

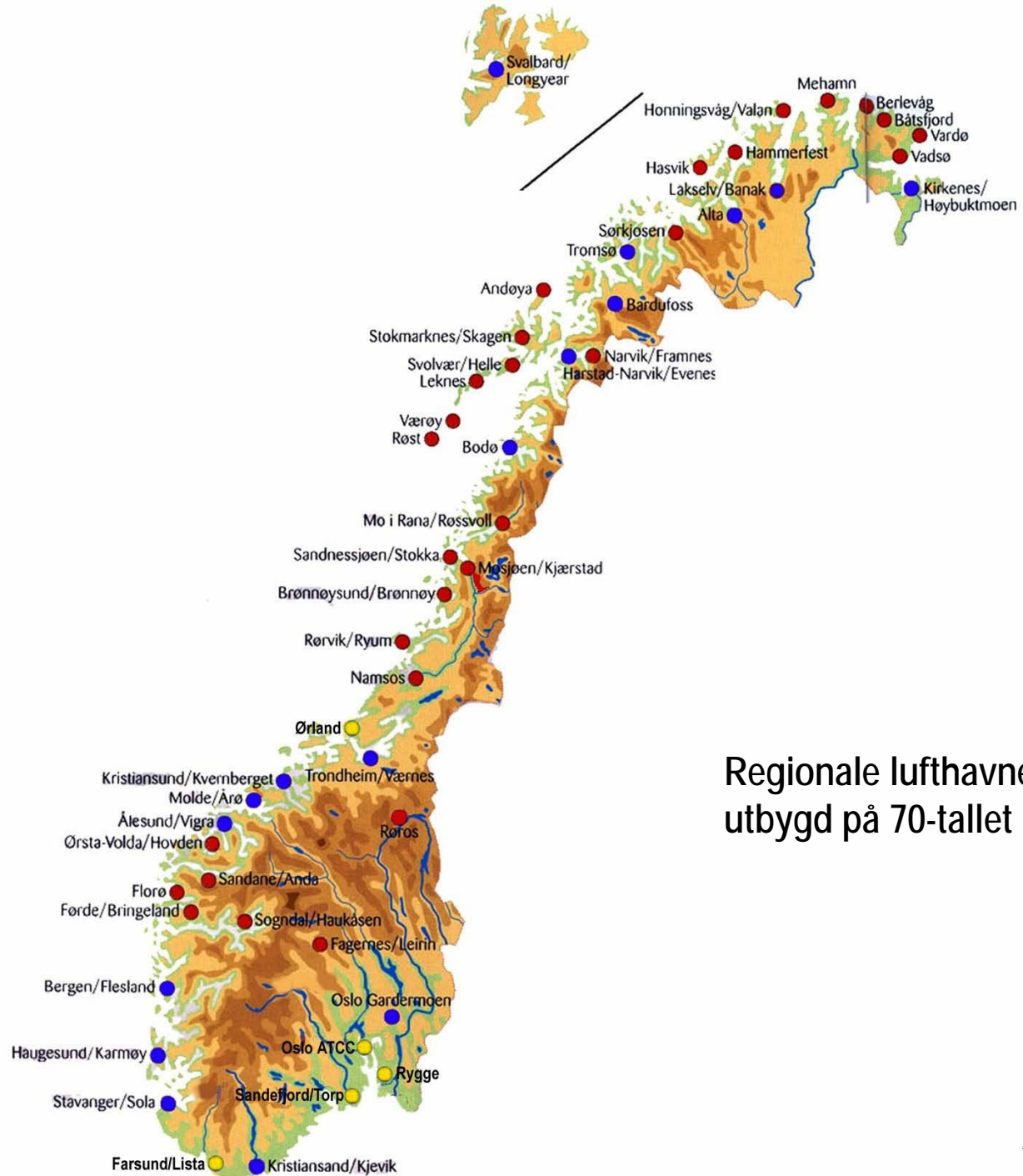
# Regional flyplasstruktur – gått ut på dato?

Luftfartskonferansen i Bodø 4.2.10  
Forskningsleder Jon Inge Lian, Transportøkonomisk institutt

# Innhold

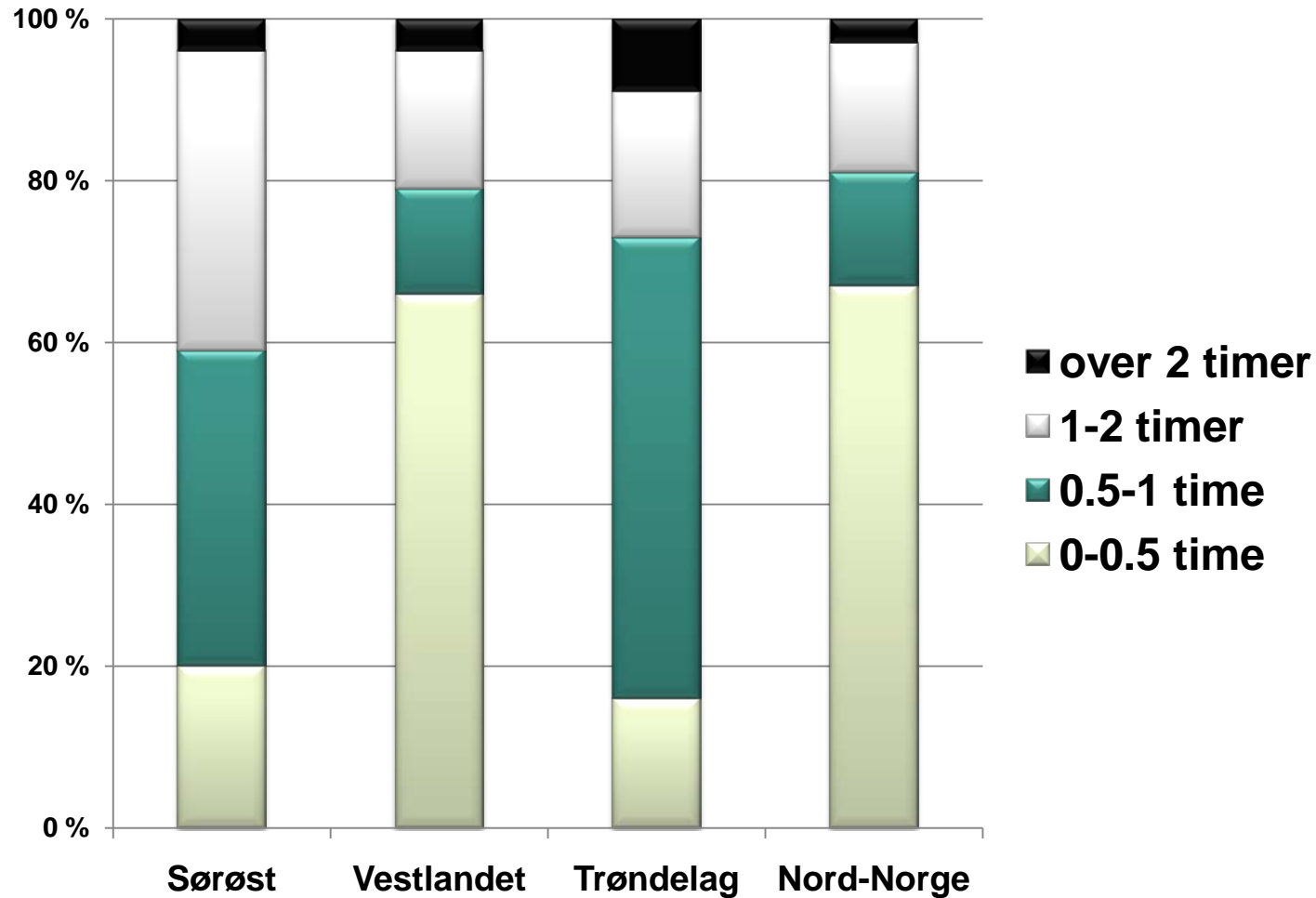
- Regionale lufthavner: Historikk og struktur
  - Vegbygging og sentralisering
  - Luftfart konkurranse, romlig konsentrasjon og tiltak
  - Nettverksreiser og priser
  - Lekkasje til nærmeste stamlufthavn
  - Fordeler ved lengre rullebaner
  - Hvordan gå fram?
  - Konklusjoner
-

# Flyplasser i Norge



Regionale lufthavner utbygd på 70-tallet

# Reisetid til flyplass, vektet etter innbyggertall i kommunene 2005



# Vegbygging og sentralisering

- Vegbygging legger til rette for å utnytte stordriftsfordeler, særlig i servicesektoren som retter seg mot de bosatte
    - Postkontor, bankfilialer, butikker
    - Skoler, helsetilbud, trafikkstasjoner
    - Meieri, slakteri, bryggeri, trelast/ byggevare
    - Lager, grossister
    - Mobil tjenesteyting (håndverkere)
  - Sentralisering en nødvendig del av effektivisering/moderniseringen av samfunnet?
  - Brukerne får lenge reiseveg, men bredere tilbud
  - Vegbygging bidrar til konsentrasjon på regionalt nivå og uttynning lokalt, men større omland åpner nye muligheter (pendling og servicetilbud)
-

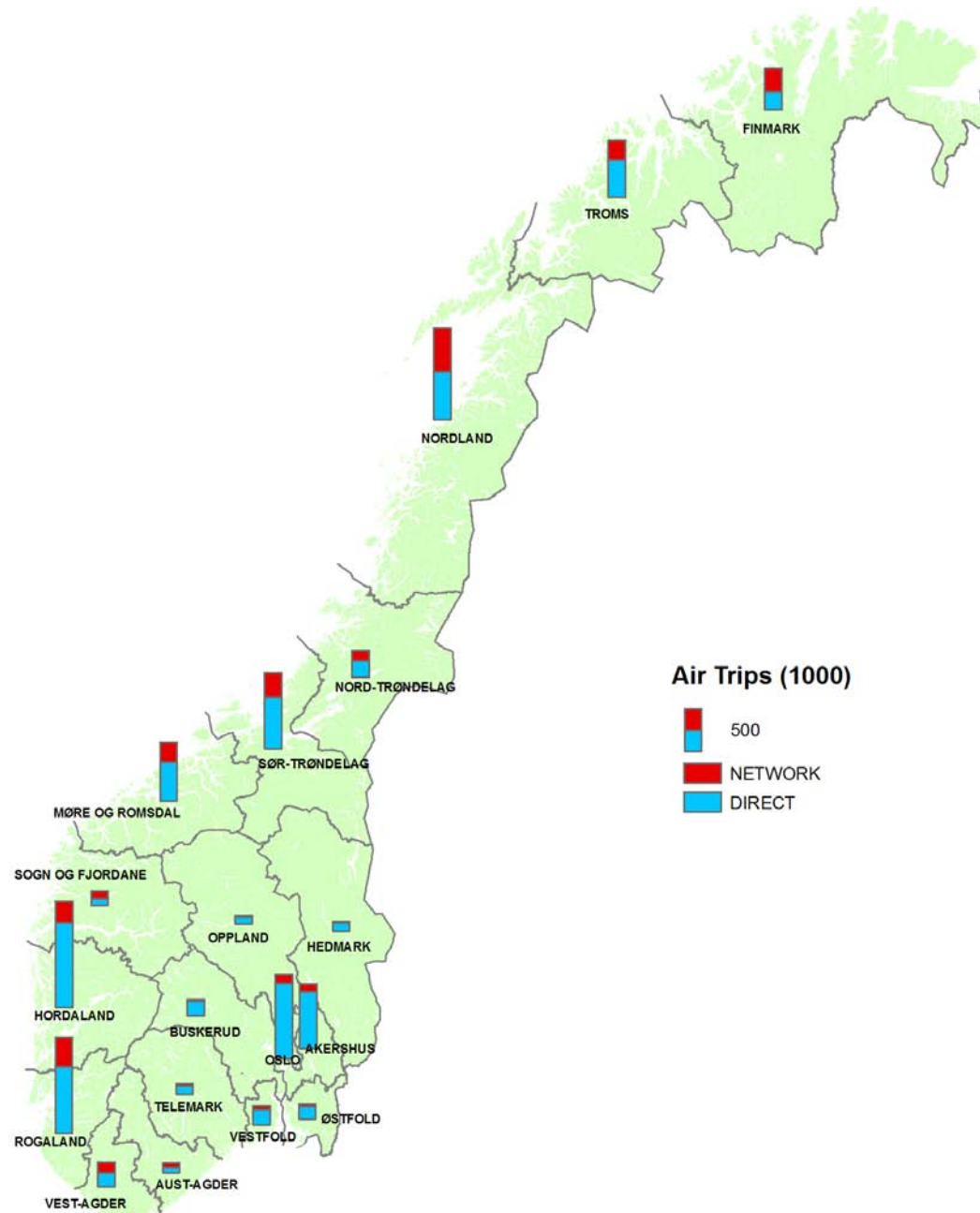
# Luftfart - konkurransen leder til romlig konsentrasjon

- Geografisk konsentrasjon
  - Ek-nav systemer vokser fram
  - Redusert tilbud til småsteder,  
mindre konkurranse og høyere billettpriser
  - Lavkostselskap inn på hovedruter
  - Prisene reduseres i hovedmarkedene
  - Contestable market ? – Nei !
-

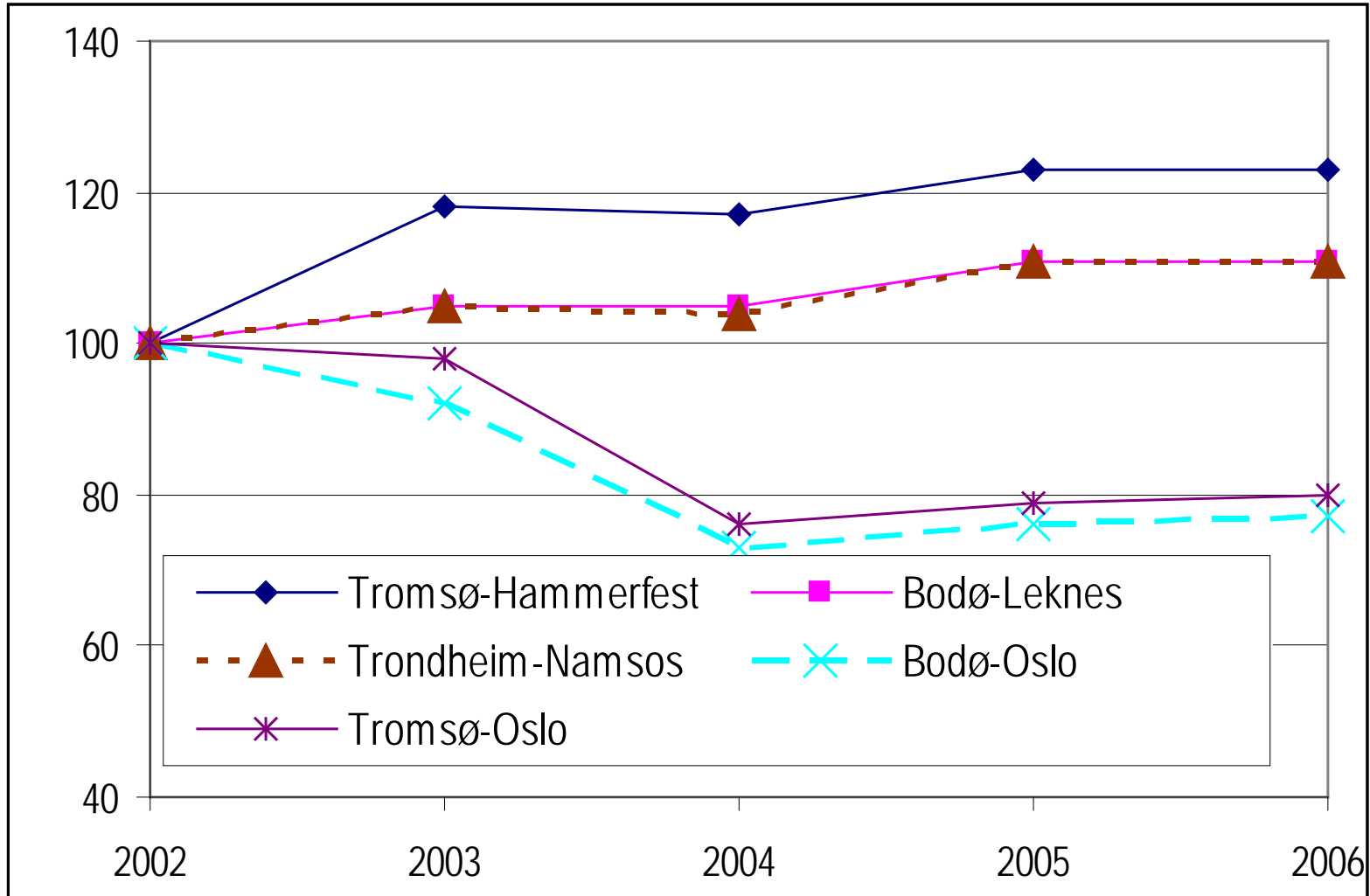
# Sikkerhetsnett: kompensierende tiltak

- US: Essential Air Service Program
  - EU: Public Service Obligation
    - 3-års anbud, detaljerte servicekrav
    - Laveste tilskuddsbehov vinner
    - Ikke lykkes i å bygge opp konkurrenter til Widerøe (- Florø)
  - Norge: Ca 600 mill kr til rutedrift per år og like mye til å dekke underskudd ved regionale lufthavner
  - Totalt: **1000 kr per passasjer på regionale ruter**
  - Disse tiltak dekker ikke **nettverksreiser**
-

# Nord-Norge og Vestlandet er avhengig av nettverksreiser



# Internet fullpris 2002-2006



# Internet - gjennomgangspris Nov 2005

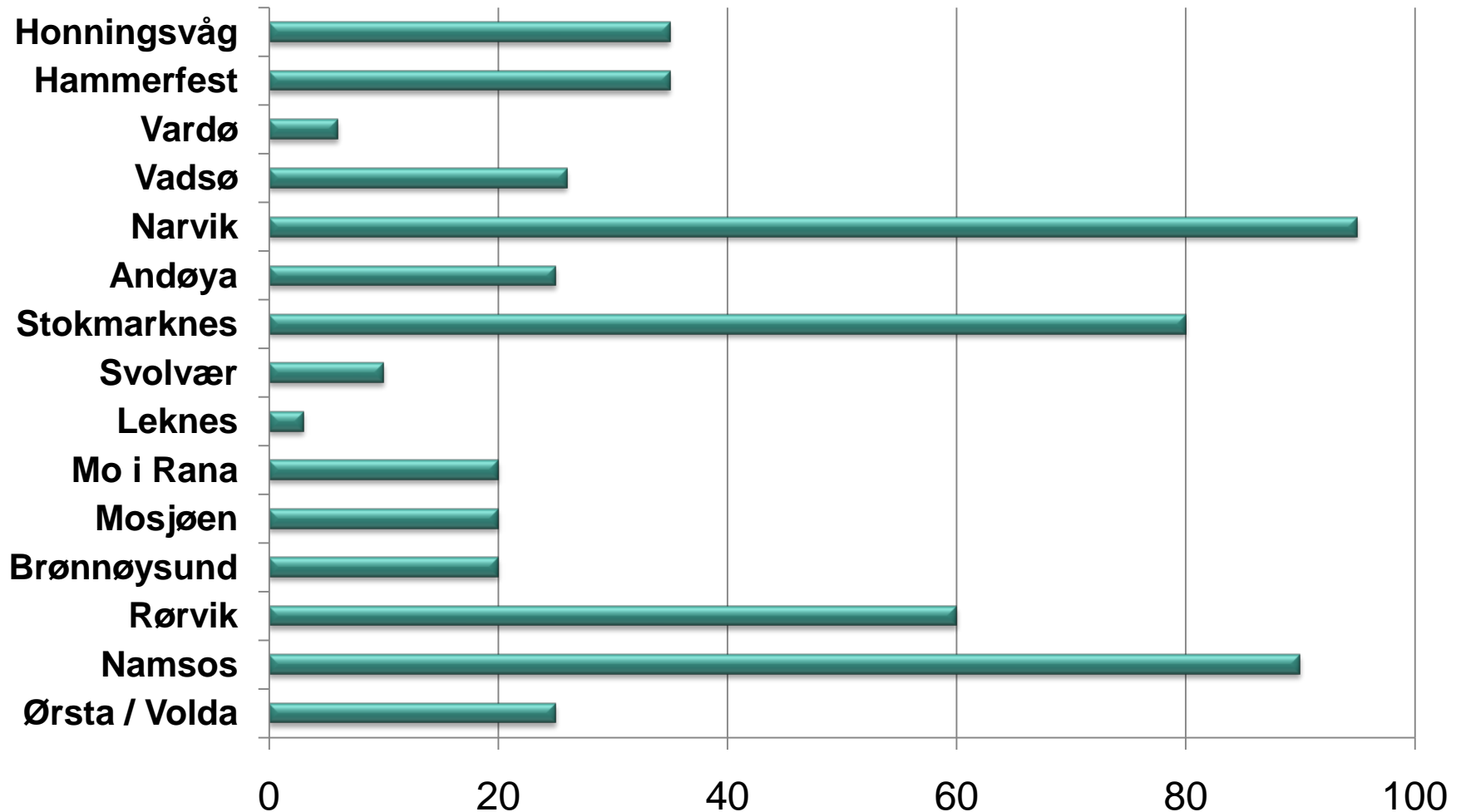
County, trip type	Regional leg	Main leg	Through fare	2 legs / total
<i>Nordland</i>				
Business	1922	2147	5875	0,69
Leisure	1157	1410	2844	0,90
<i>Finmark</i>				
Business	2541	2221	6955	0,68
Leisure	1298	1643	3440	0,85

- Prisingregel på gjennomgangsreiser: "Høyeste" av laveste tilgjengelige bookingklasse på de to flygningene
- RVU-tall viser motsatt - en liten rabatt for gjennomgangsreiser (5-10 % ), tilpasning til for høye billettpriser?
  - tidlig bestilling, fleksibel mht tidspunkt, dele billetten

# Konkurransen og billettpriser

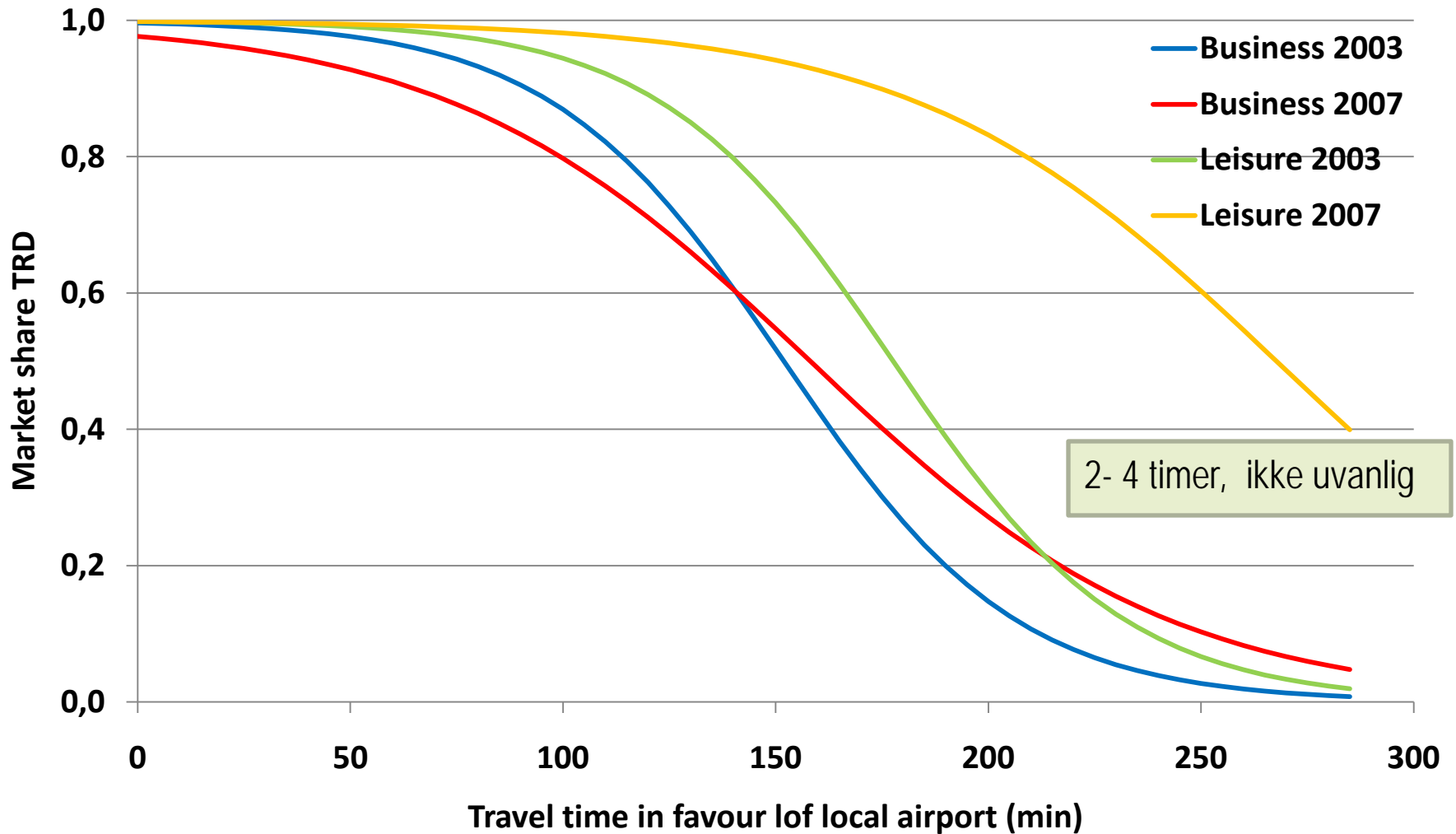
- Fullpris (yrkesreiser) reduseres på hovedruter, men ikke på regionale
  - Gjennomgangsbilletter er dyre pga prisingsstrategien til monopolisten
    - Eks Mehamn, godt men dyrt tilbud 10 000 kr t/r Oslo
    - Leknes / Stokmarknes – Stavanger / Kirkenes: flex:11 000 kr, happy: 8500 kr
  - Utkantene får ikke del av fordelene med deregulering og konkurranse
  - Særlig ille for næringslivet som ikke kan tilpasse seg ved å bestille tidlig, endre tidspunkt eller ta sjansen på å dele billett
    - Olje-/gass leverandører, maritim industri, fiskeoppdrett med leverandører
    - Turismenæringen får svært dyre inntransporter.
  - Problem: **lite marked** og **infrastruktur** som gir liten konkurranse
    - Begge forhold adresseres ved samle trafikk til flyplasser med lengre rullebaner
  - Mange "løser" problemet ved å reise til nærmeste stamlufthavn
-

# Lekkasje til stamlufthavn (%) på Osloreiser 2007



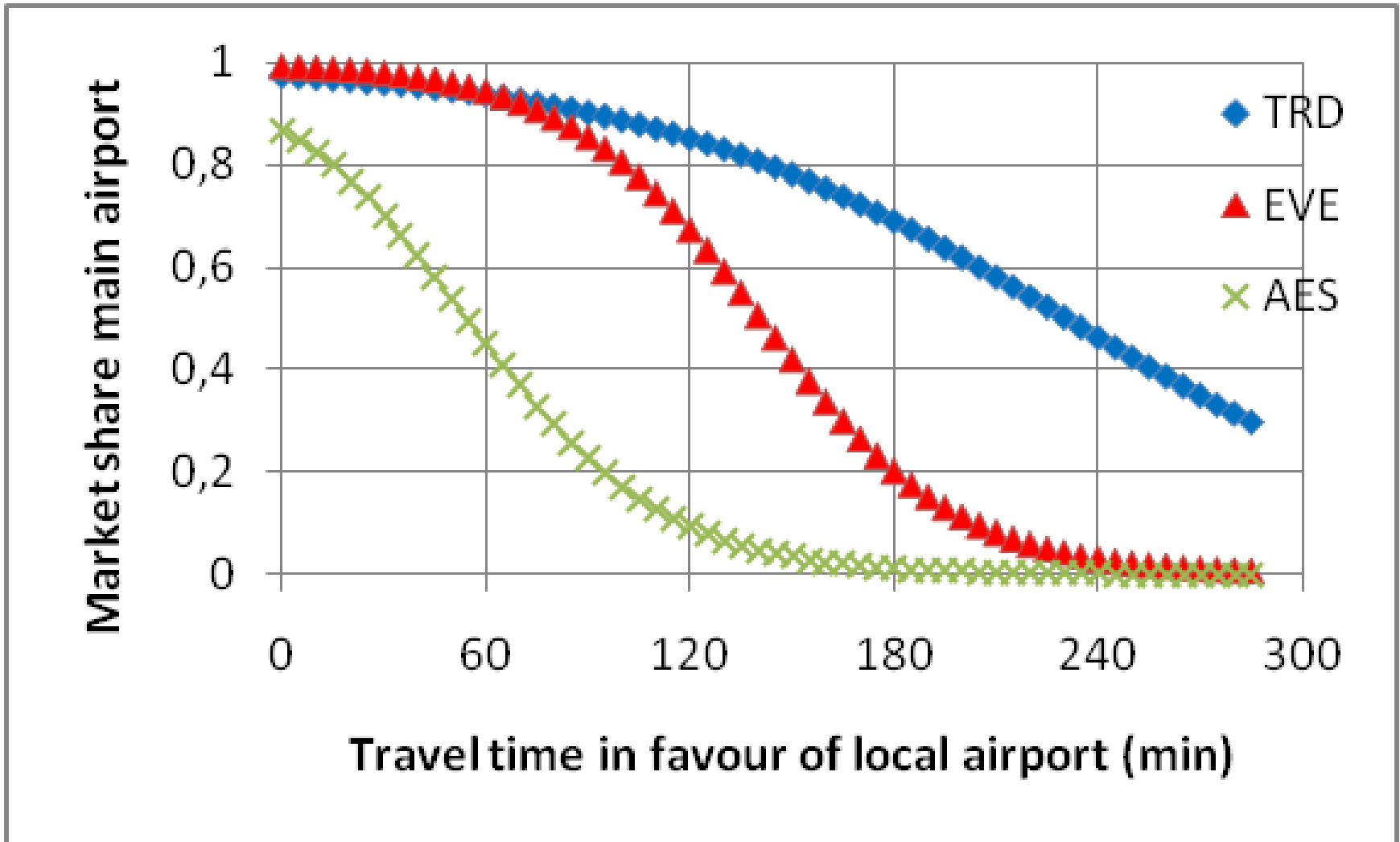
Foreløpige 2009-tall tyder på økning i Lofoten og Helgeland

# Lange reiser med bil for å få billigbillett fra TRD



2- 4 timer, ikke uvanlig

# Reiselengde med bil: f ( prisforskjeller, omlandets størrelse)



# Bedre veger reduserer reisetida - også mellom regionale flyplasser

- Flere plasser med 1 time el mindre reisetid mellom
  - Eksempler på investeringer:
    - Trekantsambandet
    - Rv5 Førde – Florø
    - Korgfjellet, Helgelandskrysset
    - Gimsøysund, Lofast
    - Fatima
-

# Hva bør gjøres?

- Utrede mulighetene for å samle trafikk og gi et kvalitativt bedre tilbud fra utvalgte steder
  - Se flyplasstruktur og veginvestering i sammenheng
  - Nasjonal transportplan som arena for arbeidet
-

# Fordeler ved lengre rullebaner

- Større fly
    - Økt kapasitet i trafikktopper morgen og kveld
    - Økt tilgang på rabattbilletter
  - Flere direkteruter (Oslo)
  - Konkurransen og billigere billetter
  - Mindre utlegg til regionale ruter
  - Mindre driftsutgifter for Avinor
  
  - Ulemper: lengre reiseveg for noen (mindretallet)  
+ stort investeringsbehov
-

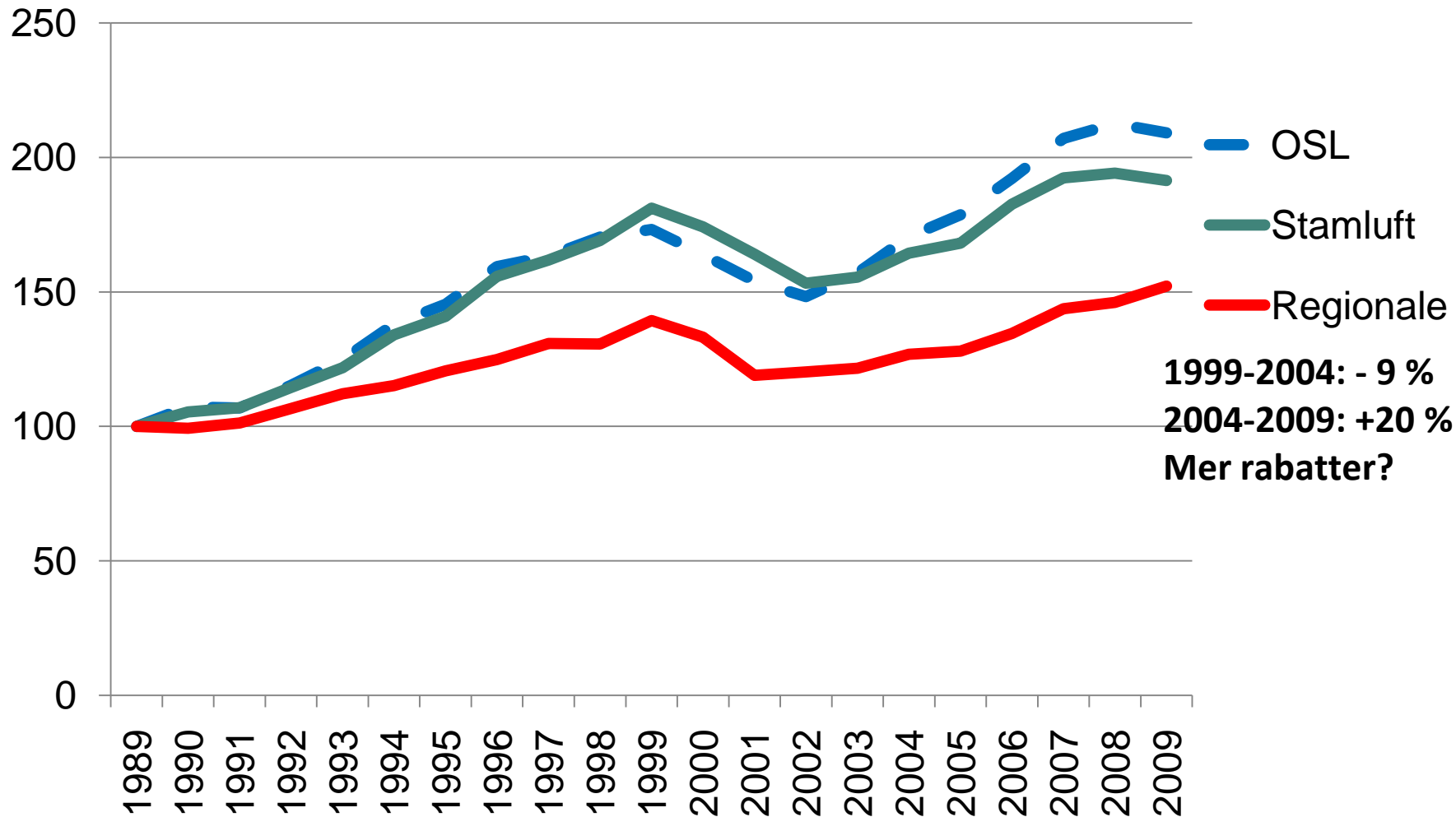
# Nyere utredninger

- Mo i Rana, Mosjøen, Stokmarknes, Leknes og Hammerfest
  - Marked for direkteruter til Oslo og samfunnsøkonomisk lønnsomhet
  - Gir også utviklingspotensial, ikke minst for turisme
  - NB! Større flyplass må være operativt mulig
    - terreng og værforhold
-

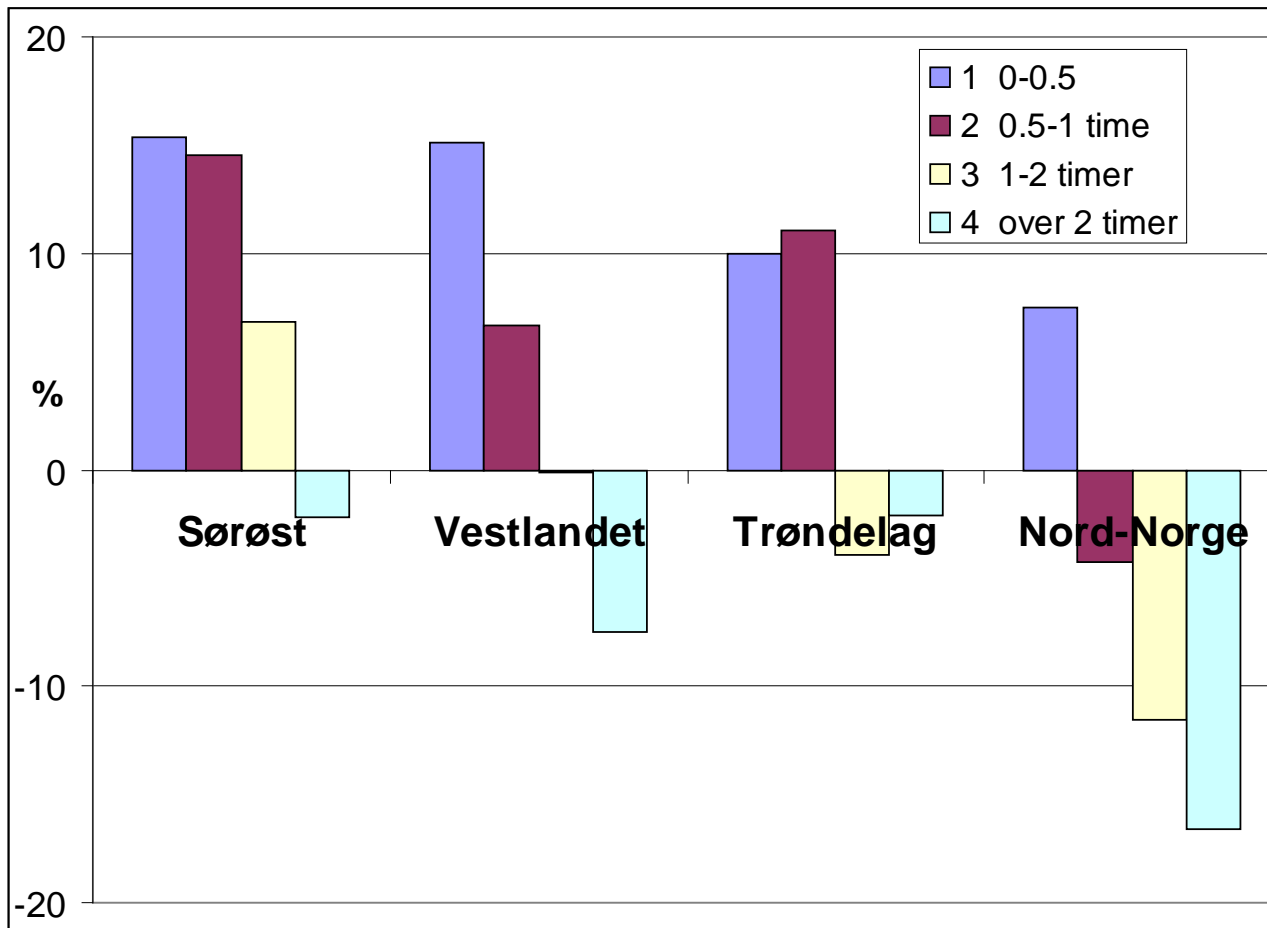
# Strukturanalysen 2001

- Luftfartsverket – Møreforskning og TØI
  - Vurderte oppgradering og nedleggelse – besparelser i rutedrift og i flyplassdrift
  - For passasjerene: reisetid, frekvens og billettpris
  - Valgt ut 10 plasser for nærmere analyse:
    - Operative forhold, avstand til naboflyplass, mistanke
  - Samfunnsøkonomisk ulønnsomme med klar margin: Fagernes, Sandane, Namsos, Narvik, Vardø
  - Samfunnsøkonomisk ulønnsomme, men usikkerhet: Førde, Ørsta/Volda, Mosjøen, Svolvær og Honningsvåg
-

# Motargument: 1 Behov for å komme til regionalt senter og fortsatt vekst på regionale flyplasser



## 2: Nærhet til flyplass gir sterkere befolkningsvekst, selv om en kontrollerer for sentralitet/ næringsstruktur



# Konklusjoner:

- På tide å revurdere regional flyplasstruktur
    - Bedre veger
    - Alle andre sektorer rasjonaliserer
    - Utkantene får ikke del i fordelene ved økt konkurranse i lufta
  - Store samfunnsøkonomiske gevinster å hente ved lengre rullebaner og færre flyplasser
  - Gevinsten faller både på Staten/Avinor og passasjerene som får bedre rutetilbud og billigere billetter
  - Nasjonal transportplan er en egnet ramme for arbeidet - flyplasser og veger kan sees i sammenheng
-