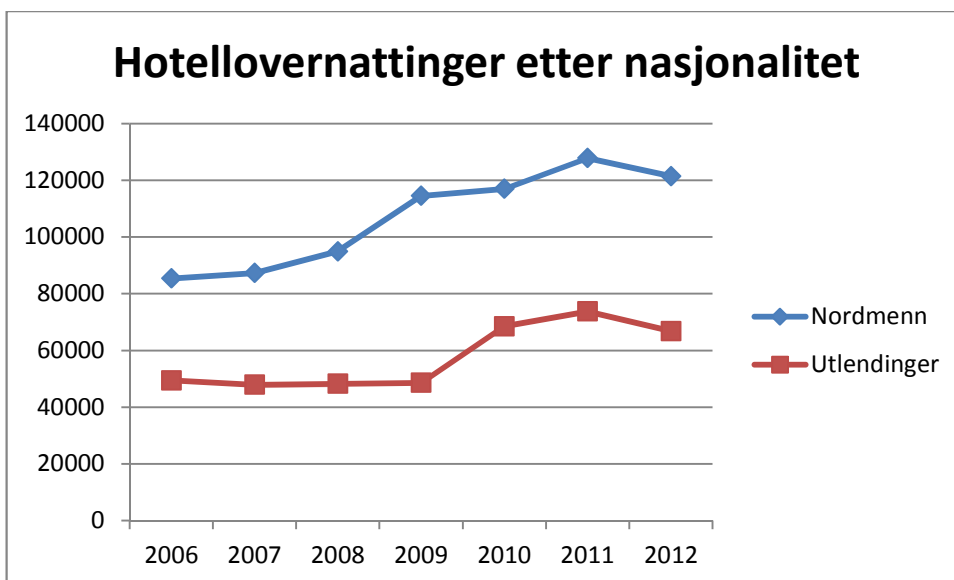
Lofoten tilbyr ulike kommersielle overnattingsmuligheter. Økningen i antall registrerte gjestedøgn i Lofoten har i hovedsak ført til økning for hotellnæringen. Nedenfor er oversikt over utviklingen for overnattinger på hotell, hytte, sesongcamp, telt/ vogn og bobil fra 2006 til 2012



Figur 8-Gjestedøgn etter marked 2006-2012. Kilde: statisikknnett.no, basert på data fra SSB

Sammenliknet med andre overnattingsfasiliteter har hotellene hatt en god og jevn økning. Overnatting på hytte har vært rimelig stabil fra 2009 og frem til 2011, mens det var nedgang i 2012. Bruk av camping i telt og bobil har sunket noe etter 2009. Dette kan ha sammenheng med at hotellkapasiteten i Lofoten økte samme år.

4.5 Hotellovernattinger



Figur 9-Gjestedøgnstatistikk ved hoteller i Lofoten etter nasjonalitet 2006-2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

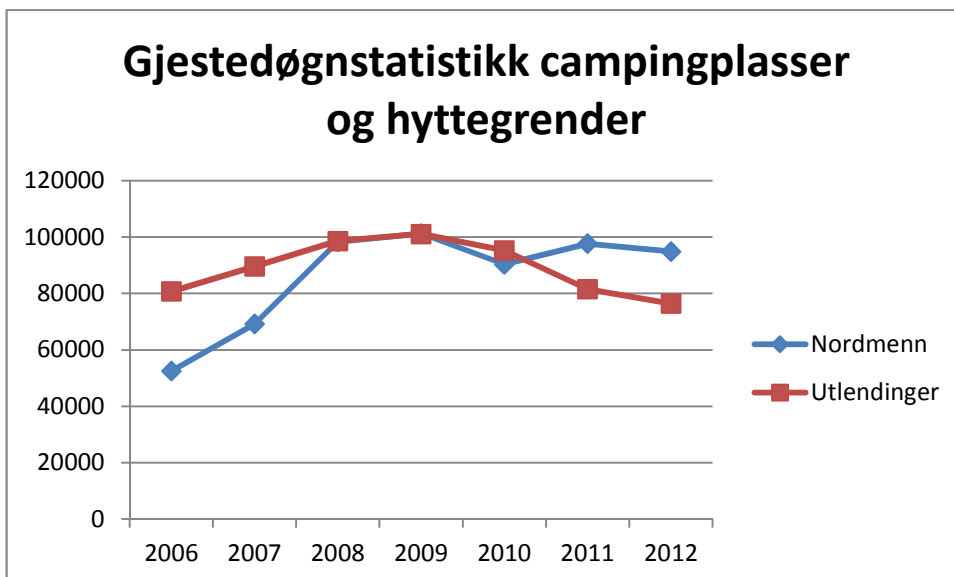
Fra 2006 og frem til 2009 økte antall hotellovernattinger foretatt av nordmenn med nærmere 36.000. Det var en liten nedgang i 2010. I 2011 var antallet rekordhøyt med over 225.000 overnattinger foretatt av nordmenn, mens det igjen var en nedgang i 2012.

Det har vært en økning i både nordmenn og utlendinger som benytter hotell siden 2006. Økningen i antall gjestedøgn har vært størst hos nordmenn, derfor er det forventet at nordmenn har stått for den største økningen i gjestedøgn også ved hotellene. Det er spesielt verdt å merke seg at utlendingene har økt antall gjestedøgn ved hoteller med 25.000 fra 2009 til 2011, mens den totale økningen i antall utenlandske gjestedøgn i samme periode bare har vært på 5.500 overnattinger. I 2010 hvor det var en nedgang i antall gjestedøgn foretatt av nordmenn, var det likevel en økning i antall hotellovernattinger sammenliknet med året før.

Markedet etterspør større kapasitet etter hotellsenger i sommermånedene. I høysesong er både kapasitet på hotell og infrastruktur det som nevnes som begrensende faktorer av flere turister til Lofoten (Iversen, ordfører Flakstad kommune 2010).

Det jobbes med å utvide overnattingskapasiteten i Lofoten. Sesongvariasjonen er en utfordring for reiselivsnæringen i Lofoten. Etterspørselen etter overnattinger er størst i juni, juli og første halvdel av august. I tillegg er det økt etterspørsel i mars måned når VM i skreifiske arrangeres og genererer trafikk til Lofoten. Denne trenden har vært lik de siste årene (Siegel, Reneview manager Thon Hotels 2013)

4.6 Campingplasser og hyttegrender



Figur 10-Gjestedøgnstatistikk ved campingplasser og hyttegrender i Lofoten etter nasjonalitet 2006-2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SBB

Fra 2006 og frem til 2009 benyttet nordmenn seg i økende grad av camping og hyttegrender. Som tidligere nevnt var det i 2010 en nedgang i antall gjestedøgn foretatt av

nordmenn. I 2012 var det en nedgang i antall turister både fra Norge og utlandet. Ut fra statistikken er det markedet for camping og hytter som har hadde den største nedgangen. Gjestedøgn i rorbuer registreres under denne kategorien. Også for nordmenn var det en nedgang i antall overnattingsdøgn i hytte og camping i 2010, men antallet døgn økte noe igjen i 2011.

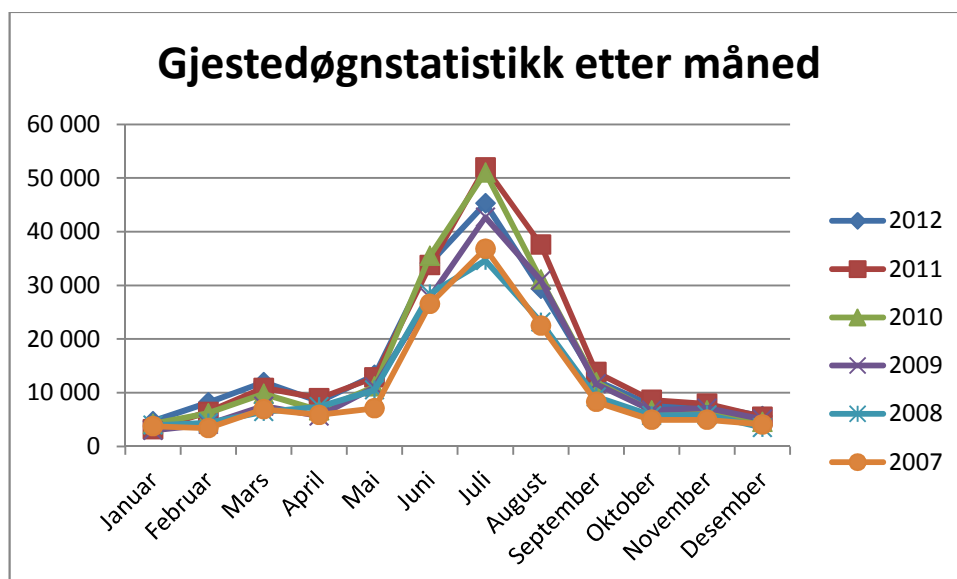
Utviklingen for overnattinger på camping og hyttegrend viser at utlendingene har redusert antall overnattinger med 20.000 i samme tidsrom som de har økt antall gjestedøgn på hotell med 25.000. Utviklingen tilsier altså at utlendinger i større grad ønsker å benytte hotell fremfor camping og hyttegrender. Mest sannsynlig har den økte kapasiteten ved Thon Hotell Lofoten bidratt til dette.

4.7 Øvrige gjestedøgn

Det antas at antall overnattinger i Lofoten i 2010 var på i overkant av en million, inkludert registrerte gjestedøgn. Gjestedøgn ved mindre kommersielle overnattingsteder, private fritidsboliger, privat overnatting hos familie/venner, camping utenom registrerte plasser og overnatting i båt (ikke cruiseskip) står samlet for den største andelen gjestedøgn i Lofoten (Dybedal 2012).

4.8 Gjestedøgn etter måned

For Lofoten er belegget ved de kommersielle overnattingsstedene høyest i sommermånedene med opp mot 50.000 gjestedøgn i juli. Resten av året har relativt lavt belegg, med rundt 5.000 gjestedøgn i de dårligst belagte månedene. Figuren nedenfor viser utviklingen over antall gjestedøgn etter måned fra 2007 til og med 2012.

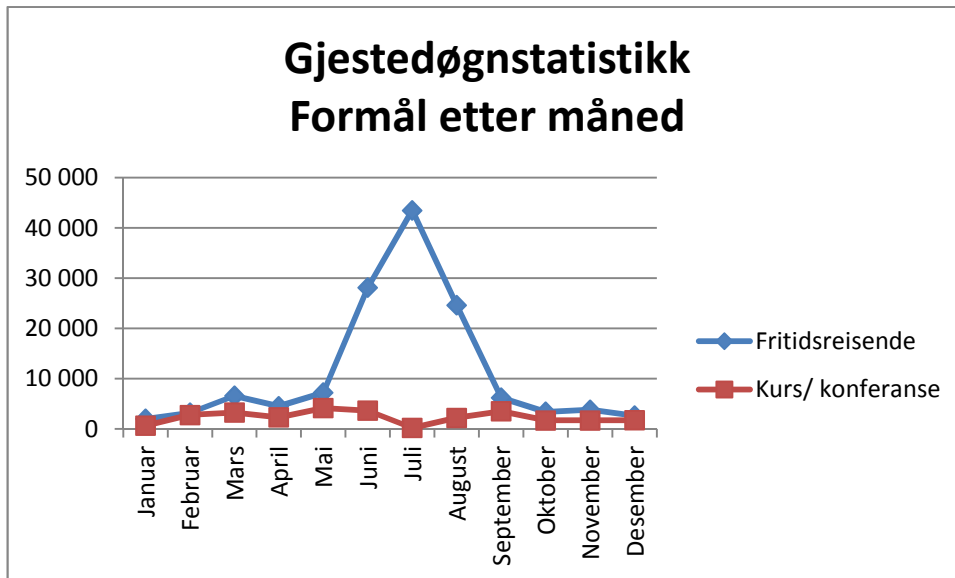


Figur 11-Sesongutvikling i Lofoten 2006-2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

Økningen som har vært i antall gjestedøgn har bidratt til en økning også utenfor høysesong. Det antas at dette også gjelder for de andre kommersielle overnattingsstedene hvor gjestedøgn ikke registreres.

4.9 Sesongutvidelse

I figuren nedenfor er antall gjestedøgn for fritids- og kurs/ konferansesegmentet etter måned i 2012 vist.



Figur 12-Gjestedøgnstatistikk ved hoteller i Lofoten etter formål 2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SBB

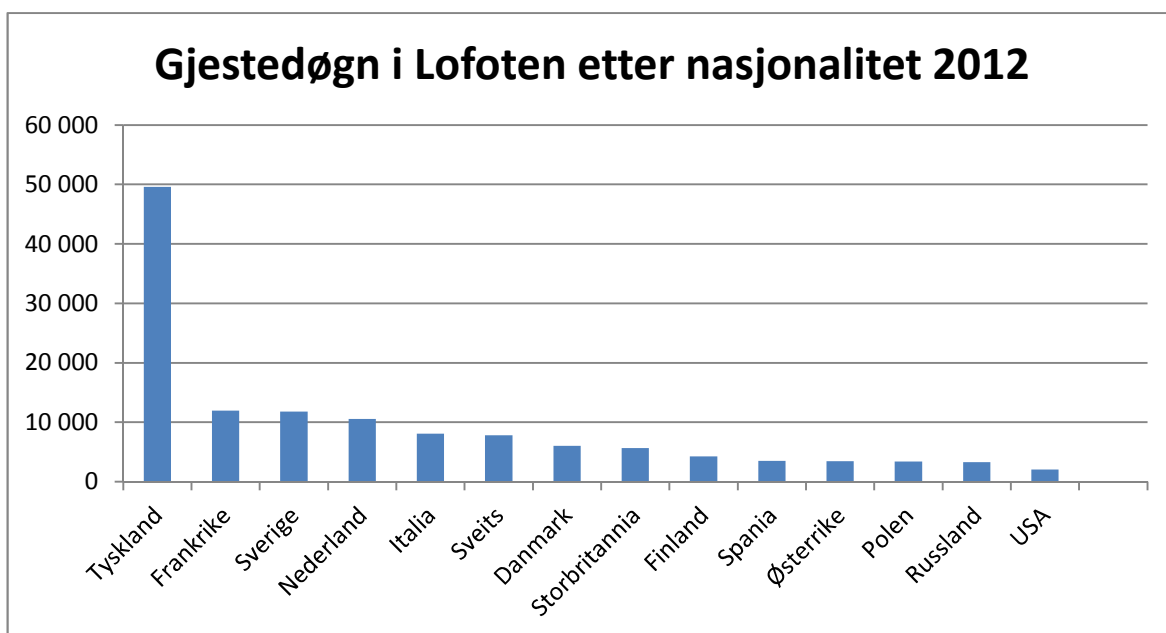
Det største potensiale for økt volum for reiselivsnæringen i Lofoten ved ny lufthavn på Gimsøy ligger antageligvis i muligheten for økning i vintersesongen, samtidig med en forlengelse av sommersesongen. Den potensielle økningen i vintersesongen henger sammen med økt tilgjengelighet og billigere flybilletter. Etterspørselen etter overnatting vil mest sannsynlig også øke om sommeren hvor det er begrenset med kapasitet ved overnattingsstedene. Ved å øke overnattingskapasiteten i Lofoten kan utfordringen for næringen bli å unngå for stor overkapasitet utenfor høysesong.

Økt aktivitet i Lofoten utenfor høysesong vil gi gevinst i form av økt omsetning og dermed mest sannsynlig også økt lønnsomhet. Dette vil kunne komme mange i Lofoten til gode. Tilreisende er avhengig av transport, overnatting og mat og drikke. I tillegg vil flere benytte seg av ulike aktiviteter som tilbys i regionen.

«Det ønskelige er å ha så liten differanse mellom lav- og høysesong som mulig, da dette blant annet vil gi mer stabile arbeidsplasser som igjen bidrar til kompetanseøkning og kvalitet» (Enger, Jordell og Holmen 2012)

4.10 Marked etter nasjonalitet

Av utlendinger er det flest tyskere som besøker Lofoten. I 2012 var det nesten 50.000 gjestedøgn som ble foretatt av tyskere. Dette var en nedgang på over 8.000 fra året før. Franskmenn, svensker og nederlendere foretok om lag 10.000 gjestedøgn hver i 2012. Ellers sto tilreisende fra Italia, Sveits, Danmark, Storbritannia, Finland, Spania, Østerrike, Polen, Russland og USA for mer enn 2.000 gjestedøgn hver i fjor. Det asiatiske markedet hadde rett over 1000 gjestedøgn i 2012.



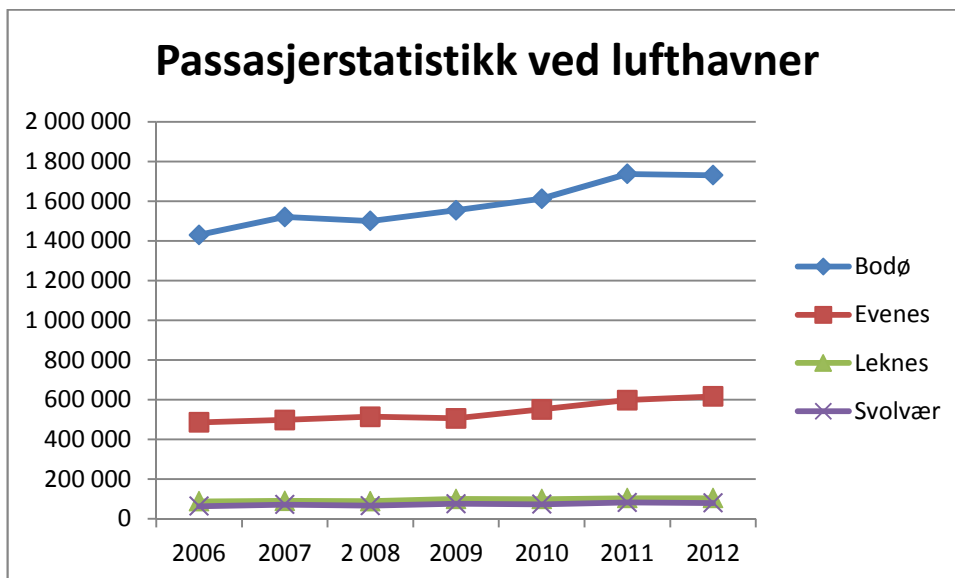
Figur 13-Gjestedøgn i Lofoten etter nasjonalitet. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SBB

4.11 Flytrafikk

4.11.1 Passasjerstatistikk

For flyreiser til Lofoten kan lufthavnene i Bodø og på Evenes benyttes. Fra begge lufthavnene kan andre transportmidler benyttes videre i Lofotområdet.

Tabellen nedenfor viser passasjerutviklingen ved lufthavnene, Bodø, Evenes, Leknes og Svolvær.



Figur 14-Passasjerstatistikk ved lufthavnene Bodø, Evenes, Leknes og Svolvær. Kilde: avinor.no

Antall passasjerer har til sammen økt med 33.000 ved Leknes og Svolvær siden 2007. Bodø lufthavn har hatt en økning på 126.000 passasjerer, mens Evenes har hatt en økning på rundt 100.000 passasjerer i samme tidsrom.

Lufthavnene Leknes og Svolvær har hatt noe økning i antall passasjerer i tidsrommet 2006 - 2012. Det er vanskelig å si nøyaktig hvor mye av trafikken på Bodø og Evenes som er relatert til turisme i Lofoten, men en god del av trafikken ved Bodø lufthavn er transfertrafikk som går videre til/ fra Lofoten.

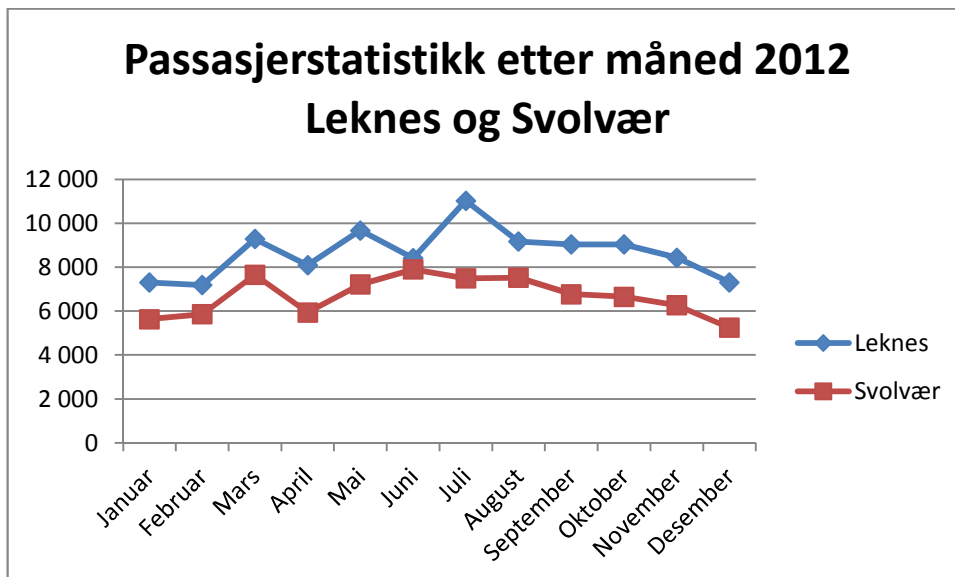
Fra 2007 til 2011 hadde Leknes en gjennomsnittlig økning i passasjertrafikk på 13,5 %, mens Svolvær hadde en gjennomsnittlig økning på 8,1 %. For Svolvær lufthavn har et resultat av Lofast vært at flere reisende fra Lødingen benytter lufthavnen i større grad enn tidligere. Reisetiden fra Lødingen til Svolvær med bil er blitt redusert. Siden Svolvær

lufthavn har bedre frekvens på flyvninger til og fra Bodø enn det Evenes har, velger flere fra Lødingen å bruke Svolvær fremfor Evenes når de skal fly til Bodø (Opshal, lufthavnsjef Svolvær 2013).

Leknes og Svolvær hadde en nedgang i antall passasjerer i 2008, året etter Lofast sto ferdig. Dette skyldes i hovedsak at det var nedgangstider i markedet. Utbyggingen av Lofast genererte trafikk ved Svolvær lufthavn. Da anlegget var ferdig førte det også til frafall av en del arbeidere som benyttet lufthavnen flittig i byggeperioden (Opshal, lufthavnsjef Svolvær 2013). Antall passasjerer har jevnt over økt igjen etter denne nedgangen.

Passasjerstatistikken viser økt trafikk ved Leknes og Svolvær i sommermånedene. Mars er også en måned hvor aktiviteten er noe høyere. Aktivitetsnivået i regionen gjennom året gjenspeiles til en viss grad i passasjerstatistikken for lufthavnene. Antall passasjerer ved lufthavnene har økt de senere år.

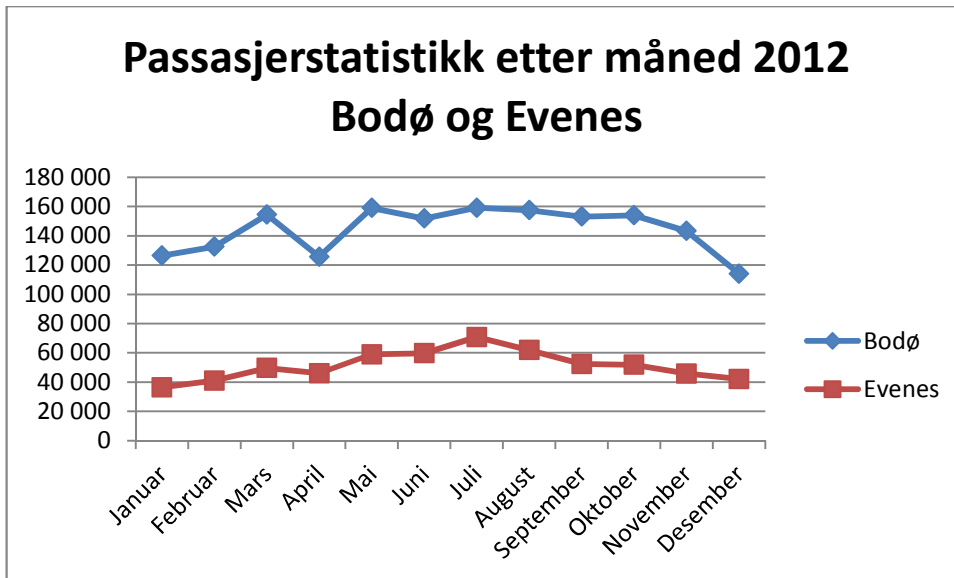
Figuren nedenfor viser utviklingen i passasjerstatistikken ved Leknes og Svolvær månedsvis i 2012. Trenden har vært ganske lik de siste årene, selv om passasjertallene gjennom årene har økt.



Figur 15-Passasjerstatistikk Leknes og Svolvær 2012. Kilde: avinor.no

Av alle reisende med fly fra Leknes og Svolvær var det ca. 60.000 passasjerer som skulle til Bodø, mens ca. 116.000 reisende enten skulle til Sør-Norge eller til utlandet. Lekkasjen til Evenes fra Leknes og Svolvær lufthavn var i 2011 på 36.000 reisende (Gravity 2013).

Figur 16 viser utviklingen i passasjerfall for Bodø og Evenes etter måned. Også ved disse lufthavnene skiller mars måned seg noe ut. Transfertrafikken er inkludert statistikken, men denne alene øker ikke i like stor grad.



Figur 16-Passasjerstatistikk Bodø og Evenes 2012. Kilde: avinor.no

4.11.2 Flytilbudet

SAS og Norwegian flyr tre rundturer direkte mellom Oslo og Evenes hver dag i løpet av vinteren. Sommeren 2013 øker Norwegian frekvensen med en rundtur om dagen. I juni starter Norwegian også opp to rundturer ukentlig fra Bergen, tre rundturer fra Trondheim, samt tre rundturer fra Sandefjord. Etterspørselen etter flyreiser ved Evenes øker i sommermånedene. Det antas at en del av passasjerene er fritidsreisende som skal til Lofoten. Widerøe flyr mellom Evenes og Trondheim to ganger i uka på sommeren, i tillegg til daglig rundtur fra Tromsø og 6 dager i uka fra Bodø.

Fra Evenes er det et godt tilbud med charterfly til destinasjoner som Alicante, Chania, Las Palmas, Kreta og Gran Canaria. Økningen i chartertrafikk skyldes i hovedsak økt tilbud og etterspørsel på flyvninger tilpasset nordmenn ut fra lufthavnen (Bergstedt og Berntzen 2013).

Alicante	Bodø	Gran Canaria	Sandefjord
Andenes	Burgas	München	Tromsø
Antalya	Chania	Oslo	Trondheim
Bergen	Dubrovnik		

Figur 17-Destinasjoner fra Harstad/ Narvik lufthavn Evenes. Kilde: avinor.no

Bodø har et stort rutetilbud fra sin lufthavn. To ruteflyvninger og seks charterruter utenlands i tillegg til en god del innenlandsruter. Flere av rutene går med mindre fly til mindre områder. En god del av trafikken ved Bodø er transfertrafikk. Transfertrafikken inngår i passasjerstatistikken.

Andenes	Harstad/Narvik	Namsos	Stavanger
Antalya	Leknes	Narvik	Stokmarknes
Bergen	Longyearbyen	Oslo	Svolvær
Brussel	Luleå	Rørvik	Tromsø
Brønnøysund	Mo i Rana	Røst	Trondheim
Burgas	Molde	Sandefjord	Værøy
Chania	Mosjøen	Sandnessjøen	Wien
Gran Canaria			

Figur 18-Destinasjoner fra Bodø lufthavn. Kilde: avinor.no

Det antas at deler av lekkasjen fra lufthavnene i Lofoten og Vesterålen skyldes attraktive direkteruten utenlands som er tilgjengelig fra Evenes.

4.11.3 Tilfeldig billettsøk Svolvær - Oslo

Et søk på flybillett på SAS sine hjemmesider, med avgang fra Svolvær til Oslo fredag 19.juni 2013 gir ni mulige kombinasjoner. Det er fem flyvninger fra Svolvær til Bodø (som korresponderer med fra Bodø til Oslo med SAS) og syv flyvninger fra Bodø til Oslo. Pris i økonomiklasse og total reisetid varierer avhengig av hvilke av de ni kombinasjonene man velger fra Svolvær. Det alternativet som gir kortest reisetid fra Svolvær til Oslo oppgis å være 2 timer og 20 minutter. Alternativet som gir størst tidsbruk har en reisetid på 6 timer og 5 minutter. De fleste gjennomgående billettene tilbys til en pris på mellom 1.500 og 2.000 kroner.

Fordelen med gjennomgående billetter er at Widerøe og SAS tar ansvaret for hele reisen ved forsinkelser eller kanselleringer, fremfor om man bestiller billettene separat. Man slipper også å hente eventuell bagasje i Bodø for så å sjekke inn på nytt for flyvningen fra Bodø til Oslo. Skulle bagasjen bli forsinket tar flyselskapet ansvar for at denne kommer frem til endelig destinasjon. Det er noe av grunnen til at gjennomgående billetter ofte er dyrere enn to enkeltbilletter (Steen 2005).

Bestiller man flybillett med Widerøe fra Svolvær til Bodø, og flybillett med Norwegian fra Bodø til Oslo, må disse kjøpes separat. Norwegian er satt opp med fire avganger fra Bodø til Oslo til en pris på 399 kroner (eksklusiv innsjekket bagasje, setereservasjon og andre gebyrer) fredag 19.juli 2013. Med kombinasjonen Widerøe/ Norwegian er det mulig å komme seg fra Svolvær til Oslo for 1100 kroner i økonomiklasse.

4.12 Annen infrastruktur

4.12.1 Lofast

Vegforbindelsen Lofast åpnet i desember 2007. Vegparsellen består av flere tunneler og broer som sørger for ferjefri fastlandsforbindelse til Lofoten. Fastlandsforbindelsen gir store reisetidsbesparelser. Fra Evenes til Svolvær tar det i dag 2 t 20 minutter med bil. Lofast har bidratt til en tidsbesparelse på 1,5 time. Året etter at Lofast åpnet økte turismen i Lofoten med 14 % sammenliknet med året før. Økningen i antall gjestedøgn i Lofoten fra 2007 til 2011 har vært på rundt 87.000 overnattinger. Økningen i antall passasjerer ved Evenes i samme tidsrom var på rundt 96.000.

Lekkasjen fra Lofoten til Harstad/ Narvik lufthavn Evenes for fritidsreisende fra/til Lofoten økte også (Gjerdåker, Lian og Rønnevik 2008).



Figur 19-Oversiktskart over fastlandsforbindelsen Lofast. Kilde: Gjerdåker, 2008

Noe av trafikken ved Bodø lufthavn er nå overført til Evenes. Selv om Evenes har hatt en økning i trafikk, var det i 2008 andre ruter som genererte økt trafikk ved lufthavnen enn trafikk relatert til Lofoten. Det skyldes blant annet at chartertrafikken fra Evenes økte med 8.000 passasjerer. Etterspørselen etter flyreiser har med andre ord økt som følge av andre grunner enn turisme til Lofoten. Lofast har økt tilgjengeligheten til Lofoten og Vesterålen fra Evenes.

Ved Evenes ble det behov for større kapasitet på bussoppstillingsplasser ved lufthavnen etter at Lofast åpnet. Bussoppstillingsplassen utenfor terminalen ble derfor utvidet. Det tok noe tid før kollektivtransporten fra Harstad/ Narvik lufthavn Evenes til Lofoten var på et nivå som opplevdes som tilfredsstillende (Bergstedt og Berntzen 2013)

Det er først og fremst lokale tilreisende med bil som har ført til en økning i besøkende til Lofoten. Denne økningen antas det at Lofast er en direkte årsak til. Lofast gir først og fremst effekt for de som får reisetiden redusert nok.

Som leverandøren av aktiviteter og opplevelser i Lofoten, ser XXLofoten på kombinasjonen Evenes og Lofast som en viktig inngangsport til Lofoten (Gjerdåker, Lian og Rønnevik 2008).

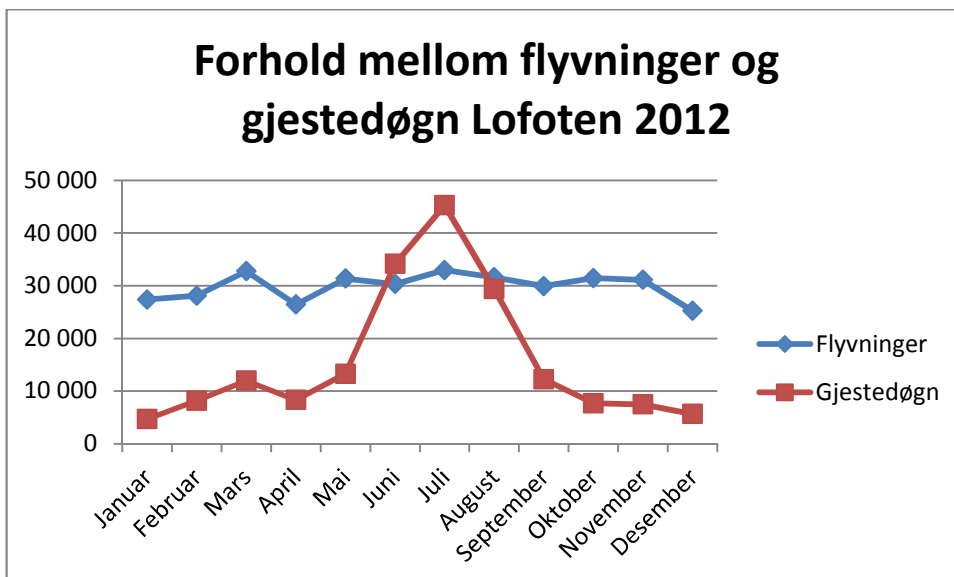
4.12.2 Hurtigruta og annen sjøtransport

Hurtigruten trafikkerer Norges kyst fra Bergen i sør til Kirkenes i Nord. På sin ferd nordover og sørover har Hurtigruten flere stopp i Lofoten. Stamsund, Svolvær og Stokmarknes er havner hvor Hurtigruten legger til kai. I tillegg er det et opphold i Sortland i Vesterålen.

Det går daglig ferje mellom Moskenes og Bodø og Svolvær og Skutvika.

4.13 Forholdet mellom flyvninger og gjestedøgn

Sammenlikner man antall kommersielle gjestedøgn med antall flyvninger til lufthavnene i Lofoten (Værøy og Røst er ikke inkludert), ser man at forholdet endres i noe i sommer månedene.



Figur 20 - Forholdet mellom gjestedøgn og flyvninger Lofoten 2012. Kilde: avinor.no og statistikknett.no, basert på data fra SBB

Generelt bidrar en ukes ferie for en person i Lofoten til seks gjestedøgn og to flyvninger i statistikken dersom man bor på et overnattingssted som registrerer gjestedøgn og benytter fly inn og ut fra Lofoten i forbindelse med reisen. Tidligere er det beskrevet at antall passasjerer ved lufthavnene i Lofoten øker om sommeren, men antall gjestedøgn har en betydelig større økning i samme periode. Det må også tas med at det er under halvparten av gjennomførte gjestedøgn som faktisk registreres i Lofoten. Det vil være naturlig å anta at de gjestedøgn som ikke registreres også foretas med forholdsvis lik fordeling som det som registreres i løpet av året. I forhold til gjestedøgnene som foretas i Lofoten i sommermånedene er økningen i passasjertallene for reisende til og fra Lofoten ganske beskjeden.

5. Lufthavn på Gimsøy

5.1 Økt konkurranse

En 2.000 meter rullebane vil åpne for at større fly kan operere til/ fra Lofoten. Det vil derfor kunne bli økt konkurranse blant flyselskapene, forutsatt at passasjergrunnet blir stort nok. I første omgang er det lite trolig at det blir noen konkurranse på rutenettet til og fra Gimsøy. Til det virker passasjergrunnet å være for lite. Bråthen et al. (2012) har kommet frem til at det ikke er marked for flere ruter enn det som allerede er foreslått. Dersom det årlig er marked for rundt 150.000 passasjerer til Oslo fra Gimsøy, har mange av flytypene SAS og Norwegian benytter for stor setekapasitet til at noen av selskapene vil fly ruten.

Widerøe må i fremtiden erstatte flytypen de benytter på kortbanenettet for å kunne beholde markedsandeler. Skulle de gå til anskaffelse av jetfly med mindre setekapasitet enn det SAS og Norwegian har, kan ruten mellom Gimsøy og Oslo være en lønnsom å drifte. Widerøe eller en annen regional aktør kan være godt tilpasset tynnere ruter med mindre jetmaskiner (Bråthen, Halpern og Williams 2012). Det er lite trolig at mer enn ett flyselskap vil entre markedet. Da vil det kunne være belegg for tre rundturer daglig.

Chartertrafikk inn til Nord-Norge er svært begrenset. Eventuelle charterruter inn til Gimsøy vil, i likhet med Rovaniemi kunne føre til økt turisme fra utenlandske markeder. En av grunnene til at mange besøker Rovaniemi, er deres markedsføring av julenissen. Vinteren 2010/ 2011, var det planlagt 600 charterflyvninger til Nord-Finland. I Indre Troms ble det forsøkt å markedsføre snømannen i håp om besøk fra flere tilreisende. I likhet med Nord-Finland ble det satset på charterflyvninger. Denne satsingen på flyvninger inn til Bardufoss ble mislykket. Grunnen er at reiselivsaktørene i Nord-Norge må bære den økonomiske risikoen (nrk.no). Inntil et eventuelt charterfond er på plass, er det tvilsomt om charterselskapene vil fly inn utenlandske turister fra Europa.

Det er nettopp charterflyvninger som ser ut til å være en suksessfaktor for turisme i Nord-Finland og Rovaniemi. Under reiselivsdagene 2011 sa leder av interimsstyret i NHO reiseliv, Geir Solheim (2011) følgende:

«Vi kan knapt se noe bedre formål for regional utvikling enn å bruke penger på en flygarantiordning. I Nord-Finland har chartertrafikken enorm betydning for en rekke

destinasjoner, enten det handler om julenissen eller alpint. Den nordnorske landsdelen har et mye mer variert tilbud å by på enn våre kjære naboer i øst. Finland har brukt EU midler til å bygge opp sine tilbud. For Nord-Norge ligger mulighetene først og fremst i et flyfond».

Avinor støtter arbeidet med charterfond for Nord-Norge som NHO Reiseliv Nord-Norge leder (Meld. St. 38 (2012–2013)). Et charterfond skal bidra til å stimulere charteroperasjoner til landsdelen (Plan for virksomheten 2012-2014, Avinor)

5.2 Billigere billetter og nyskapt trafikk

Som tidligere beskrevet er direkte flyvninger spesielt interessant for fritidsreisene.

Etterspørselen på flyreiser til Lofoten ved etablering av Gimsøy lufthavn vil som følge av lavere billettpriser sannsynligvis øke. Det vil bli enklere og billigere å dra til Lofoten, også på kort varsel. Det vil igjen føre til nyskapt trafikk.

Transportøkonomisk institutt har ut fra intervjuer avdekket at det er en lekkasje på 33 % av de reisende fra Svolve til Evenes på flyvninger til Oslo. Av lekkasjen er hele 80 % fritidsreisende. Det tilsier at prisfølsomheten er ganske mye større for fritidssegmentet enn for forretningsreisende til og fra Lofoten. Lekkasjen til Evenes fra Leknes og Svolve er til sammen 17 % (Gravity 2013).

Direkte rute mellom Oslo og Leknes og/ eller Stokmarknes med turboprop ville redusere lekkasjen til Evenes (Gjerdåker, Lian og Rønnevik 2008). Det vil derfor mest sannsynlig være tilfellet ved direkte rute mellom Gimsøy og Oslo med jettfly også. Kjøretiden mellom Gimsøya og Evenes er ikke lenger enn at det vil hindre lekkasje mellom lufthavnene. Siden flere direkteflyvninger er tilgjengelig fra Evenes, vil det også med Gimsøy være lekkasje til Evenes (Lian og Rønnevik 2011). Informasjon om avgangstider og billettpriser med ulike flyselskap fra de ulike lufthavnene er lett tilgjengelig på internett og det er enkelt å sammenlikne tilbudene. Fordi billettprisen oftes utgjør en betydelig del av de generaliserte reisekostnadene, vil billettprisen ha betydning for om man velger å dra fra en annen lufthavn enn den man normalt «sogner til», selv om reisetiden er lenger.

En tur/ retur billett i fritidsmarkedet mellom Oslo og Lofoten (Leknes/ Svolve) kostet i gjennomsnitt 2.700 kroner i 2011 (Lian et al. 2011). Lian, Thune-Larsen og Draagen (2011) har estimert en billettpris for direkteflyvninger mellom Oslo og Gimsøy på et sted

mellom 1700 – 1900 kroner tur/ retur i fritidsmarkedet. Dette vil da føre til at man sparer 900 kroner sammenliknet med dagens tilbud. Bråthen et al. (2012) har estimert en billettpris på ca. 1030 kroner en vei. Forskjellen har sammenheng med estimatet for hvor stort passasjergrunnet vil bli, men også hvor stor setekapasiteten vil være. Mindre fly har en høyere setekostnad sammenliknet med større fly.

Dersom man i liket med Njegovan (2005) legger til grunn en priselastisitet på -1,5 oppnår man en trafikkvekst på 50 %. Da er ikke fordelene ved et nytt forbedret tilbud med kortere reisetid inkludert.

Leknes og Svolvær hadde til sammen 184.180 reisende i 2012. Trafikk til Oslo og Sør-Norge er på ca. 35.000 ved Leknes og 19.000 ved Svolvær (Lian et al. 2011). En økning i passasjerer på 50 % vil bety en økning totalt på 81.000 reisende.

Solvoll, Jørgensen og Mathisen (2011) konkluderer med at priselastisiteten for flyreiser varierer betydelig. Priselastisiteten ligger i det de omtaler som et normalt intervall, -0,6 til -1,5. En endring i billettprisen på 1 % vil føre til endret volum på mellom 0,6 % og 1,5 %.

Njegovan (2005) gjorde undersøkelser som tilsier at den relative endringen i kjøpekraft var viktigere enn billettprisen for flyreiser utenlands. Man drar nødvendigvis ikke til en destinasjon selv om det er billig å fly dit, da det kan være veldig økonomisk kostbart å oppholde seg der. Selv om Njegovan (2005) i denne undersøkelsen har sett på utenlandske destinasjoner, kan det også være forskjeller innad i et land. I gjennomsnitt ligger forbruket pr. gjestedøgn i Lofoten 10-15 % over gjennomsnittet for Nordland (Dybedal 2012).

Sett at flybilletten til 2.700 kroner utgjør 30 % av de totale reisekostnadene. De totale reisekostnadene vil da være 9.000 kroner. En nedgang på 900 kroner for flybillett gir en reduksjon på 10 % i totale reisekostnader. Fordi det ser ut til å være mer kostbart å besøke Lofoten antas derfor at priselastisiteten totalt sett ikke vil ligge på -1,5. Innenfor det normale intervallet Solvoll, Jørgensen og Mathiesen (2011) kom frem til vil økningen i reisende til Lofoten, med de fortsettelser som er gjort med tanke på endring i billettpris ligge et sted mellom 20 % og 50 %. Etersom priselastisiteten antageligvis vil være høyere enn -1,5, grunnet et høyere kostnadsnivå/ forbruk i Lofoten, kan det virke som om Lian, Thune-Larsen og Draagen (2011) og Bråthen et al. (2012) ikke har lagt til grunn en priselastisitet på -1,5. Bråthen et al. (2012) har i sin rapport om endringer i

lufthavnstrukturen kommet frem til en økning innen fritidsmarkedet på 35 % og forretningsmarkedet på 18 %.

I tillegg nevnes det at fraktkostnader vil kunne reduseres. En utbygging av Gimsøy kan også føre til at næringers lønnsomhet forbedres ved at det geografiske markedet utvides (Bråthen et al. 2003)

5.3 Kapasitet og frekvens

Årlig vil det kreves et marked på omlag 200.000 passasjerer på en rute mellom Gimsøy og Oslo med et 186 seters fly for at det daglig kan flys tre rundturer. Norwegian har i hovedsak Boeing 737-800 med 186 seter tilgjengelig på sine flyvninger. SAS har en stor andel av denne flytypen i sin flåte, men med en kapasitet på opptil 176 seter. Tabellene nedenfor viser beregninger for et fremtidig marked for ny lufthavn på Gimsøy. Av nyskapt trafikk vil noe være økt turisme, men det vil også foretas flere reiser ut av Lofoten.

Tabell 2- Passasjerer (1000) for jetflyrute Lofoten- Oslo 2016. Kilde: Lian, Thune-Larsen og Draagen, 2011

Passasjergrunnlag Lofoten-Oslo	
Yrkesreiser sør for Trondheim	25000
Fritidsreiser sør for Trondheim	30000
Reiselivstillegg - jetfly	40000
Tilbudsstimulering	40000-70000
Overført fra Evenes	15000
Trafikkvekst 15 % (2 % pr år)	25000
Totalt	175000-205000

Tabellen over forutsetter at overnattingskapasiteten er tilstrekkelig og at billettprisene tilsvarer et nivå som det kan forventes at lavprisselskapene vil legge seg på.

Bråthen et al. (2012) har et noe lavere estimat. Tallene fremkommer av tabellen nedenfor. Deres estimat er på ca. 175.000 passasjerer. Tar man med passasjertallene for Trondheim, Helgeland, Bodø, Tromsø og Finnmark er estimatet på ca. 277.000 passasjerer årlig ved Gimsøy.

Tabell 3-Passasjergrunnlag Gimsøy - Oslo/ utland/ Sør-Norge. Kilde: Bråthen et al. (2012)

Passasjergrunnlag Gimsøy - Oslo/ utland/ Sør-Norge	
Oslo - Utlandet	102897
Sør-Norge	23360
Tilbakeført fra Evenes	47555
Totalt	173812

Det oppgis at det med dette passasjergrunnlaget ikke er grunnlag for andre ruter enn til Bodø og Oslo. Om det forutsettes at 85 % av trafikken til Oslo/ Utland/ Sør-Norge flys direkte vil det forutsette et passasjergrunnlag på ca. 148.000 passasjerer. Flytype med setekapasitet på 125 seter vil gi grunnlag for tre rundturer daglig, forutsatt en kabinfaktor² på 74 %. Skulle det vise seg at passasjergrunnlaget for direkterute mellom Oslo – Gimsøy er for lavt, eller at passasjergrunnlaget bli lavere grunnet høyere billettpriser, vil man kunne ende opp med to rundturer daglig.

I begge estimatene forutsettes det at en stor del av dagens lekkasje over Evenes tilbakeføres til Gimsøy. Dersom billettprisene i markedet øker, vil det mest sannsynlig føre til at færre velger å fly. Estimater på 200.000 passasjerer for Lofoten – Oslo er helt i grenseland i forhold til nødvendig passasjergrunnlag med tre rundturer daglig med et 186 seters fly. Tre rundturer mellom Gimsøy og Oslo er nødvendigvis ikke det forretningsmarkedet etterspør. Lavere frekvens vil føre til lenger ventetid mellom avgangene. Fritidsreisende er ikke så opptatt av avgangstidspunkt. Verdien som oppnås ved direkte flyvninger til Oslo vil kunne kompenseres for dette (Bråthen et al. 2012). Uansett vil frekvensen ha betydning for tilbudet og etterspørselen også for fritidsreisende.

Mellom Oslo - Kirkenes ble det i 2011 fløyet 180.000 passasjerer. Dette er innenfor intervallet i passasjergrunnlag som er estimert for Oslo – Gimsøy (Denstadli og Rideng 2012). Daglig er det tre rundturer på denne strekningen. SAS flyr to, mens Norwegian flyr en. Både SAS og Norwegian har en avgang hver på formiddagen (avinor.no). Ettersom det bare er en halvtimes mellomrom mellom disse to avgangene kan tilbudet totalt sett betraktes som to daglige avganger, en på formiddagen og en på kvelden. I vinteren 2012 fløy både Norwegian og SAS bare en rundtur på formiddagen. Grunnen var at passasjergrunnlaget var for lite vinterstid (Nordlys.no). Passasjergrunnlag på om lag 150.000 mellom Oslo og Gimsøy er best tjent med et flyselskap hvis det er det som skal til for å sikre god frekvens. Når passasjergrunnlaget øker vil flere flyselskap ville kunne konkurrere på ruten og da vil samme «problematikk» som i Kirkenes oppstå. Det antas dog at det ikke vil skje før passasjergrunnlaget er stort nok.

Større fly vil føre til at frekvensen ved Gimsøy vil bli lavere enn med dagens rutetilbud, men også redusere kostnadene pr sete. Kapasiteten vil bli høyere i forhold til dagens

² Forholdet mellom solgte seter og tilgjengelig kapasitet i flyet

rutetilbud til Oslo. Det vil bli behov for færre fly. Det er muligens passasjergrunnlag for ni rundturer daglig fra Gimsøy, hvorav tre flyvninger direkte til Oslo og seks til Bodø. I studien forutsettes det uendret tilbud ved Evenes.

Tabell 4-Mulig frekvenstilbud ved Gimsøy. Kilde: Gravity 2013 og Bjørn Opshal, lufthavnsjef Svolvær 2013

	Gimsøy		Leknes		Svolvær		Evenes	
	Dagens struktur	Ny lufthavn	Dagens struktur	Ny lufthavn	Dagens struktur	Ny lufthavn	Dagens struktur	Ny lufthavn
Oslo		3					7	7
Bodø		6	9		7		2	2

Direkteflyvning med jetmaskin vil føre til nyskapt trafikk grunnet kortere reisetid og lavere billettpriser. Flytyper har også innvirkning på valg av destinasjon, som igjen kan ha innvirkning på trafikkvolumet.

Det vil fortsatt være mulig å fly mellom Gimsøy og Oslo via Bodø, slik at dagens rutetilbud opprettholdes, men med lavere frekvens.

5.4 Redusert reisetid

Gjennomsnittlig fly- og ventetid er på 2 timer og 40 minutter om man flyr fra Leknes eller Svolvær til Oslo via Bodø. I dag er flytiden med jettfly fra Evenes til Oslo 1 time og 40 minutter (kilde: sas.no). Skal man fly til/ fra Svolvær/ Leknes til Oslo slik ruteopplegget er i dag, må man mellomlande i Bodø. Widerøe flyr Lofoten – Bodø. SAS og Norwegian flyr passasjerene mellom Bodø og Oslo. Flytiden mellom Oslo og Gimsøy vil være 1 time og 35 minutter. Direkte flyvninger mellom Lofoten og Oslo vil i gjennomsnitt dermed føre til redusert reisetid på en time om man ser bort i fra endring i tilbringertid til/ fra Gimsøy.

For reisende fra eksempelvis Tyskland vil ikke tidsbesparelse på 1 time utgjøre like stor forskjell som for reisende fra Oslo. Grunnen er at tyskerne i utgangspunktet har en større reisetidskostnad. Besparelsen vil ikke utgjøre like stor andel av de generaliserte reisekostnadene. Som nevnt i forrige kapittel, vil frekvensen på flyvninger til og fra Lofoten kunne bli lavere ved realisering av Gimsøy. Avhengig av hvor godt flyvningen mellom Oslo og Gimsøy korresponderer med flyvninger fra Tyskland, er sjansen for lenger ventetid i Oslo en mulighet grunnet lavere frekvens. For å unngå lang ventetid ved mellomlanding i Oslo vil frekvensen mellom Oslo og Gimsøy være viktig.

Direkte ruter og/ eller charterflyvninger føre til lavere reisetidskostnader ved at man unngår ventetid ved mellomlandinger.

5.5 Reiseformålene

5.5.1 Fritidsreisende

Sannsynligvis vil bedret tilgjengelighet, billigere flybilletter og kortere reisetid føre til at fritidsreisende besøker Lofoten også utenom høysesong. Etterspørselen etter reiser til Lofoten vil også øke om sommeren.

5.5.2 Kurs og konferanse

Det virker å være utfordrende å få lagt kurs og konferanser til hotellene i Lofoten. Thon hotellet i Lofoten er et kurs og konferansehotell og deres oppfatning er at reisetiden for potensielle kunder i Sør-Norge synes å bli for lang og at reisen blir kostbar. For større grupper er også kapasiteten på flyvninger en begrensende faktor (Siegel, Reneview manager Thon Hotels 2012). I de tilfeller hvor større grupper reiser samlet til Lofoten er de avhengig av andre mer tidkrevende transportmidler som båt eller buss. Eksempelvis vil derfor destinasjoner som Tromsø og Trondheim ha et konkurransefortrinn, da tilbringertid fra flyplass til endelig destinasjon ofte er mye mindre.

Gimsøy lufthavn kan muliggjøre for flere og større arrangementer i Lofoten. Større fly er avgjørende for å kunne ta imot større grupper samtidig. Økt kapasitet på fly er avgjørende for å kunne frakte større grupper samlet til Lofoten.

5.5.3 Tjenestereiser

I dag er frekvensen god og tilbringertid til lufthavnene er liten, da det er kort vei til en lufthavn for mange. Frekvensen på flyvninger til og fra Oslo vil bli dårligere enn i dag. Det vil være mulig å fly via Bodø som i dag, som kan være en fordel for de som reiser i forbindelse med jobb.

5.6 Besparelser fra A til Å

Lofoten er i konkurranse med mange andre attraktive destinasjoner for reisende i fritidssegmentet. Lofoten en mindre tilgjengelig destinasjon for mange enn flere andre destinasjoner som også kan tilby bla. nordlys, midnattssol og havfiske. Lofoten vil bli en mer attraktiv destinasjon for flere som følge av besparelser i reisetid og lavere billettpriser.

Reisende fra Oslo til Lofoten som får redusert sin reisetid med to timer, vil ha en større besparelse i generaliserte reisekostnader enn tilreisende fra f.eks. Tyskland, som er det landet hvor flest utenlandske turister i Lofoten kommer fra. Likevill vil tyskere, i likhet med alle andre potensielle markeder til Lofoten nyte godt av besparelse i reisetids- og billett-kostnad, forutsatt at frekvensen er god nok.

Dersom man ser bort i fra alle andre kostnader enn billett- og reisetidskostnader, vil reisende fra Oslo til Svolvær (som i dag reiser via Evenes) ha en tidsbesparelse på i underkant av to timer ved realisering av Gimsøy. Kjøreturen fra Gimsøy til Svolvær tar om lag en halv time.

I de neste kapitlene er det gjort tre enkle vurderinger av besparelse i reisetid og billett-kostnad ved å kunne fly direkte mellom Oslo og Gimsøy. Vurderingene er gjort for Gardermoen – Gimsøy, Frankfurt/ via Oslo – Gimsøy og Frankfurt – Gimsøy. Det er forutsatt reisetid og billettpriser som tidligere beskrevet. For flyvninger fra Frankfurt er det forutsatt reisetid og billettpriser likt det SAS tilbyr i dag.

5.6.1 Gardermoen – Gimsøy

Flytiden mellom Gardermoen og Gimsøy vil være 1 time og 35 minutter (Bråthen et al. 2012). Den gjennomsnittlige forbedringen fra dagens flytilbud oppgis å være på 60 minutter for Svolvær og 55 minutter for Leknes. Denstadli og Rideng (2012) oppgir at gjennomsnittlig billettpris fra Oslo til Leknes og Svolvær er på ca 2.700 kroner tur/ retur. Dersom gjennomsnittlig billettpris for fritidsmarkedet vil ligge på 1.800 kroner i fritidssegmentet tur/retur for direkterute med jetmaskin fra Oslo til Gimsøy (Lian, Thune-Larsen, Draagen 2011) oppnås en reduksjon i billettpris på 900 kroner (se tabell 1 for tidsverdier). Det er videre i regnestykket forutsatt at fly- og ventetid verdsettes til 180 kroner/ time. Det betyr at dersom man kun vurderer billettpris og reisetid vil man oppnå en reduksjon på rundt 1.080 kroner ved å fly direkte til Gimsøy sammenliknet med dagens tilbud via Bodø. I regnestykke er det ikke tatt høyde for at ventetiden ved mellomlanding har en høyere tidsverdi enn ombordtiden som Bråthen et al. (2012) opererer med. I dette eksempelet er det bare endring i billettpris og reisetidskostnad som vurderes. I de generaliserte reisekostnadene er det flere faktorer som spiller inn, men de er holdt utenfor her.

Tabell 5-Besparelse billettpris og verdsett tidsbruk Gardermoen – Gimsøy

	Billett-kostnad tur/retur i kr	Tidsbruk i kr	Total t	%
Gardermoen - Gimsøy	1800	315	2115	
Gardermoen - Bodø - Leknes/Svolvær	2700	495	3195	
Endring billett- og reisetidskostnader	-900	-180	1080	33.8

Endring i billett- og reisetidskostnad (kun for fly- og ventetid ved mellomlanding) tilsvarer en reduksjon på ca. 34 % i forhold til dagens tilbud. 34 % gjenspeiler ikke den reelle reduksjonen, da tilbringerreiser ikke er inkludert i beregningen. Reduksjonen vil derfor være en del mindre og vil variere, avhengig av tidsbruk og kostnader forbundet med transport til og fra lufthavnene. Det samme gjelder for de to siste beregningene.

5.6.2 Frankfurt – via Oslo - Gimsøy

Av utenlandske turister er det tyskere som står for den største andelen av besøkende til Lofoten. Billigste billettpris fra Frankfurt til Svolvær med SAS 19.juli 2013 var 4.628 kroner. Reisetiden oppgis å være på fem og en halv time. Tiden inkluderer fly- og ventetid ved mellomlanding. Billettpris og reisetid fra Frankfurt til Gimsøy med mellomlanding i Oslo er naturligvis ikke tilgjengelig, da det i dag ikke er et reelt alternativ. Det legges derfor til grunn direkte flyvning mellom Frankfurt – Gardermoen og Gardermoen - Gimsøy med tilgjengelig informasjon for å kunne estimere besparelser i billettpris og reisetidskostnad.

Ventetid i Oslo avhenger av hvordan avgangstidspunkt korresponderer videre fra Oslo til Gimsøy. Frekvensen mellom Oslo – Bodø er høyere enn frekvensen som vil være aktuell mellom Oslo og Gimsøy. I oppgaven legges det likevel til grunn at gjennomsnittlig ventetid i Oslo vil være lik som om man skal til Bodø fra Frankfurt slik rutetabellen er i dag. Grunnen er at det ikke foreligger noen rutetabell til/ fra Gimsøy, samt det ikke kan utelukkes at flyvninger med andre flyselskap og/ eller fra andre destinasjoner i Tyskland kan korrespondere bedre enn det SAS sin vil gjøre. I oppgaven legges det derfor til grunn en gjennomsnittlig ventetid i Oslo på tre timer.

Det antas at gjennomgående billett fra Frankfurt til Gimsøy vil være billigere enn denne reisen mellom Frankfurt – Oslo og Oslo – Gimsøy. Billettpris og reisetid med SAS for flyvning fra Frankfurt til Oslo den aktuelle datoen er 2.402 kroner. Reisetiden vil være en time og 55 minutter.

Inkludert ventetid forutsettes det at flytiden fra Frankfurt til Gardermoen totalt tar fem timer. Når det gjelder billettpris fra Oslo til Gimsøy forutsettes det også her en gjennomsnittlig billettpris på 1.800 kroner.

Tabell 6-Besparelse billettpris og verdsatt tidsbruk Frankfurt – Oslo – Gimsøy

	Billett-kostnad tur/retur i kr	Tidsbruk i kr	Total t	%
Frankfurt - Gardermoen	2402	900	3302	
Gardermoen - Bodø - Leknes/Svolvær	2700	495	3195	
Total	5102	1395	6497	
Frankfurt - Gardermoen	2402	900	3302	
Gardermoen - Gimsøy	1800	315	2115	
Total	4202	1215	5417	
Endring billett- og reisetidskostnader	-900	-180	1080	16.6

5.6.3 Frankfurt – Oslo

Fritidsreisende fra Frankfurt til Gimsøy oppnår en besparelse på ca. 16 % ved realisering av Gimsøy med de forutsetninger som er lagt til grunn.

En direkte flyvning fra Frankfurt til Gimsøy vil redusere reisetiden ytterligere, sammenliknet med flyvning fra Frankfurt – Oslo og videre til Gimsøy. Det er ventetiden ved mellomlanding som vil redusere reisetiden.

Tabell 7-Besparelse billettpris og verdsatt tidsbruk Frankfurt – Gimsøy

	Billett-kostnad tur/retur i kr	Tidsbruk i kr	Total t	%
Frankfurt - Gardermoen	2402	650	3052	
Gardermoen - Bodø - Leknes/Svolvær	2700	350	3050	
Total	5102	1000	6102	
Frankfurt - Gimsøy	4202	480	4682	
Endring billett- og reisetidskostnader	-900	-520	1420	21.6

Det er i beregningen operert med reisetid som i tidtabell for Frankfurt – Oslo og estimert reisetid for Oslo – Gimsøy. Det antas at billettprisen ved en direkterute/ charterflyvning fra Tyskland til Gimsøy vil være lavere enn forespeilet i eksempelet over, siden man unngår mellomlanding.

6. Drøfting

6.1 Referanseprosjekter

Tromsø by ligger i Troms fylke og i likhet med Lofoten nord for polarsirkelen. Nordlys og midnattssol kan også oppleves her. Som Troms største by kan Tromsø skilte med 70.000 innbyggere pr. september 2012.

Rovaniemi by ligger i Lapland og er hovedstaden i Nord-Finland. Mens Lofoten har høysesong av turisme i sommermånedene, har Rovaniemi flest tilreisende rundt juletider. Rovaniemi har også en god del overnattingsdøgn utenom sommersesongen. Sommerstid er det midnattssolen som markedsføres som den unike opplevelsen man kan oppleve i Rovaniemi, mens det rundt juletider er julenissen (Visit Rovaniemi 2013).

6.1.1 Aktiviteter og severdigheter

Tromsø tilbyr aktiviteter som hundekjøring, snøscootersafari, brevandring, fiske, båtturer, konserter, ski- og gåturer og samiske opplevelser, for å nevne noe. Selv om eksempelvis Svolve har bystatus, er det ikke unaturlig at Tromsø, grunnet sitt høye innbyggertall, innehar flere egenskaper som kjennetegner en større by.

I Rovaniemi kan man oppleve hundekjøring, båt- og fisketurer, snøscootersafari, slalåm og langrenn og gåturer i marka.

6.1.2 Kommersiell overnatting

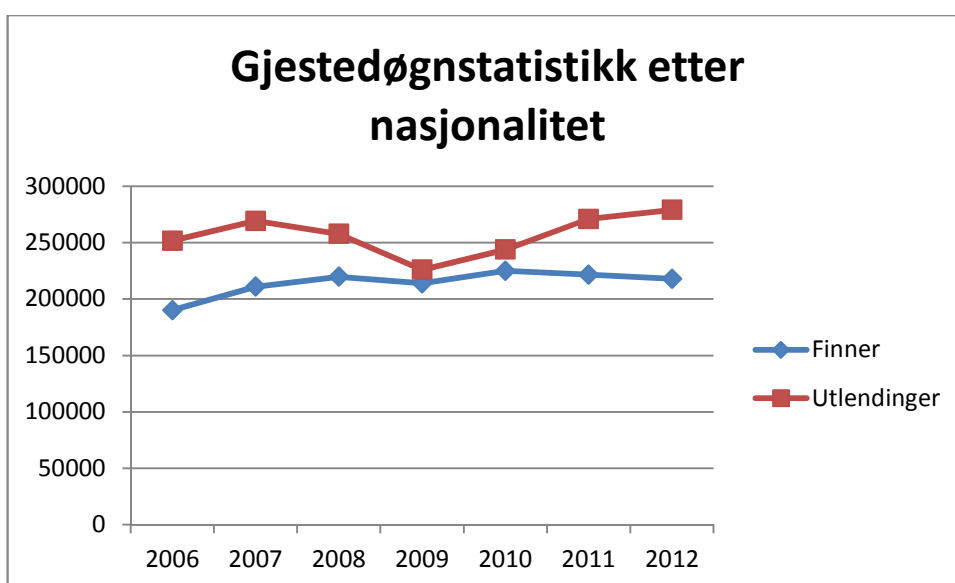
I alt ble det registrert rett over 645.000 gjestedøgn i Tromsø i 2012.



Figur 21-Gjestedøgn i Tromsø etter nasjonalitet 2006-2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

Det har vært og er jevnt over dobbelt så mange nordmenn som utlendinger som benytter seg av det kommersielle overnattingstilbudet i Tromsø. Mellom 2009 og 2012 har økningen i antall gjestedøgn vært rimelig stabil. Det var nordmenn som i antall sto for den største økningen i overnattinger frem til 2011, før det i 2012 var en liten nedgang. Utlendingene har hatt en jevn økning mellom 2009 og 2012. Tallene er annerledes enn for Lofoten, men med en del fellestrekk i utviklingen og forholdet mellom andel utlendinger og nordmenn. Økningen begynte i 2009 også i Lofoten. Det antas at det har sammenheng med bedre økonomiske tider. Økning i gjestedøgn ville det ha blitt i Lofoten selv uten Lofast og utvidelse i overnattingskapasitet.

Antall gjestedøgn i Rovaniemi har de siste årene ligget på i underkant av 500.000. Det var en nedgang i gjestedøgn foretatt av utlendinger i 2008 og 2009, men markedet har stort sett tatt seg noe opp igjen de siste tre årene.



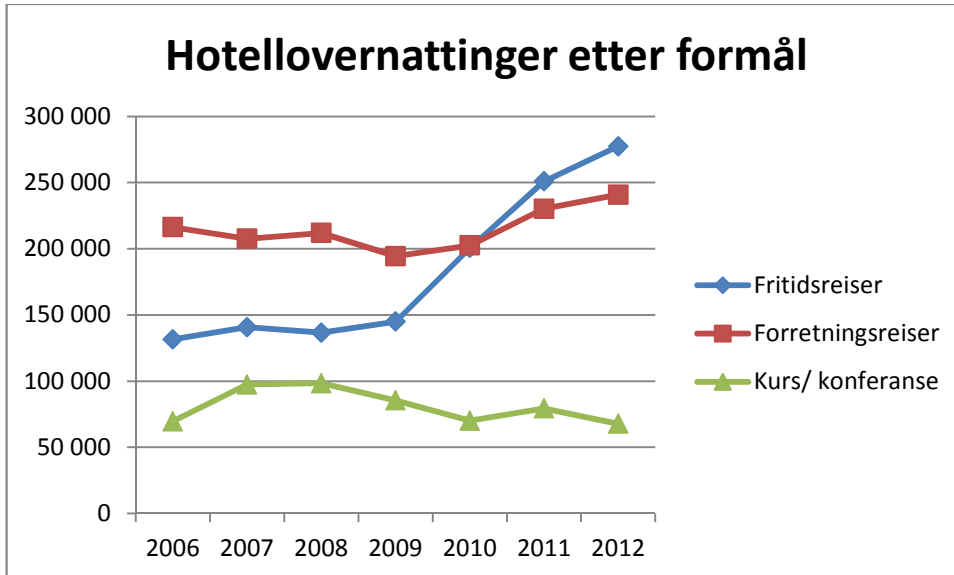
Figur 22-Kommersielle gjestedøgn i Rovaniemi etter nasjonalitet 2006-2012. Kilde: visit.rovaniemi.fi

De to siste årene har det vært finnene selv som har hatt en nedgang i antall gjestedøgn, selv nivået har vært relativt stabilt flere år på rad. Den største forskjellen fra Lofoten og Tromsø er at andelen utlendinger er høyere enn for finner.

6.1.3 Markedsstruktur etter formål

Det er særlig fritidsreisende som har økt sin andel i Tromsø de siste tre årene. Både nordmenn og utlendinger har fra 2009 hatt en økning i antall overnattinger. Siden formålet

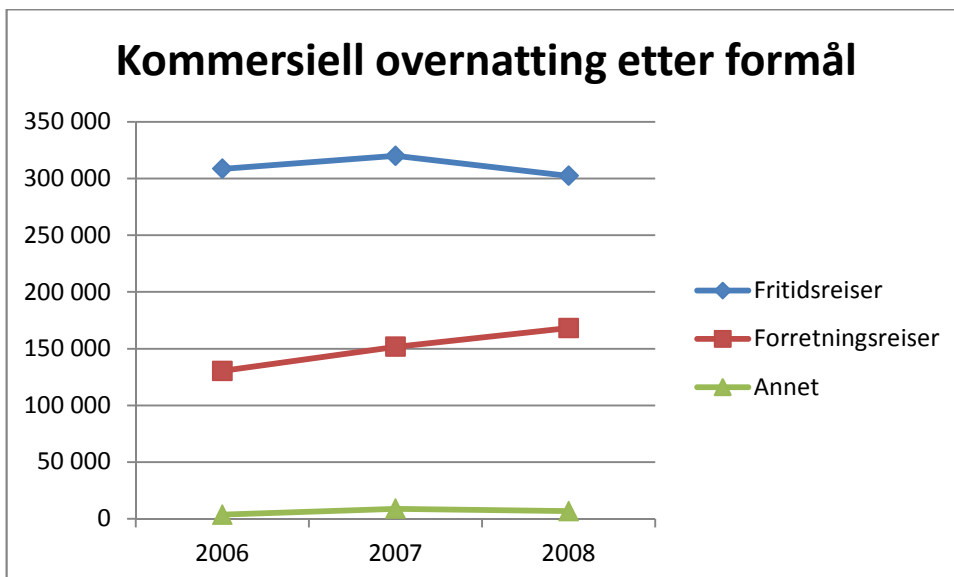
med reisene kun blir registrert ved hoteller, har vi heller ikke her oversikt over hvilket formål de som benytter seg av andre overnattingsalternativer har hatt. Antall gjestedøgn foretatt av fritidsreisende i Tromsø har ført til en økning på om lag 170.000 gjestedøgn ved hotellene i byen de siste fire årene.



Figur 23- Gjestedøgn ved hoteller i Tromsø etter formål 2006-2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

I 2009 begynte også det som har vært en stadig nedgang i antall besøkende i kurs- og konferansesegmentet av de reisende. Antall forretningsreisende har til sammenlikning med fritidsreisende og kurs/ konferanse holdt seg ganske stabilt de siste syv årene. Noe økning har dog vært de siste to årene. Tromsø har de senere årene hatt mellom 70.000 – 100.000 hotellgjestedøgn innen kurs/ konferansesegmentet. Det er ti ganger så mange som i Lofoten. I likhet med Lofoten har det vært en jevn økning av fritidsreisende de siste årene. Antall gjestedøgn i kurs og konferansesegmenter er mye høyere enn i Lofoten.

Det er fritidsreisende som står for den største andelen av gjestedøgn i Rovaniemi. I samme tidsperiode var det en jevn økning i antall gjestedøgn foretatt av forretningsreisende. Det er kun et par tusen som foretar andre kommersielle gjestedøgn i Rovaniemi årlig.



Figur 24-Gjestedøgn i Rovaniemi etter formål 2006-2012. Kilde: visit.rovaniemi.fi

6.1.4 Markedsstruktur etter kommersiell overnatting

Nedenfor viser figur 25 utviklingen i markedsstrukturen for henholdsvis hotell- og hytte/ campinggjestedøgn i Tromsø fra 2006 til 2012. Som nevnt begynte økningen i antall gjestedøgn i 2009. Som det fremkommer nedenfor, har i hovedsak all økningen vært ved hotellene.

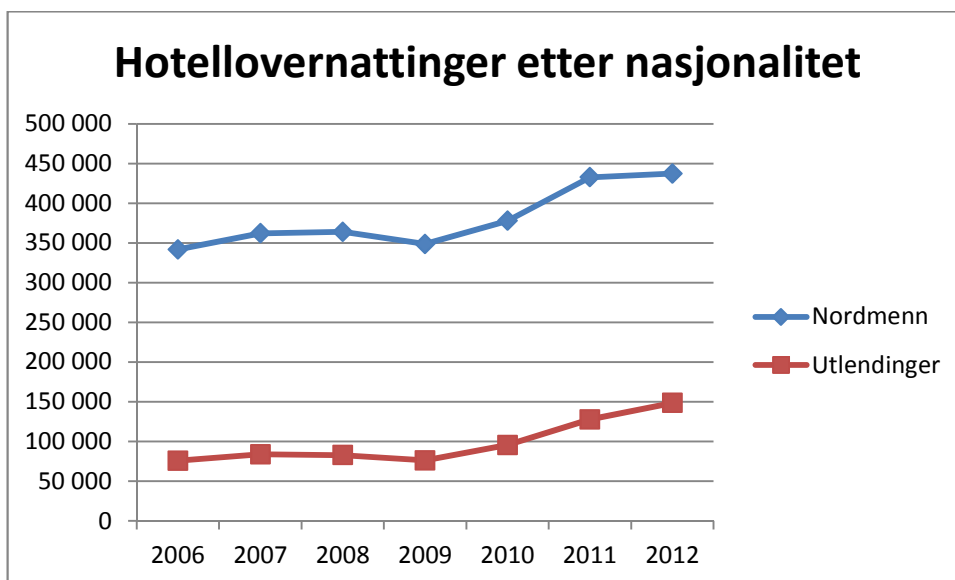


Figur 25-Gjestedøgnstatistikk etter marked i Tromsø 2006-2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

Nedgangen i antall gjestedøgn ved hytte/ camping var fra 2011 til 2012 på ca. 10.000, mens økningen for hotell var noe over 25.000 gjestedøgn i samme periode. En relativ økning på ca. 15.000 gjestedøgn totalt.

6.1.5 Hotellovernattinger

Det var ingen særlig økning i antall hotellovernattinger foretatt av nordmenn i 2012 sammenliknet med 2011. Nedgangen i hytte/ campingmarkedet skyldes færre besøk av norske tilreisende. Det ser derfor ut til at det i all hovedsak er hotellene som nyter godt av økningen i antall gjestedøgn foretatt av utlendinger i fjor.

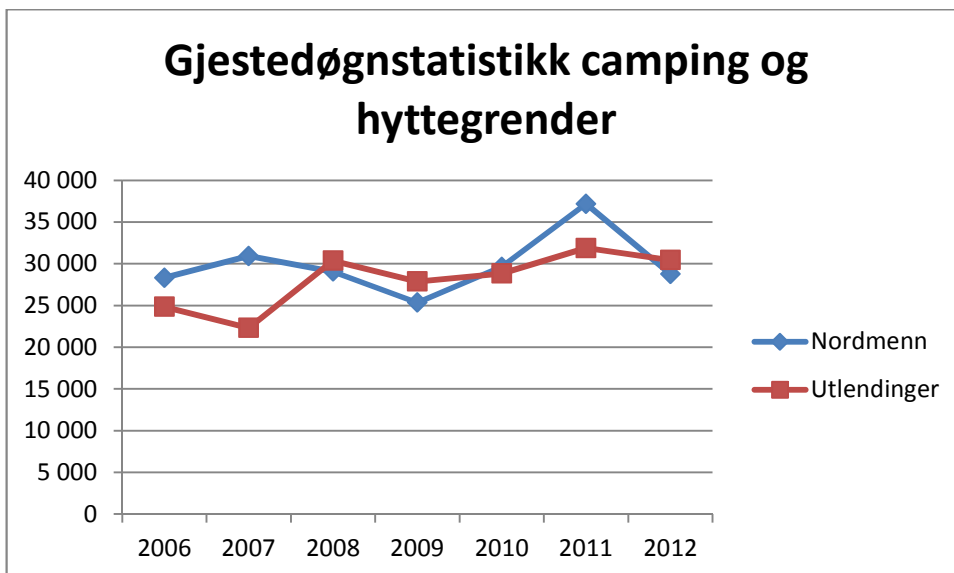


Figur 26-Gjestedøgnstatistikk ved hoteller i Tromsø etter nasjonalitet 2006-2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

Denne utviklingen er også ganske lik som for Lofoten om man ser bort fra fjoråret.

6.1.6 Campingplasser og hyttegrender

Utviklingen i antall gjestedøgn ved campingplasser og hyttegrender har variert noe de siste årene. I forhold til den totale gjestedøgnstatistikken er det få som benytter seg av denne type overnattingsmuligheter.

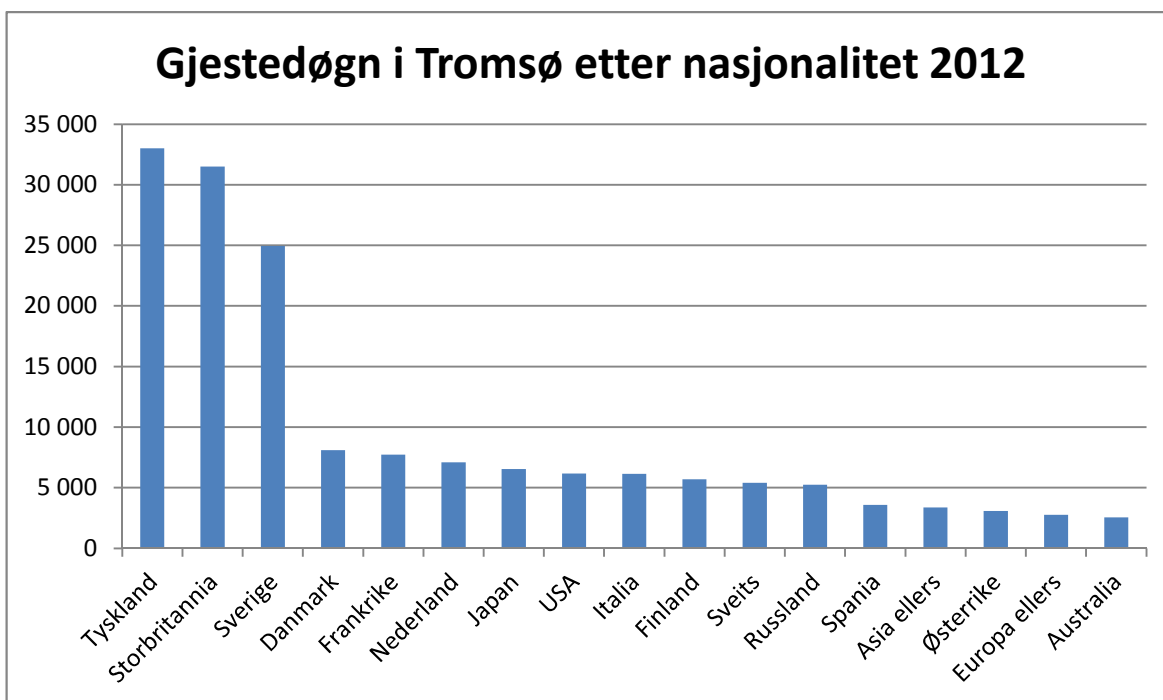


Figur 27-Gjestedøgnstatistikk ved camping og hyttegrender i Tromsø etter nasjonalitet 2006-2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

Fordelingen mellom nordmenn og utlendinger har vært og er fortsatt jevn.

6.1.7 Marked etter nasjonalitet

Det var også tyskere som sto for flest gjestedøgn i Tromsø i 2012 med nesten 33.000 gjestedøgn. Tilreisende fra Storbritannia foretok nesten like mange gjestedøgn som tyskerne, mens svenskene foretok om lag 25.000 gjestedøgn samme år.



Figur 28-Gjestedøgn i Tromsø etter nasjonalitet. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

Det er flest russere som foretar gjestedøgn i Rovaniemi. I 2012 var det over dobbelt så mange gjestedøgn foretatt av russere sammenliknet med tyskere. Bosatte i Storbritannia og

Frankrike står også for store andelen av markedet i Rovaniemi. I tillegg er det fra Asia en god del japanere og noen kinesere som bidrar til å øke antall kommersielle overnattinger. Finland ligger geografisk godt til med tanke på flytrafikk fra Asia. I tillegg flyr flyselskapet Finnair mellom Finland og Asia.



Figur 29-Gjestedøgn i Rovaniemi etter nasjonalitet. Kilde: visit.rovaniemi.fi

Det er også verdt å merke seg at det er en del tilreisende fra Polen, Estland og Litauen. Alle nasjoner som er nevnt i figuren over foretok mer enn 2.000 gjestedøgn hver i Rovaniemi i 2012.

6.2 Flytrafikk

Fra Tromsø lufthavn Langnes tilbys direkte flyvninger til 34 destinasjoner. 21 av destinasjonene er i Norge, mens 13 destinasjoner er i utlandet. Noe av trafikken ut fra Tromsø er chartertrafikk.

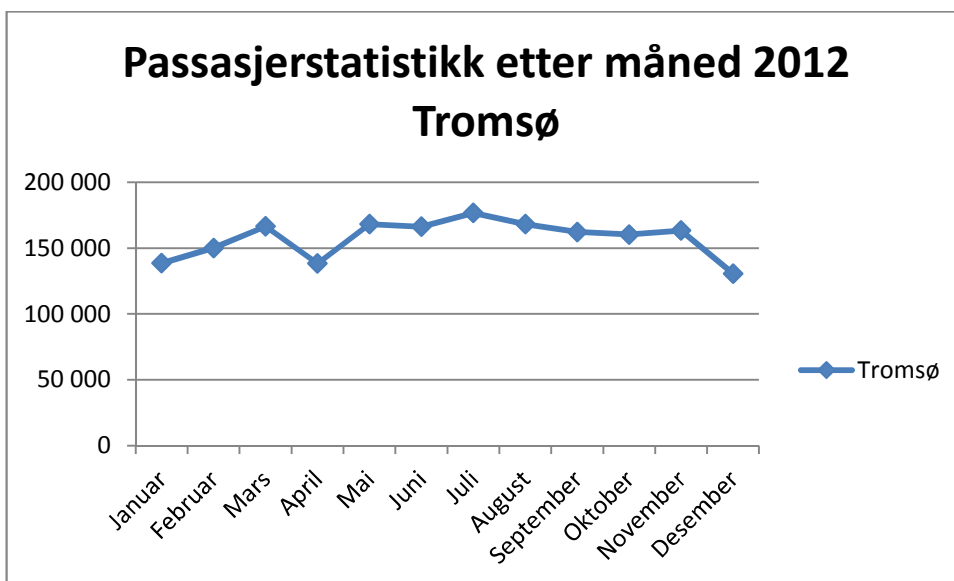
Alicante	Båtsfjord	Lakselv	Sandefjord
Alta	Chania	London Gatwick	Stockholm
Andenes	Gran Canaria	Longyearbyen	Stokmarknes
Antalya	Hammerfest	Mehamn	Sundsvall
Arkhangelsk	Harstad/Narvik	Murmansk	Sørkjosen
Bergen	Hasvik	München	Trondheim
Berlevåg	Helsinki	Oslo	Vadsø
Bodø	Honningsvåg	Palma Mallorca	Vardø
Burgas	Kirkenes		

Figur 30Aktuelle direktestinasjoner fra Tromsø lufthavn Langnes. Kilde: avinor.no

Widerøe opererer ruter fra Tromsø til mindre lufthavner. I likhet med Bodø flys det til og fra Stokmarknes i Vesterålen. I tillegg er det flere mer fjerntliggende områder som er tilgjengelig med fly fra Tromsø.

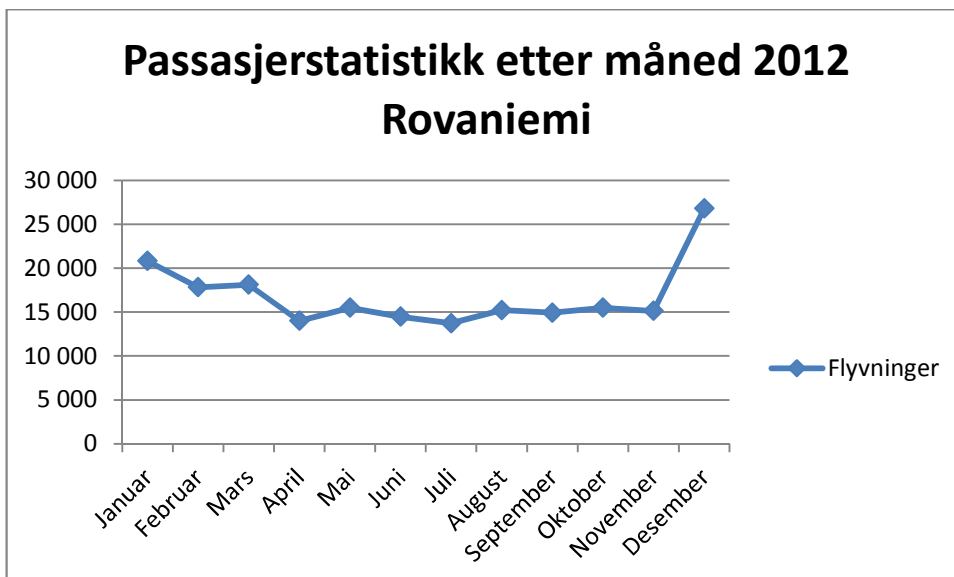
Finnair og Norwegian flyr daglig mellom Helsinki og Rovaniemi. Det går også flere tog til Rovaniemi daglig. I tillegg er det mange busselskaper som kjører innom byen. Charterflyvninger utgjør en stor andel av trafikken.

6.2.1 Passasjerstatistikk



Figur 31-Passasjerstatistikk Tromsø lufthavn Langnes 2012. Kilde: avinor.no

I fjor var det ved Tromsø lufthavn forholdsvis jevn passasjerstrøm gjennom hele året. Antall reisende var noe lavere i januar, februar og desember måned.



Figur 32-Passasjerstatistikk Rovaniemi 2012. Kilde: finavia.fi

Antall passasjerer med fly til Rovaniemi etter måned lå jevnt over på ca. 30.000 fra april til november. Det var en økning før jul, samt noe høyere aktivitet de første månedene i starten av året. Det antas at denne trenden er lik for de foregående år. I vintersesongen er det rundt 600 charterflyvninger til Nord-Finland.

6.3 Direkte flyvning med jetmaskin

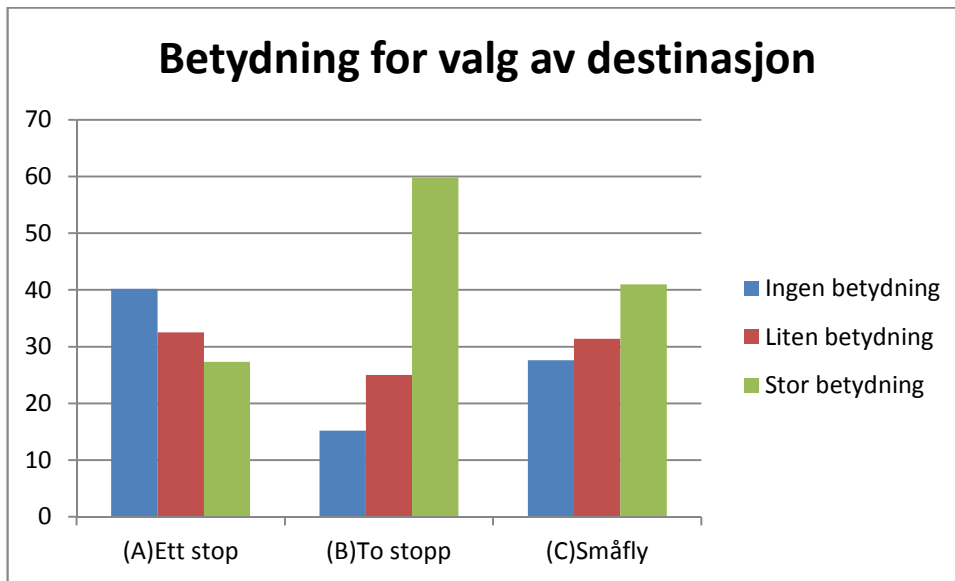
For reisende til Lofoten betyr tilbudet om direkte flyvninger at man unngår mellomlanding i Bodø og flyvning med mindre propellfly. Billett- og reisetidskostnader er som tidligere omtalt viktig faktorer. Faktorene har betydning for om man foretar en reise eller ikke. Særlig for fritidsmarkedet er det slik at mellomlanding med fly fører til at «motstanden» for å foreta reisen øker (Spencer 2008).

Flere mellomlandinger fører til at «motstanden» for å foreta en reise øker ytterligere. I en spørreundersøkelse publisert i artikkelen skrevet av Spencer (2008) ble det avdekket at 60 % av de som svarte på undersøkelsen mener at to mellomlandinger ville være av stor betydning for om de ville foreta en fritidsreise til en bestemt destinasjon.

Hovedspørsmålene var:

- A. En mellomlanding
- B. To mellomlandinger
- C. En mellomlanding, hvorav siste del av flyvningen er med mindre propellfly

ville ha; ingen, liten eller stor betydning for om de ville foretatt en flyreise til Rapid city (Black Hills i South Dakota).



Figur 33-Betydning for valg av destinasjon ved ulike flytilbud. Kilde: Spencer, 2008

Undersøkelsen viser at en mellomlanding (A) er av mindre betydning enn en mellomlanding (C) hvorav del to av reisen foretas med mindre propellfly (30-40 seter). Det er ikke oppgitt reiseavstand for andre del av reisen, men totalt tilsvarer avstanden Oslo – Gimsøy. Resultatene tilsier at en del foretrekker jettflymaskin fremfor propellfly. Større fly vurderes av mange som sikrere enn mindre fly. Om bord i propellfly er det mer støy og det føles trangere fordi flyet er mindre.

Spørreundersøkelsen avdekket at av de som svarte at ett stopp var av stor betydning, fremfor de som svarte at dette var av mindre eller ingen betydning, i løpet av de siste 12 månedene hadde kjøpt flybilletter eller ferieturer på internett. Det kom også frem at de i liten grad var interessert i å observere dyreliv og at de i gjennomsnitt deltok på færre fritidsaktiviteter. De var også i gjennomsnitt mindre interessert i å sykle og utrykte heller ikke noe stort ønske om å besøke severdigheter som Glacier National Park, Grand Teton National Park eller Black Hills.

De som har et større ønske om å reise til Black Hills har ikke mye imot mellomlandinger eller bruk av småfly for å komme seg dit.

Av de som svarte at to mellomlandinger var av stor var de fleste var over 30 år, hadde inntekt over \$75.000 (i 2004) og hadde de siste 12 månedene besøkt et museum eller et historisk sted. Det kom frem at også de i liten grad var interessert i å observere dyreliv og at de i gjennomsnitt deltok på færre fritidsaktiviteter.

For en flyvning med to mellomlandinger, hvorav siste flyvning var med propellfly, var det en stor andel kvinner som svarte at det var av stor betydning for reisen. Kvinnene foretok også færre ferieturer årlig sammenliknet med gjennomsnittet. I tillegg foretok de færre gjestedøgn pr fritidsreise enn gjennomsnittet. Heller ikke denne andelen, som er på om lag 40 %, var særlig opptatt av det Black Hills som destinasjon har å by på. Det betyr at en andel av disse sannsynligvis ikke ville dratt til Black Hills som de hadde mulighet til å fly direkte. Den mest attraktive målgruppen for Black Hills viste seg å være menn som foretar flere flyturer årlig, tilbringer flere netter borte fra hjemmet i forbindelse med ferieturer og som er aktive innenfor flere ulike aktiviteter enn gjennomsnitt. Aktivitetene denne gruppen har interesse for er typisk for Black Hills, som sykling, se på dyreliv og friluftsliv.

Spørreundersøkelsen avdekker ikke hvilken betydning det har for fritidsreisende dersom reisen inneholder to mellomlandinger, hvorav siste flyvning er med propellfly. Både to mellomlandinger og bruk av propellfly viser seg å kunne være av stor betydning for en større andel fritidsreisende. Det er i hovedsak to mellomlandinger hvorav siste flyvning kun tilbys med propellfly som er tilbudet det europeiske feriemarkedet har for å komme seg til Lofoten med fly i dag.

Mellomlandinger fører til økt reisetid, samt at risikoen for forsinkelser øker. Dette er av større betydning for de som drar på kortere reiser enn de som planlegger å besøke en destinasjon over noe lenger tid. Mellomlandinger fører til høyere drivstofforbruk og ekstra utslipp av klimagasser. Det kan også ha en betydning for de reisende.

Muligheten for å fly direkte til Lofoten muliggjøres ved realisering av lufthavn på Gimsøy. I tillegg til lavere billettpriser og reisetid kan det se ut til at effekten av å unngå bruk av

propellfly har en betydning. Større blir effekten også ved at reisen i tillegg reduseres med en mellomlanding.

Det er tydeligvis en forskjell om del to av reisen foretas med jetmaskin eller propellfly. Både alternativ A og C inneholder en mellomlanding, men forskjellen var at flytypen på del to av flyvninger var mindre propellfly for alternativ C. Da flere svarer at alternativ C var av større betydning enn alternativ A, antas det at det er flytypen som hemmer folk i å foreta en reise. For Lofoten sin del kommer man i dag ikke unna en flytur med mindre flytype om man ønsker å fly helt ut til Lofoten. Selv om potensielle turister er tiltrukket av naturen og aktivitetene Lofoten har å tilby, kan man ikke se bort i fra at enkelte potensielle tilreisende velger andre destinasjoner grunnet flytilbudet.

6.4 Hva med Harstad/ Narvik lufthavn Evenes?

Kjøreturen fra Gimsøy til Evenes tar i underkant av tre timer. Lufthavnen blir benyttet til og fra Lofoten. Det er spesielt stor lekkasje fra Svolvær.

Dagens trafikklekkasje over Evenes er betydelig, spesielt for fritidsreisende fra Svolværområdet. For denne gruppen er i dag GK (generaliserte reisekostnader) for bruk av bil til Evenes for så å fly direkte til OSL (Oslo Gardermoen), lavere enn GK for ruten Svolvær – Bodø – Oslo (Bråthen et al. 2012).

Det har vært passasjerøkning ved Evenes lufthavn og økning i antall gjestedøgn i Lofoten de senere år. Den største økningen i passasjerer ved Evenes har vært i tidsrommet 2009-2011, med omlag 84.700 passasjerer. Antall gjestedøgn i Lofoten økte i samme periode med ca. 15.000.

Det er også muligheter for kollektiv transport mellom Evenes og Lofoten. Kjøretiden mellom Evenes og Svolvær er på 2 timer og 20 minutter. Flytiden mellom Svolvær og Bodø er på ca. 30 minutter. I tillegg må reisende til eksempelvis Oslo påregne en viss ventetid ved mellomlanding i Bodø. Gjennomsnittlig er billettpris for fritidsreisende til Oslo er rundt 1.000 kroner lavere fra Evenes sammenliknet med Leknes og Svolvær.

I 2011 var gjennomsnittlig billettpris tur/ retur Oslo – Evenes 1.800 kroner. Det er på samme nivå som estimert billettpris mellom Oslo og Gimsøy. Passasjergrunnlaget mellom Evenes og Oslo var på 505.000 passasjerer. Passasjergrunnlaget mellom Oslo – Gimsøy er

estimert til et sted mellom 148.000 – 200.000 passasjerer. Fra Harstad/ Narvik lufthavn Evenes flys det syv rundturer til Oslo. Det er fire rundturer mer enn det man ser for seg fra Gimsøy.

Reisetid med bil fra Gimsøy til Svolvær er på rundt 30 minutter. Reisetid med bil fra Harstad/ Narvik lufthavn Evenes er to timer lenger enn til Svolvær. Ser man utelukkende på reisetidskostnaden for tilbringerreisen, vil denne være 260 kroner høyere hver vei for fritidsreisende dersom man velger å fly fra Evenes fremfor Gimsøy. Utgifter til transport vil antageligvis være høyere til Evenes grunnet lenger reise. I tillegg kommer de andre faktorene som inngår i regnestykke for generaliserte reisekostnader.

For Gimsøy vil de generaliserte reisekostnadene vil være lavere for reiser til og fra Oslo sammenliknet med Evenes (Bråthen et. al 2012). Lekkasjen til Evenes vil derfor reduseres.

6.4.1 Vegpakke Lofoten

I nasjonal transportplan er det planlagt å gjennomføre en konseptvalgutredning for E10 mellom Fiskebøl og Å. Lofotrådet ønsker at vegen utbedres og antar en reisetidsbesparelse mellom Lofoten og Evenes på 45 minutter.

Lofast har ført til et mer tilgjengelig Lofoten, spesielt for Nordlands befolkning. Det kan tenkes at Vegpakke Lofoten vil føre til at de allerede oppnådde effektene ved Lofast blir ytterligere forsterket. Dersom utbyggingen blir en realitet vil det bety at Evenes vil bli mer tilgjengelig for reisende til og fra Lofoten. De generaliserte reisekostnadene vil bli lavere. De generaliserte reisekostnadene vil med en betydelig utbedring av E10 fortsatt være lavere ved Gimsøy enn Evenes ved reiser til Oslo (Bråthen et. al 2012).

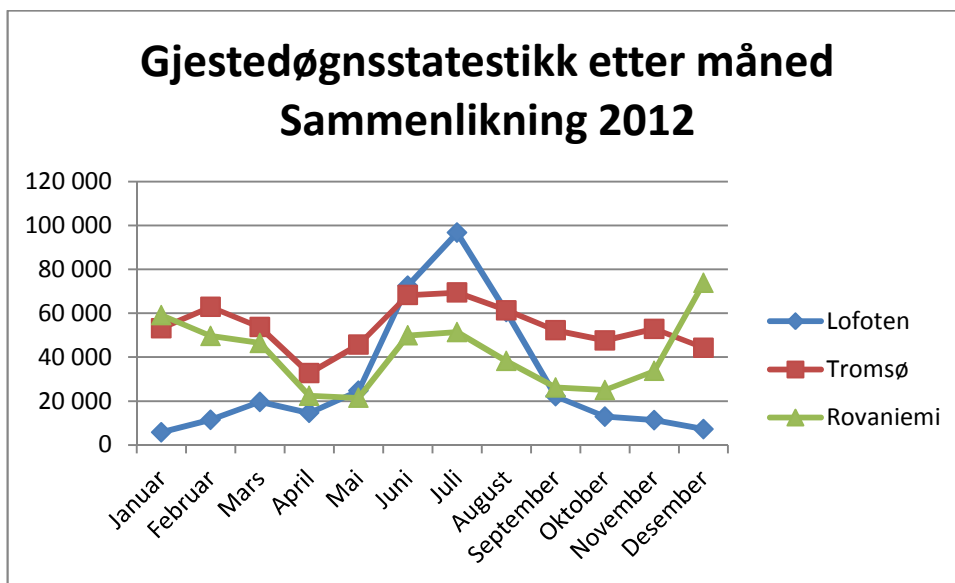
6.5 Deregulering og større passasjergrunnlag

Lufthavnene i Lofoten har i dag et beskjedent passasjergrunnlag sammenliknet med gjennomsnittet for resten av Avinors lufthavner. Alle rutene fra Bodø til Lofoten i dag flys på anbud for Samferdselsdepartementet, bortsett fra til Stokmarknes (Bråthen et al. 2012). Ingen andre flyselskaper kan derfor fly på rutene. For lufthavnene Leknes og Svolvær vurderes ikke passasjergrunnlaget som stort nok til at flyselskaper vil kunne drifte andre ruter kommersielt uten tilskudd. Rullebanelengdene ved lufthavnene begrenser størrelsen på fly som kan operere ved lufthavnene. Det er også begrenset hvor mange flyselskaper som har materiell til å kunne produsere flyreiser ved lufthavner med så korte rullebaner.

En annen begrensende faktor er rekkevidde og reisetid med propellfly. Tromsø og Rovaniemi har ikke samme begrensinger på flytype som Lofoten. Passasjergrunnlaget er også mye større.

6.6 Sesongen i Tromsø og Rovaniemi

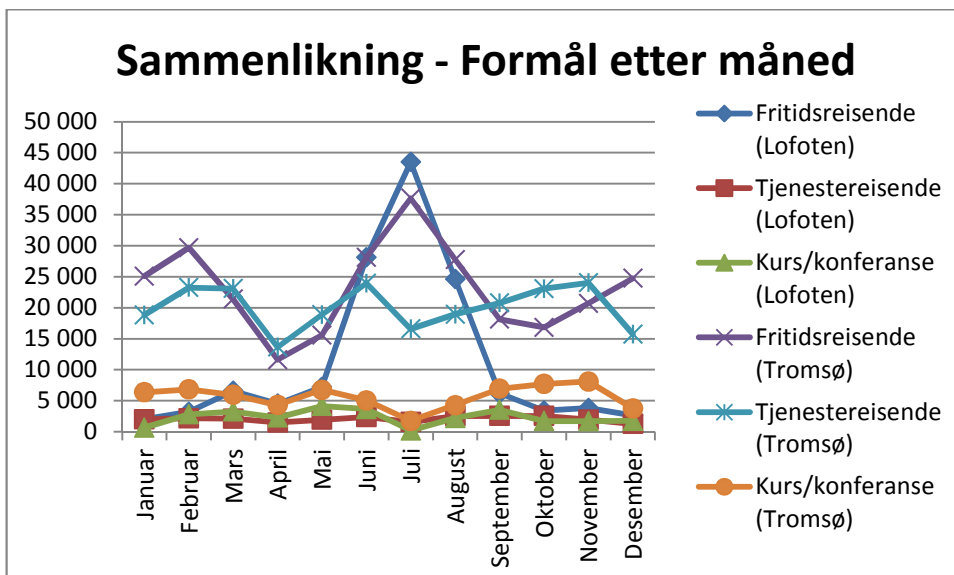
Nedenfor vises fjorårets gjestedøgnstatistikk for Lofoten, Tromsø og Rovaniemi i samme figur. Rovaniemi som destinasjon er spesielt etterspurt i desember måned, men etterspørselen om sommeren er høyere enn ellers. Lofoten har jevnt over få gjestedøgn i løpet av året, med en stor økning i gjestedøgn om sommeren. Tromsø har gjennom året jevnest fordeling av gjestedøgn, men med noe nedgang utover våren og høsten.



Figur 34-Gjestedøgnstatistikk for Lofoten, Tromsø og Rovaniemi 2012. Kilde: statistikknett.no (basert på data fra SBB) og visit.rovaniemi.fi

Både Tromsø og Rovaniemi har høyere besøkstall vinterstid som kommer reiselivsnæringen til nytte enn Lofoten. Det er fritidssegmentet utenom sommersesongen som vil kunne føre til den største volumøkningen av tilreisende til Lofoten om utviklingen blir som i Tromsø eller Rovaniemi. Siden det er begrenset med ledig overnattingskapasitet sommerstid, må kapasiteten utvides for at det skal bli større volumøkning i juni, juli og første halvdel i august.

En utvidelse i overnattingskapasitet vil kunne føre til at det må tilbys lavere priser for å fylle kapasiteten. Ellers i året vil det kunne være stor overkapasitet, som det er forbundet faste kostnader til.



Figur 35-Gjestedøgnstatistikk Lofoten og Tromsø etter formål 2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

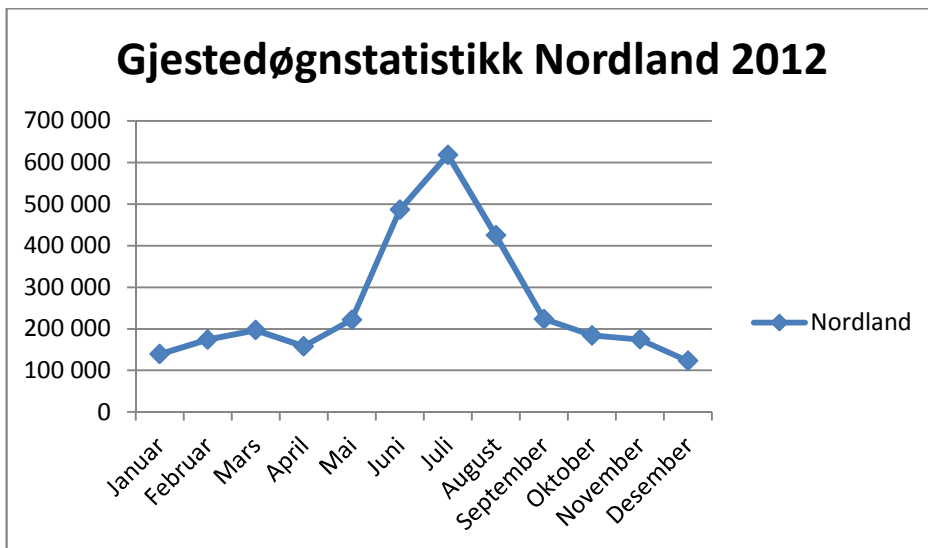
Figuren over viser reiseformål for hotellbesøkene i Lofoten og Tromsø. Formålet med figuren er å få frem variasjonen mellom de ulike segmentene i løpet av året. Reiseformål er ikke registrert ved annet enn hotellovernattinger. Lofoten har en mye større andel gjestedøgn ved camping og hyttegrender enn Tromsø. I juli måned i fjor var det totalt flere gjestedøgn ved kommersielle overnattingssteder i Lofoten sammenliknet med Tromsø. Antall overnattinger på hotell er høyere i Tromsø samme måned, men camping og hyttegrender står for en beskjeden andel av antall gjestedøgn.

Vinter og nordlys er en flott tid i Lofoten som vil kunne tiltrekke seg tilreisende som følge av økt tilgjengelighet til Lofoten. Tromsø som destinasjon tilbyr også en mer bypreget fritidstur enn Lofoten. I tillegg er innbyggertallet i Tromsø høyere enn i Lofoten og andelen av tilreisende til Tromsø som besøker venner og familie antas å være større. Tromsø har også et helt annet volum innen tjenestereisende enn det Lofoten har. Det er lite sannsynlig at antall tjenestereiser på kort sikt vil øke i særlig grad ved realisering av Gimsøy lufthavn.

Det var i fjor 28.000 gjestedøgn ved hotellene i Lofoten i forbindelse med kurs/konferanser. Tromsø hadde nærmere 85.000 gjestedøgn i samme segment. Andre tiltak som for eksempel markedsføring, kan være nødvendig for at Lofoten vil oppleve økt aktivitet innenfor kurs og konferanser. Hvor stor økningen vil kunne bli vil nok avhenge av produktene som tilbys. Rovaniemi har en meget lav andel av tilreisende innen kurs/konferanse.

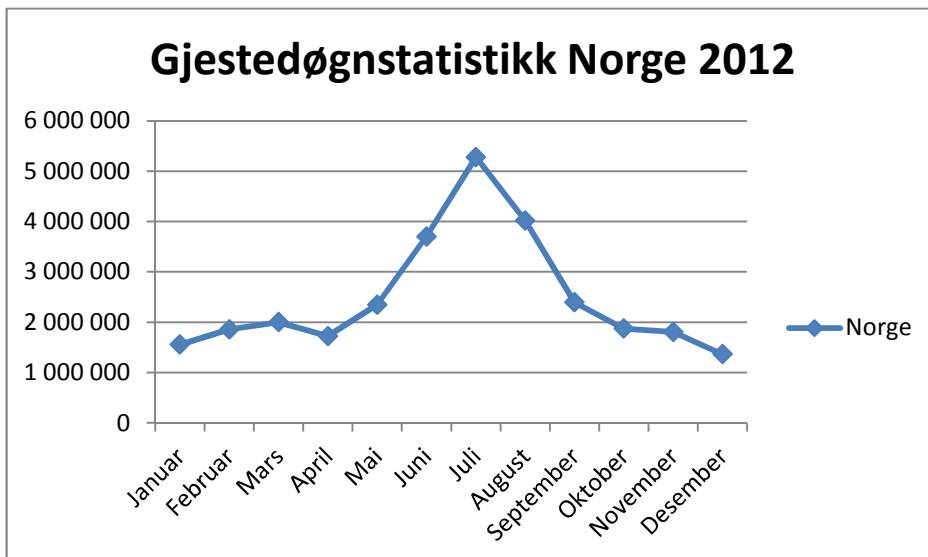
6.6.1 Gjestedøgnstatistikk Nordland

Når man ser på gjestedøgnstatistikken for Nordland, ser det ikke ut til at Lofoten er den eneste destinasjonen som har stor volumøkning i sommermånedene og et lavt volum ellers. Dette fenomenet gjør seg altså ikke gjeldende bare i Lofoten, men også i resten av Nordland hvor tilgjengeligheten til mange områder er bedre.



Figur 36-Gjestedøgnstatistikk Nordland etter måned 2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

Den samme trenden viser seg å gjelde for hele Norge.



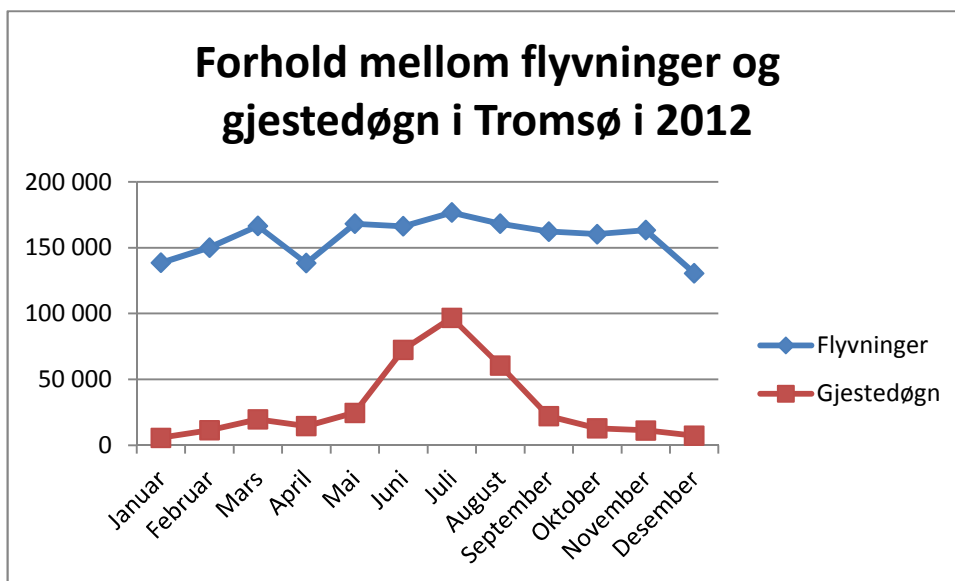
Figur 37-Gjestedøgnstatistikk Norge etter måned 2012. Kilde: statistikknett.no, basert på data fra SSB

Til forskjell fra Lofoten er det i Nordland som fylke og Norge som land flere gjestedøgn som foretas i mai og september. Sommersesongen er med andre ord noe lenger.

Det er ikke uventet at flest gjestedøgn foretas i sommerferien. En økt andel av helgeturer i Lofoten som følge av økt tilgjengelighet og lavere generaliserte reisekostnader vil derfor ikke nødvendigvis bli realiteten.

6.7 Flytrafikk og gjestedøgn

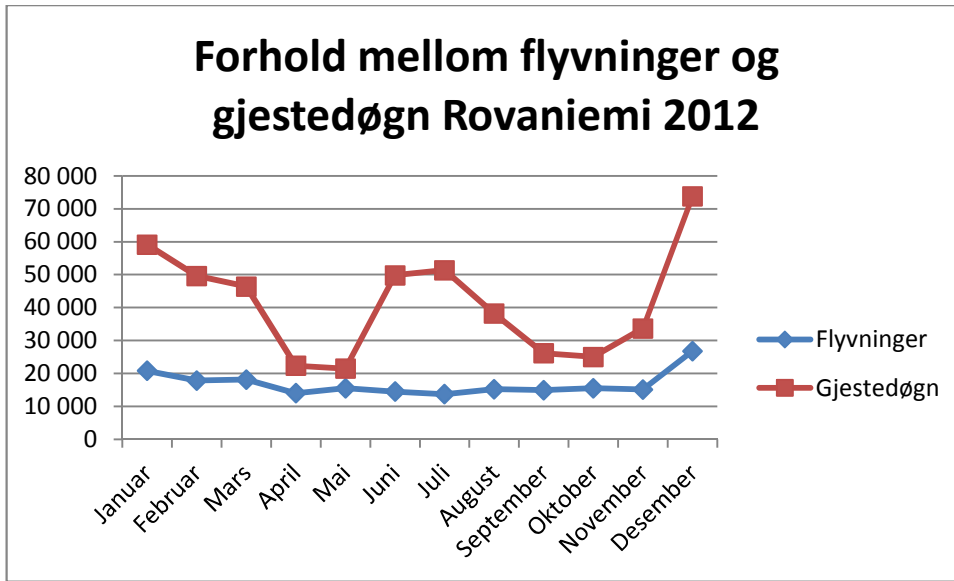
I Tromsø er passasjerstatistikken noe lavere i april og desember måned. Det ser ut til at det har sammenheng med påske- og juleferie, som betyr færre tjenestereisende. April er også måneden hvor det foretas færrest gjestedøgn av fritidsreisende. I sommermånedene foretas det færre tjenestereiser til Tromsø, samtidig med at fritidsreisende kommer til byen. Det ser ut til at fritidsreisende fyller opp flyene i de forretningsreisendes fravær.



Figur 38-Forholdet mellom flyvninger og gjestedøgn i Tromsø 2012. Kilde: avinor.no og statistikknett.no, basert på data fra SSB

Det er flest gjestedøgn som foretas om sommeren. I likhet med Lofoten og passasjerstatistikken ved Leknes og Svolvær, øker antall passasjerer noe om sommeren, mens økningen i gjestedøgn er markant. Det tyder på at det i stor grad også benyttes andre transportmidler til Tromsø.

I liket med Lofoten ser det ut til at antall flyvninger og gjestedøgn i Rovaniemi ikke nødvendigvis har noen stor sammenheng i sommermånedene.



Figur 39-Forhold mellom flyvninger og gjestedøgn i Rovaniemi 2012. Kilde: Finavia.fi og visit.rovaniemi.fi

Det har ikke vært mulig å fremskaffe informasjon hva gjelder antall passasjerer ved Rovaniemi lufthavn etter måned. Statistikken som er tilgjengelig er kun antall landinger. I figuren over er det totale antall passasjerer ved Rovaniemi i 2012 fordelt likt på antall landinger og avganger ved lufthavnen. For Rovaniemi er det en større sammenheng mellom antall flyvninger og gjestedøgn sammenliknet med både Lofoten og Tromsø, bortsett fra i sommermånedene. Siden statistikken baserer seg på antall landinger, er statistikken noe usikker i forhold til passasjerer pr landing. Det er derfor ikke utenkelig at antall tilreisende pr. landing er større i sommermånedene enn det som fremkommer av figuren over. Differansen mellom antall gjestedøgn og flyvninger i sommermånedene avviker mer enn ellers i året. Siden de fleste har ferie i sommermånedene er det heller ikke utenkelig at det tilbringes flere gjestedøgn i denne perioden. Antall gjestedøgn vil derfor naturlig være høyere enn antall gjestedøgn.

7. Konklusjon

Endringene ved den økte tilgjengeligheten til Lofoten på grunn av kortere reisetid og billigere billetter bidrar til at de generaliserte reisekostnadene blir mindre og etterspørselen etter flyreiser øker. Lofoten vil tiltrekke seg flere turister ved at man kan fly direkte til Gimsøy uten bruk av mindre propellfly, samt unngå en mellomlanding.

Større etterspørsel og antatt flere besøkende vil føre til økt potensial for reiselivsnæringen i Lofoten. Med et antatt nytt kundegrunnlag kan arrangementer, overnattings- og aktivitetstilbud endres og formodentlig utvides for å tilpasses den nye gruppen både når det gjelder demografi og størrelse. Dette vil antageligvis særlig gjelde for turistsegmentet av de reisende samt for kurs- og konferansesegmentet. Det antas at yrkesreisende ikke blir berørt i like stor grad, men det kan forventes en svak økning i antall reisende også her. Fordi gjestedøgnstatistikken i Nordland for øvrig har samme utvikling som Lofoten gjennom året, kan det se ut som om direkte flyvninger alene ikke vil bidra til en stor økning av turister i Lofoten utenfor sommersesongen.

Med erfaringene fra Tromsø og Rovaniemi kan man anta følgende hovedeffekter:

- Antall gjestedøgn innenfor kurs- og konferansesegmentet økes ved økt tilgjengelighet. I Tromsø er dette antallet i likhet med Lofoten forholdsvis stabilt, men ligger høyere enn Lofoten i dagens situasjon.
- I Rovaniemi har utlendinger flere antall gjestedøgn enn finner. Det antas at det er fordi Nord-Finland har en høy andel av charterflyvninger inn til bla. Rovaniemi. Et charterfond for Nord-Norge vil kunne bidra til charterflyvninger av utlendinger inn til Lofoten og dermed øke andelen utenlandske besøkende og antall gjestedøgn også her.

En effekt av en ny og lengre flyhavn på Gimsøy antas altså å være flere tilreisende. Fordelingen av disse på de ulike segmentene kan være interessant å se nærmere på i videre studier.

REFERANSER

Andersen, Svein S (2013): Casestudier: Forskningsstrategi, generalisering og forklaring 3. utgave

Avinor. 2013. *Tema: Passasjerstatistikk*,
www.avinor.no (Lest 2013)

Avinor: Plan for virksomheten 2012-2014; Avinor

Bergstedt, Eirik; lufthavnsjef Harstad/ Narvik lufthavn Evenes og Berntzen, Martin; trafikktvikler Avinor: Intervju 14.03.2013, Evenes lufthavn.

Bieger, Thomas; Wittmer, Andreas (2005): Air transport and tourism—Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments. *Journal of Air Transport Management* 12 (2006) 40–46

Bryman, Allan (2001): *Social Research Methods*. Oxford, UK: Oxford University Press.

Bråthen, Svein; Halpern, Nigel; Williams, George (2012): The Norwegian air transport market in the future. Molde: Møreforskning Molde AS og Høgskolen I Molde.

Bråthen, Svein; Halpern, Nigel (2012): Air transport service provision and management strategies to improve the economic benefits for remote regions. *Research in Transportation Business & Management* 4 (2012) 3–12

Bråthen, Svein (2012) Innlegg ved Universitetet i Nordland. Kurs: Luftartens rabbebetingelser og betydning. Høgskolen i Molde.

Bråthen, Svein; Draagen, Lars; Eriksen, Knut S; Husdal, Jan; Kurtzhals, Joakim H og Thune-Larsen, Harald (2012): Mulige endringer i lufthavnstrukturen – samfunnsøkonomi og ruteopplegg. Molde: Møreforskning Molde AS og Høgskolen i Molde.

Bråthen, Svein; Eriksen, Knut S; Minken, Harald; Ohr, Frode; Thorsen (2003): Virkninger av tiltak innen transportsektoren. En kunnskapsoversikt. Møreforskning Molde AS, Høgskolen Stord/ Haugesund, Transportøkonomisk institutt.

Denstadli, Jon Martin; Rideng, Arne (2012): *Reisevaner på fly 2011*. Oslo: Transportøkonomisk institutt..

Dybedal, Petter (2012): Økonomiske ringvirkninger av reiseliv i Lofoten 2010. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Enger, Anikken; Jordell, Hanne; Holmen, Rasmus Bøgh (2012): Evaluering av organiseringen av NordNorsk Reiseliv: Menon

Finavia. 2013. *Tema: Passasjerstatistikk*, www.finavia.fi (Lest 2013)

Gjerdåker, Anne; Lian, Jon Inge; Rønnevik, Joackim (2008): Lofast – virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Gravity (2013): Innlegg i Leknes 12.mars 2013 om flyplass struktur i Lofoten

Grøvdal, Anker og Hjelle, Harald Martin (1998): *Innføring i transportøkonomi*. Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS. ISBN 82-7674-349-8.

Halpern, Nigel (2009): Marketing innovation: Sources, capabilities and consequences at airports in Europe's peripheral areas. *Journal of Air Transport Management* 16 (2010) 52–58. Molde: Molde university collage.

Haukeland, Jan Vidar; Midtgard, Mette Ravn (2000): *Turistopplevelser i et kystlandskap*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Iversen, Stein (Ordfører), <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nordland/1.7150733>. Lest: 03.03.2013

Lian, Jon; Rønnevik, Joakim (2010): Ringvirkninger av store vegprosjekt i Norge. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Lian, Jon; Rønnevik, Joakim (2011): Airport competition – regional airports losing ground to main airports. *Journal of Transport Geography* 19 (1), 85–92.

Lian, Jon; Thune-Larsen, Harald; Draagen, Lars (2011): Forlengelse av rullebaner i Lofoten – Effekter på marked, ruteøkonomi og statsstøtte. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Lofoten som reisemål mot 2015 (2006): en Masterplan for arbeidet med bedre reisemålsutvikling i Lofoten. Destinasjon Lofoten AS, Lofotrådet.

Meld. St. 38 (2012–2013): <http://www.regjeringen.no/nn/dep/sd/dokument/proposisjonar-og-meldingar/stortingasmeldingar/2012-2013/meld-st-38-20122013/5/5.html?id=726290>

Njegovan, Nedad (2005): Elasticities of demand for leisure air travel: A system modelling approach. *Journal of Air Transport Management* 12 (2006) 33–39. Civil Aviation Authority, Economic Regulation Group, K4 Gate 6, 45-59 Kingsway, London WC2B 6TE, UK

Nordlys.no: <http://www.nordlys.no/nyheter/article6309378.ece>

NRK.no: <http://www.nrk.no/nordnytt/charter-flopp-i-indre-troms-1.7447041>

Opsahl, Bjørn Sverre (lufthavnsjef Svolvær lufthavn, Hjellev). Intervju 15.03.2013, Svolvær.

Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development.

Russon, M. G., & Hollingshead, C. A. (1989). Aircraft size as a quality of service variable in a short-haul market. *International Journal of Transport Economics*, 16(3), 297–311.

Samstad, Hanne; Ramjerdi, Farideh; Veisten, Knut; Navrud, Ståle; Magnussen, Kristin; Flugel, Stefan; Killi, Marit; Halse, Askill Harkjerr; Elvik, Rune; Martin, Orlando San (2010); *Den norske verdsettingsstudien*. Oslo: Transportøkonomisk institutt og Sweco.

Siegel, Agathe (Renewiew manager Thon Hotels). Intervju 01.april 2013, Oslo.

Solheim, Geir (2011), leder interimstyret i NHO Reiseliv, innlegg reiselivsdagene 2011.

Solvoll, Gisle; Jørgensen, Finn; Mathisen, Terje (2011): Lufthavnavgifter i Norge. Takstsystemets struktur og betydning for tilbud og etterspørsel. Bodø; Handelshøgskolen i Bodø.

Spencer, Daniel (2008): Airport stops and flights on small airplanes as inhibitors of tourism-related air travel: A case study. *Tourism Management* 30 (2009) 838–846

Steen, Frode (2005): Vurdering av om geografisk tilknytning for et flyselskap har betydning for flyrutetilbudet i et land, professor Frode Steen ved Handelshøgskolen i Bergen. Utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, ref nr.6742 i 2005.

Steen, Frode (2012) Innlegg ved Universitetet i Nordland. Kurs: Luftartens rabbebetingelser og betydning. Handelshøgskolen i Bergen.

Store Norske leksikon. www.snl.no. (Lest 20.02.2013)

Visit Rovaniemi. 2013. *Tema: Rovaniemi som destinasjon*
www.visit.rovaniemi.fi (Lest 2013)

Yin, Robert K (1981): The Case Study Crisis: Some Answers, *Administration Science Quarterly*.

Yin, Robert K (2003): *Case study research: Design and methods* (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.