



RF – Rogalandsforskning. <http://www.rf.no>

**Gottfried Heinzerling, Ann Karin T. Holmen og  
Gunnar Houeland (Achilles Bedriftsutvikling A/S)  
Luftfart på Vestlandet**

Arbeidsnotat RF - 2005/084

Prosjektnummer: 7252132  
Prosjektets tittel: Luftfart på Vestlandet  
Kvalitetssikrer: Einar Leknes

Oppdragsgiver: Vestlandsrådet v/Rogaland fylkeskommune

ISBN: 82-490-0360-8  
Gradering: Åpen

## Forord

RF – Rogalandsforskning har i samarbeid med Achilles Bedriftsutvikling på oppdrag fra Vestlandsrådet utført en utredning om luftfarten på Vestlandet. Oppdraget hadde som hensikt å fokusere på lufthavner på Vestlandet og hvilke muligheter for organiseringsformer disse har. Utredningen er basert på dokumentasjon fra tidligere studier, rapporter og statistikk. Oppdraget innebar også innhenting av bedriftsøkonomisk data fra hver av lufthavnene. Denne informasjonen skulle i utgangspunktet innhentes fra Avinor sentralt. Avinor har imidlertid besluttet at det ikke skal offentliggjøres regnskaper for enkeltlufthavner. Bedriftsøkonomiske tall for hver av lufthavnene må på grunnlag av dette utelates fra denne utredning. Det er i tillegg til dokumentgjennomgang gjennomført samtaler med hver av lufthavnsjefene, supplert med et informasjons-/drøftningsmøte hvor alle lufthavner var invitert. I etterkant av dette møtet ble et første utkast av rapporten tilsendt alle lufthavnene på Vestlandet for å avstemme opplysninger, samt gi muligheter for innspill eller avklaringer. Denne ”høringsrunden” ble benyttet som en kvalitetssikring av materialet.

Under hele prosjektperioden har kontakt med samferdselsseksjonen i Rogaland fylkeskommune vært sentral, og da spesielt med samferdselssjefen Gunnar Eiterjord, som er prosjektansvarlig på vegne av Vestlandsrådet.

Vi ønsker å benytte anledningen til å takke alle for bidrag og tilbakespill.

Stavanger 1. juni 2005

Gottfried Heinzerling, prosjektleder

## Innhold

Forord .....	ii
Innhold.....	iii
Figurfortegnelse.....	v
Tabellfortegnelse .....	vi
SAMMENDRAG .....	VII
1 INNLEDNING .....	1
2 LUFTFARTEN PÅ VESTLANDET - STATUS OG UTFORDRINGER .....	3
2.1 Myndigheter og andre aktører i norsk luftfart.....	3
2.2 Nasjonale utfordringer for flyselskapene og lufthavnene .....	6
2.3 Samfunnsøkonomiske forhold.....	7
2.4 Generelle bedriftsøkonomiske forhold.....	10
2.5 Lufthavnene på Vestlandet.....	12
2.5.1 Datagrunnlaget .....	12
2.5.2 Generell trafikkstatistikk for alle lufthavner på Vestlandet .....	15
2.5.3 Store lufthavner på Vestlandet .....	16
2.5.4 Mellomstore lufthavner .....	20
2.5.5 Regionale lufthavner .....	23
3 UTFORDRINGER OG FORUTSETNINGER FOR UTVIKLING AV LUFTFARTEN PÅ VESTLANDET.....	27
4 ALTERNATIVE STYRINGSMODELLER FOR LUFTFARTEN PÅ VESTLANDET .....	29
4.1 Eierskap i et internasjonalt perspektiv .....	29
4.2 Flyplasstruktur og eierskap i Norge .....	32
4.3 Modeller for eierskap og drift av lufthavnene på Vestlandet.....	35
4.3.1 Dagens modell - ingen endring .....	35
4.3.2 Fristilling av lufthavner etter Gardermoen - modellen. ....	37
4.3.3 Regionalmodeller .....	37
4.3.4 Regionalmodellene: Utdyping av økonomi og organisering .....	39
4.3.5 Regionalmodellene og solidaritetsalternativet .....	40
5 KONKLUSJON OG ANBEFALINGER .....	45
6 REFERANSER.....	47

VEDLEGG 1 LUFTHAVNENE PÅ VESTLANDET:

FAKTABESKRIVELSER.....	48
Stavanger lufthavn, Sola.....	48
Bergen lufthavn, Flesland.....	50
Haugesund lufthavn, Karmøy.....	53
Ålesund lufthavn, Vigra .....	54
Molde lufthavn, Årø .....	56
Kristiansund lufthavn, Kvernberget .....	58
Ørsta/Volda lufthavn, Hovden.....	61
Sandane lufthavn, Anda.....	62
Florø lufthavn .....	64
Førde lufthavn, Bringeland.....	66
Sogndal lufthavn, Haukåsen .....	68
Stord lufthavn, Sørstokken .....	69

## Figurfortegnelse

Figur 1: Hovedstruktur ved Avinor:.....	4
Figur 2: Lufthavner med tilhørende influensområder på Vestlandet.....	13
Figur 3: Antall terminalpassasjerer 2004.....	15
Figur 4: Samlet trafikk 2004 .....	16
Figur 5: Befolkningsfremskriving 2000 - 2020 for influensområdene til Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola.....	17
Figur 6: Befolkningsfremskriving 2000 - 2020 for influensområdene til Haugesund, Ålesund, Molde og Kristiansund lufthavn .....	21
Figur 7: Befolkningsfremskrivinger 2000 – 2020 ved de regionale lufthavner på Vestlandet .	24
Figur 8: Kartutsnitt som viser lufthavner på Vestlandet(Kilde: <a href="http://www.avinor.no">www.avinor.no</a> ) .....	29
Figur 9: Organisasjonskart Avinor hvor vestlandslufthavnene er markert .....	36
Figur 10: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Stavanger lufthavn, Sola .....	48
Figur 11: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområde til Bergen lufthavn, Flesland.....	50
Figur 12: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Haugesund lufthavn, Karmøy .....	53
Figur 13: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Ålesund lufthavn, Vigra .....	55
Figur 14: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Molde lufthavn, Årø .....	57
Figur 15: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Kristiansund lufthavn, Kverneberget .....	59
Figur 16: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Ørsta/Volda lufthavn, Hovden .....	61
Figur 17: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Sandane lufthavn, Anda.....	63
Figur 18: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområde til Florø lufthavn .....	65
Figur 19: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Førde lufthavn, Bringeland.....	67
Figur 20: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Sogndal lufthavn, Haukåsen.....	68
Figur 21: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Stord lufthavn, Sørstokken. ....	70

## Tabellfortegnelse

Tabell 1: Passasjertall, flybevegelser og frakt ved de store lufthavnene .....	16
Tabell 2: Ankomster og avganger på Stavanger lufthavn, Sola og Bergen Lufthavn, Flesland .	19
Tabell 3: Passasjertall og flybevegelser for 2004 samt frakt ved de mellomstore lufthavnene ..	20
Tabell 4: Ankomster / avganger på de mellomstore lufthavnene på Vestlandet .....	23
Tabell 5: Passasjertall og flybevegelser for 2004 samt frakt ved de regionale lufthavnene .....	24
Tabell 6: Ankomster/avganger på de regionale lufthavnene på Vestlandet .....	26
Tabell 7: Eierskap ved deltakende flyplasser i SEAPLANE-prosjektet .....	30
Tabell 8: Evalueringsmatrise for dagens modell, fristillings- og regional modell .....	41
Tabell 9: Ankomster og avganger på Stavanger lufthavn, Sola .....	49
Tabell 10: Ankomster og avganger ved Bergen lufthavn, Flesland .....	51
Tabell 11: Ankomster og avganger ved Haugesund lufthavn, Karmøy .....	54
Tabell 12: Ankomster og avganger på Ålesund lufthavn, Vigra.....	55
Tabell 13: Ankomster og avganger på Molde lufthavn, Årø.....	57
Tabell 14: Ankomster og avganger på Kristiansund lufthavn, Kverneberget .....	60
Tabell 15: Ankomster og avganger på Ørsta/Volda lufthavn.....	62
Tabell 16: Ankomster og avganger på Sandane lufthavn, Anda .....	64
Tabell 17: Ankomster og avganger på Florø lufthavn .....	66
Tabell 18: Ankomster og avganger på Førde lufthavn, Bringeland .....	67
Tabell 19: Ankomster og avganger på Sogndal lufthavn, Haukåsen .....	69

## Sammendrag

Samferdselsgruppen i Vestlandsrådet har igangsatt et hovedprosjekt innen luftfart. Prosjektet omfatter fylkene Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Hovedprosjektets målsetning er å klargjøre hvilken form (organisering/drift) av luftfarten på Vestlandet som på en best mulig måte vil tjene Vestlandsfylkenes interesser. En forutsetning i prosjektet er at Vestlandsfylkene gis de samme rammebetingelser som resten av landet.

Målsettingen gjenspeiler den store betydningen som luftfarten har for Vestlandsfylkene med sitt befolknings- og næringsgrunnlag i forhold til en krevende situasjon tilgjengelighetsmessig sett. Denne situasjonen danner en felles ramme for Vestlandsfylkene. På denne måten skiller Vestlandet seg særlig fra Østlandet i et nasjonalt perspektiv og fra andre nordeuropeiske regioner i et mer internasjonalt perspektiv.

Samtidig er situasjonen i luftfarten på Vestlandet **ikke** preget av et entydig interessefelleskap. Det er store forskjeller i generell tilgjengelighet, befolknings- og næringsgrunnlag mellom de ulike regionene på Vestlandet med sine tilhørende flyplasser. Dagens modell for flyplassforvaltning med stamnettet (kommersielt rutetilbud) og det regionale flyplassnettet (opprettholdt ved hjelp av kjøp fra det offentlige), representerer en utstrakt utjevning mellom regionale interesser, ikke bare på et nasjonalt nivå, men også i et Vestlandsperspektiv.

Utviklingen av luftfarten på Vestlandet vil derfor kunne skje etter ulike kriterier og perspektiv. I neste omgang vil dette medføre ulike strategier for organisering og drift av de ulike lufthavnene på Vestlandet. Relevante forskjeller i perspektiv er dessuten knyttet til i hvor stor grad flyplassene og flyrutetilbudet anses som redskap for en ønsket utvikling i samfunnet for øvrig eller mer som et forretningsanliggende i seg selv.

Den foreliggende sluttrapporten består av fem kapitler samt et vedlegg.

I kapittel 2 presenteres først myndighetsstruktur og andre aktører innen norsk luftfart, deretter de utfordringer disse står ovenfor og relevante samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske forhold. Videre beskrives karakteristika (flyrutetilbud, passasjertall, influensområde, utfordringer og utviklingsmuligheter) ved de store, mellomstore og regionale lufthavnene på Vestlandet.

Kapittel 3 oppsummer utfordringene for de ulike kategorier flyplasser og videre forutsetninger for utforming av styringsmodeller.

I kapittel 4 presenteres og drøftes alternative styringsmodeller for luftfarten på Vestlandet. Forhold knyttet til eierstruktur, driftsmodeller, økonomi og organisering inngår i drøftingene.

Kapittel 5 konkluderer med anbefalinger for oppgaver og tiltaksområder en bør utrede og arbeide videre med.

Vedlegg 1 inneholder en faktabeskrivelse av hver enkelt lufthavn.

Utredningen legger et grunnlag for en videre diskusjon av organiseringsformer for luftfarten på Vestlandet. Tre modeller for organisering av luftfarten på Vestlandet: *Dagens modell, fristillingsmodellen og regionalmodellen* er presentert og mer inngående vurdert. Modellene representerer på et vis ytterpunktene i diskusjonen rundt en regionalisering av eierskap og drift av lufthavnene på Vestlandet. Ulike element fra modellene vil kunne kombineres i søken etter pragmatiske og regionalt tilpassete løsninger.

Utredningen kan ikke konkludere med en optimal modell for utviklingen av infrastrukturen for luftfarten på Vestlandet. Det skyldes på den ene siden mangel på relevante bedriftsøkonomiske data som grunnlaget for denne utredningen. På den andre siden finnes ingen sett av innbyrdes konfliktfrie vurderingskriterier for utviklingen av luftfarten på Vestlandet. Omforente regionalpolitiske kriterier vil være måtte førende ved utviklingen av en fremtidig styringsmodell for luftfarten på Vestlandet

På denne bakgrunnen anbefaler vi følgende arbeidsskritt:

*1. En gjennomgang av økonomien til hver av lufthavnene på Vestlandet*

En grundig gjennomgang av den enkelte lufthavns økonomi er en forutsetning for det videre arbeid. Relevant data ble i denne utredningen ikke gjort tilgjengelig for oss. Via samferdselsdepartementet bør relevant data og opplysninger stilles til disposisjon av Avinor i et neste utredningstrinn.

*2. Arbeidsseminarer*

Proessen videre i diskusjonen rundt alternative organiseringsformen for luftfarten på Vestlandet krever at aktuelle og realistiske organiseringsformer konkretiseres og utdypes. Et arbeidsseminar med deltakelse fra lufthavnsjefene og samferdselssjefene på Vestlandet og representanter fra Avinor og Samferdselsdepartementet bør gjennomføres med sikte på en videre konkretisering av de overordnede modellene presentert i denne utredningen.

*3. Utredning av relevante styringsmodeller*

Med utgangspunkt i de to første arbeidsskritt bør vurderes relevante styringsmodeller vurderes med hensyn til relevante kriterier for utviklingen av luftfarten på Vestlandet og særlig i forhold til bedriftsøkonomiske forutsetninger og konsekvenser.



## 1 Innledning

Samferdselsgruppen i Vestlandsrådet har igangsatt et hovedprosjekt innen luftfart. Prosjektet omfatter fylkene Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

RF-Rogalandsforskning ble valgt til å yte konsulentbistand i arbeidet med hovedprosjektet. Denne bistanden er i stor grad basert på tidligere utførte utredninger og eksisterende statistikk, samt dialog og konsultasjoner med samferdselssjefene i de fire Vestlandsfylkene samt representanter for stamflyplassene på Sola og Flesland, de regionale flyplassene og Avinor.

### *Hovedprosjektets målsetting*

Hovedprosjektets målsetting er å klargjøre hvilken form (organisering/drift) av luftfarten på Vestlandet som på en best mulig måte vil tjene Vestlandsfylkenes interesser. En forutsetning i prosjektet er at Vestlandsfylkene gis de samme rammebetingelser som resten av landet.

Målsettingen gjenspeiler den store betydningen som luftfarten har for Vestlandsfylkene med sitt befolknings- og næringsgrunnlag i forhold til en krevende situasjon tilgjengelighetsmessig sett. Denne situasjonen danner en felles ramme for Vestlandsfylkene. På denne måten skiller Vestlandet seg særlig fra Østlandet i et nasjonalt perspektiv og fra andre nordeuropeiske regioner i et mer internasjonalt perspektiv.

Samtidig er situasjonen i luftfarten på Vestlandet **ikke** preget av et entydig interessefelleskap. Det er store forskjeller i generell tilgjengelighet, befolknings- og næringsgrunnlag mellom de ulike regionene på Vestlandet med sine tilhørende flyplasser. Dagens modell for flyplassforvaltning med stamnett (kommersielt rute-tilbud) og det regionale flyplassnettet (opprettholdt ved hjelp av kjøp fra det offentlige), representerer en utstrakt utjevning mellom regionale interesser, ikke bare på et nasjonalt nivå, men også i et Vestlandsperspektiv.

Utviklingen av luftfarten på Vestlandet vil derfor kunne skje etter ulike kriterier og perspektiv. I neste omgang vil dette medføre ulike strategier for organisering og drift av de ulike lufthavnene på Vestlandet. Relevante forskjeller i perspektiv er dessuten knyttet til i hvor stor grad flyplassene og flyrutetilbudet anses som redskap for en ønsket utvikling i samfunnet for øvrig eller mer som et forretningsanliggende i seg selv.

### *Innretning av sluttrapporten*

Den foreliggende sluttrapporten består av fem kapitler samt et vedlegg.

I kapittel 2 presenteres først myndighetsstruktur og andre aktører innen norsk luftfart, deretter de utfordringer disse står ovenfor og relevante samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske forhold. Videre beskrives karakteristika (flyrutetilbud, passasjertall, influensområde, utfordringer og utviklingsmuligheter) ved de store, mellomstore og regionale lufthavnene på Vestlandet.

Kapittel 3 oppsummer utfordringene for de ulike kategorier flyplasser og videre forutsetninger for utforming av styringsmodeller.

I kapittel 4 presenteres og drøftes alternative styringsmodeller for luftfarten på Vestlandet. Forhold knyttet til eierstruktur, driftsmodeller, økonomi og organisering inngår i drøftingene.

Kapittel 5 konkluderer med anbefalinger for oppgaver og tiltaksområder en bør utrede og arbeide videre med.

Vedlegg 1 inneholder en faktabeskrivelse av hver enkelt lufthavn.

## 2 Luftfarten på Vestlandet - status og utfordringer

I det følgende kapitlet redegjøres det for status for luftfarten på Vestlandet med fokus på de 12 lufthavnene i regionen. Vi redegjør kort for myndighetsstrukturen og aktørbildet generelt ved norsk luftfart og relevante utfordringer for både lufthavnene og flyselskapene nasjonalt og internasjonalt. Deretter beskrives statistikk, eierforhold, økonomi, og funksjon i det regionale luftfartssystemet og for hver av flyplassene.

### 2.1 Myndigheter og andre aktører i norsk luftfart

Organiseringen av luftfarten i Norge har de siste årene vært gjennom en rekke endringer. Den aktuelle *myndighetsstrukturen med relevans for utredningen* kan oppsummeres i grove trekk som følger.

#### Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet (SD) er landets øverste politiske myndighet i transportsaker. SD fremmer forslag om lover og lovendringer innenfor samferdselssektoren. SD har ansvaret for rammevilkårene for luftfarten med tilhørende lov- og forskriftsarbeid, videre for internasjonale luftfartssaker, blant annet tosidige luftfartsforhandlinger, EØS/EU-saker i luftfarten og skandinavisk luftfartssamarbeid. Departementet har ansvaret for Luftfartstilsynet og Havarikommisjonen for sivil luftfart og bane. Samtidig forvalter departementet statens eierinteresser i Avinor, hvor departementet fungerer som Avinors generalforsamling.

Samferdselsdepartementet har også en rolle som kjøper av flyplasstjenester fra Avinor gjennom ordningen med statlig kjøp av lufthavntjenester. Videre er SD ansvarlig for kjøp av regionale flyruter ved at departementet kjøper bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyrutetjenester fra flyselskapene. Kjøp av flyrutetjenester gjennomføres for tiden etter anbudsprinsippet. Beløpet for kjøp av regionale flyruter i 2004 var budsjettert til 421 mill. kr. Gjennom kjøpsordningen for flyruter dekker Samferdselsdepartementet i gjennomsnitt rundt en tredjedel av flyselskapenes kostnader på de regionale flyrutene.

I departementet er alle funksjonene administrativt samlet i luftfartsseksjonen til departementets luft-, post- og teleavdeling.

#### Luftfartstilsynet

Fra 1.1.2000 ble den såkalte Luftfartsinspeksjonen skilt ut fra det tidligere Luftfartsverket (nå Avinor AS) og har siden bestått som selvstendig tilsyn. Luftfartstilsynet er et forvaltningsorgan med ansvar for at luftfartsvirksomheten i Norge utøves på en sikker og effektiv måte. Tilsynet gir forskrifter og setter standarder for luftfartsvirksomheten i Norge, og gir tillatelser og godkjenner de som vil drive virksomhet knyttet til luftfart. Luftfartstilsynet har ansvaret for at regelverk og fastsatte vilkår følges.

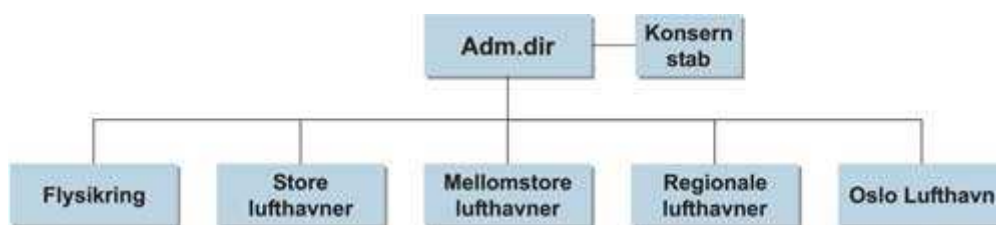
## Avinor AS

Avinor er et statlig aksjeselskap fullt ut eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsministeren er generalforsamling for selskapet. Avinor er eieren av statlige flyplasser og planlegger infrastrukturen i luftfarten. Selskapet yter lufthavn- og flysikringstjenester for reisende og flyselskaper og andre brukere av luftfartsanlegg. Avinors virksomhet omfatter investering og drift ved 46 statlige lufthavner i Norge<sup>1</sup>. Selskapet er selvfinansierende og får inntekter fra driften av flyplasser og trafikken ved disse. Inntektene deles inn i trafikkinntekter, gebyrer, kommersiell aktivitet på flyplassene, samt salg av tjenester til de ikke-statlige flyplassene. En stor del av midlene går til vedlikehold og utvidelse av terminalbygg, tårn, driftsbygg og rullebaner. Avinor har også ansvaret for flynavigasjon, radaranlegg og utstyr.

### *Avinors inndeling i store, mellomstore og regionale lufthavner*

Inndelingen i store, mellomstore og regionale lufthavner er gjort ut fra Avinors definisjoner av norske lufthavner<sup>2</sup>. Definisjonene gjenspeiles i virksomhetens organisering i divisjoner:

Figur 1: Hovedstruktur ved Avinor



Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

*Oslo Lufthavn, Gardermoen* er opprettholdt som egen divisjon.

*Divisjon for store lufthavner* omfatter de fem lufthavnene Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø.

*Divisjon for mellomstore lufthavner* består av de elleve lufthavnene i Kristiansand, Haugesund, Ålesund, Molde, Kristiansand, Harstad/Narvik, Bardufoss, Alta, Lakselv, Kirkenes og Svalbard.

*Divisjon for regionale lufthavner* består av de resterende 29 regionale lufthavner<sup>3</sup>.

Store og mellomstore lufthavner utgjør det som kalles stamrutenettet, mens de regionale lufthavnene omtales som regionalnettet. Denne inndeling av ulike lufthavner forfølges

1 Totalt i Norge er det 54 norske lufthavner. 46 av disse er eid av Avinor AS, mens de resterende 8 er eid, organisert og finansiert på andre måter.

2 Betegnelse benyttes også i Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2006 - 2015.

3 Disse er: Fagernes, Sogndal, Florø, Førde, Sandane, Ørsta/Volda, Røros, Namsos, Rørvik, Brønnøysund, Sandnessjøen, Mo i Rana, Mosjøen, Røst, Værøy, Leknes, Svolvær, Stokmarknes, Narvik, Andøya, Sørkjosen, Hasvik, Hammerfest, Honningsvåg, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vadsø og Vardø.

også i rapportering av luftfartsstatistikk. Vi har derfor i det følgende lagt denne inndeling til grunn når vi omtaler lufthavner på Vestlandet.

Med unntak av Samferdselsdepartementets kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavntjenester fra Avinor, er luftfartens infrastruktur brukerfinansiert. Internt i Avinor finnes det sted kryssubsidiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavner. Regjeringen ønsker å videreføre en politikk der luftfartens infrastruktur samlet sett i stor grad finansieres gjennom brukerbetaling. Avinors samlede inntekter består av:

- Om lag to tredjedel av inntektene er knyttet til luftfartsavgifter<sup>4</sup>. Luftfartsavgiftene reguleres gjennom takstregulativet fastsatt av Samferdselsdepartementet, som i hovedsak baseres på flyenes vekt, antall passasjerer og antall km fløyet. Avgiftene er i liten grad differensiert ut fra prinsippet om at takstregulativet skal være likt for alle
- Om lag en tredjedel av inntektene er knyttet til kommersielle inntekter, hovedsakelig fra parkeringsvirksomhet, utleie av arealer og avgiftsfritt salg på de største lufthavnene

Aktørbilde i norsk luftfart kompletteres i utredningssammenheng ved å nevne *flyselskapene* som sentrale aktører, som opererer i forhold til norske myndigheters lov- og sikkerhetsmessige rammebetingelser og den fysiske infrastrukturen som stort sett Avinor stiller til disposisjon.

### **Flyselskapene**

Gjennom en årrekke har de operative hovedaktørene i norsk luftfart vært Scandinavian Airlines system (SAS), Braathens S.A.F.E og Widerøe's flyveselskap A/S (Widerøe). Tidligere var SAS, Braathens og Widerøe selvstendige konkurrerende enheter. Konkurransen før 1994 dreide seg i hovedsak om rutekonsesjoner i innenrikstrafikken som ble tildelt etter anbud. Videre hadde SAS i denne perioden monopol på utenriksflygingen blant de norske aktørene.

Konsesjonstildelingen forsvant som en konsekvens av dereguleringen av markedet i perioden 1994 – 1997. Dereguleringen åpnet for fri konkurranse mellom flyselskapene i innenriks og europeisk flytrafikk. Den frie konkurransen har via noen mellomstadier ført til det aktørbilde vi har i dag. SAS-gruppen, som i Norge nå kalles SAS Braathens, eier nå både Braathens og Widerøe, og er den dominerende aktøren i Norge.

Samtidig har nye aktører etablert relativt omfattende aktiviteter i europeisk og innenriks lufttransport. Norwegian Air Shuttle, Sterling og Ryanair har etablert nye lavpris punkt-til-punkt tilbud. I tillegg har europeiske luftfartskonsern som Air France-KLM og Lufthansa økt ruteflyvingen til/fra Norge. Samlet sett opererer flyselskapene i et innenriks og utenriks marked som trendmessig er preget av relativt omfattende vekst sett i et lengre tidsperspektiv.

---

4 Jfr. rapportens avsnitt 2.4 beskrivelse av luftfartsavgifter.

Relevante deler av det regionale flyrutenettet legges fortsatt ut på anbud under "Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting" (FOT). Widerøe er den dominerende aktøren i inneværende anbudsperiode, ved siden av andre aktører på enkeltstrekninger. Dette gjelder eksempelvis Coast Air og Danish Air.

## **2.2 Nasjonale utfordringer for flyselskapene og lufthavnene**

Lufthavnene og sikringen av luftrommet som de viktigste element i den fysiske infrastrukturen, er stort sett et offentlig anliggende i Norge. Beslutninger om investeringer, drift og vedlikehold skjer etter forretningsmessige kriterier i Avinor, men ut fra et overordnet samferdselspolitisk mandat om en helhetlig utvikling av luftfarten i alle deler av landet.

Investeringer i den fysiske infrastrukturen er meget kapitalkrevende og avhengig av (1) utviklingen i de internasjonale og nasjonale sikkerhetsstandarder, (2) etterspørselen etter flytransporttjenester og (3) hvilke type flyutstyr som blir brukt.

Denne infrastrukturen stilles til disposisjon for flyselskapene. Senest etter dereguleringen i 90-årene opererer alle selskapene i Norge utelukkende etter forretningsmessige kriterier ved utviklingen av flyrutetilbudet. Inntektsmulighetene i kombinasjon med et forsvarlig avgifts- og kostnadsnivå ved betjeningen av en bestemt flyplass legger føringer for utviklingen av flyrutetilbudet. Kommersielt begrunnede tilbudene kan suppleres ved bruk av offentlig kjøp av transporttjenester.

Denne arbeidsdelingen mellom en offentlig administrert infrastruktur stilt til disposisjon for kommersielt handlende aktører vil sannsynligvis møte en rekke utfordringer knyttet til utviklingen i europeisk og norsk luftfart. Et på lang sikt voksende marked for flyreiser og transport av flyfrakt utvikles under økende konkurransepress. Lavprisaktører (punkt-til-punkt selskap) utfordrer i økende grad dagens store "tradisjonelle" aktører som SAS-gruppen. Disse aktørene er kommet under et sterkt press for å organisere seg i større enheter eller allianser for å kunne bestå i den økende konkurransen. Kun de aktører/allianser som vil kunne generere tilstrekkelige interkontinentale trafikkinntekter er vurdert å kunne overleve på sikt. "Tradisjonelle" aktører som opererer utelukkende eller i overveiende grad i nasjonale og europeiske markeder vil være mest utsatt for konkurransen fra lavpris-aktørene. I så henseende er SAS-gruppen under et særskilt stort press.

I denne konkurransen vil flyplassene merke et økt krav om kostnads- og avgiftsreduksjoner fra flyselskapene. Effektiviseringen av driften av flyplassene vil være en sentral strategi for å møte disse kravene. Samtidig vil prinsippet om krysssubsidiering mellom de store flyplassene på den ene siden og de mellomstore og regionale flyplassen på den andre siden kunne komme under økt press ved at de store flyplassene trenger et økt økonomisk spillerom.

Videre vil utviklingen av en formålstjenelig hub-struktur i flyrutenettet være avhengig av flyselskapene som kommersielle aktører. Det vil i stor grad være flyselskapenes avgjørelse hvilken blant de store flyplassene i Norge (og i det europeiske utlandet) som vil kunne fungere som hub, for eksempel for trafikken til/fra Vestlandet.

## 2.3 Samfunnsøkonomiske forhold

Vestlandet, som omfatter fylkene Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, har 12 lufthavner. På Vestlandet er to lufthavner definert som store (Stavanger og Bergen). Fire er definert som mellomstore lufthavner (Haugesund, Ålesund, Molde, Kristiansund). De resterende seks er definert som regionale lufthavner (Stord, Sogndal, Førde, Florø, Sandane, Ørsta/Volda).

Som følge av spredt bosetting og lange avstander, klimatiske og topografiske variasjoner, samt mangel på alternative transportformer, spiller flytransporten en viktigere rolle i transportmønsteret i Norge enn i de fleste europeiske land. Dette forholdet gjelder særlig for Vestlandet. Stavanger og Bergen utgjør de store knutepunktene i rutemønsteret, mens de resterende 10 flyplasser er mellomstore og regionale lufthavner. I dag er det diskusjoner om en rekke av de regionale lufthavnenes betydning og rolle i den fremtidige lufthavnstrukturen. Bakgrunnen for denne diskusjonen er primært de regionale lufthavnenes manglende bedriftsøkonomiske lønnsomhet. Likevel har de regionale lufthavner en viktig samfunnsøkonomisk funksjon som bør påpekes i denne sammenheng.

### Regionale lufthavnens betydning

De regionale lufthavnene har på bakgrunn av demografiske, geografiske og topografiske forhold en avgjørende betydning for bosetting og næringsliv i distriktene. Strukturen er historisk betinget og er i mindre grad justert i tråd med annen infrastrukturutvikling, f. eks. veiutbygging. Lufthavnene gjenspeiler likevel de distriktpolitiske satsninger som myndighetene legger opp til. Undersøkelser foretatt i forbindelse med de regionale lufthavnene viser at lufthavnene i Norge har gitt vertskommunene en mer positiv utvikling enn de ellers ville ha fått<sup>5</sup>.

Den regionale luftfartens primære funksjon er å knytte landets distrikter opp mot regionale sentra og trafikkpunkter, hvor det er forbindelse videre med langdistanseruter. Videre er det grunn til å påpeke at ca 80 % av reisene går til/fra en stamruteplass og at dette samspillet gir økt nyttevirkning også for de større lufthavnene. Spesielt gjelder dette Bergen lufthavn, Flesland som ikke bare er avhengige av de mellomstore lufthavnene, men også av de seks regionale lufthavner på Vestlandet. Det regionale rutenettet "mater" stamnettet, og på denne måten er det samspillet mellom disse to systemene som gir den fulle nytteeffekten<sup>6</sup>.

### Finansiering av bedriftsøkonomiske ulønnsomme lufthavner

Svært mange av lufthavnene i Norge er bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Statens økonomiske engasjement i luftfarten er betydelig: 700 mill. kr i 2004 var budsjettert til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavntjenester og flyruter i distriktene. Dette gjaldt særlig i Nord-Norge og nordlige del av Vestlandet. De statlige kjøp av tjenester skal dekke Avinors underskudd ved driften (inklusive avskrivninger av investeringer)

---

5 Jfr. St. meld. nr. 24 (2003-2004), *Nasjonal transportplan 2006-2015*, avsnitt 4.2.3.2 og kapittel 4.3.

6 Bråthen, S., *Luftfartens rolle i regional samferdsel*, Møreforskning, rapport 0305, Molde 2003.



ved de regionale lufthavner. I 2004 beregnet Avinor et behov for statlig kjøp av lufthavntjenester på 370 mill. kr.

Kjøpet av flyrutetjenester finner sted etter anbud. Store deler av det regionale flyrutenettet legges ut på anbud under ”Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting” (FOT). Widerøe’s Flyveselskap ASA er den dominerende aktøren i denne anbudsperiode, ved siden av andre aktører på enkeltstrekninger. På Vestlandet er dette spesielt Danish Air Transport AS på strekningen mellom Florø og Oslo/Bergen. Anbudsrutene er tilpasset det naturlige reisebehov og reisemønster lokalt. Det har videre vært forutsatt at anbudsrutene må anses som viktige for den økonomiske utviklingen i regionen der lufthavnen ligger. Anbudsrutene skal således sikre rask og effektiv transport på strekninger der flytransport etter en samlet vurdering anses å være en hensiktsmessig transportmåte. De fleste rutene i landet går mellom regionale lufthavner og de større stamruteflyplassene. På denne måten sikres forbindelsen til det kommersielle flyrutenettet på de store trafikk-knutepunktene. På Vestlandet gjelder dette som nevnt spesielt Bergen<sup>7</sup>.

Som følge av svært lav bedriftsøkonomisk lønnsomhet ved enkelte lufthavner, har analyser blitt gjennomført på vegne av Avinor<sup>8</sup>. Analysene påpeker at enkelte lufthavner på Vestlandet står i fare for nedleggelse. Dette gjelder lufthavnene Sandane, Førde, og Ørsta/Volda. Størst besparelse av de undersøkte lufthavnene gir nedleggelse av Sandane lufthavn<sup>9</sup>. Sammen med Ørsta/Volda betraktes de også som de mest krevende ut fra en operativ vurdering<sup>10</sup>. Lufthavnene Sandane og Førde vil by på størst utfordringer når det gjelder tilpasninger til fremtidig forskrift om utforming av flyplasser.

### **Ikke-statlige lufthavner**

Sandefjord lufthavn, Torp er i dag den eneste lufthavn i Norge av *betydelig størrelse* som ikke ligger under Avinor. Rygge Sivile lufthavn, har også søkt om sivil lufthavndrift. Søknaden er for tiden under behandling i Samferdselsdepartementet. Stord er den eneste lufthavnen på Vestlandet som ikke eies av Avinor. Den finansieres og drives av kommunen og fylkeskommunen, og har hatt økning de siste årene i antall reisende. Stord lufthavn er i direkte konkurranse med Haugesund lufthavn, Karmøy på enkelte ruter. De to lufthavnene har likevel opprettet samarbeid om enkelte tilbud. En økende andel av ikke-statlige lufthavner vil kunne endre konkurransesituasjonen i Norsk luftfart betraktelig. Markedssjansene for disse flyplassene er i noen grad knyttet opp mot utviklingen av lavpristilbud i de prisfølsomme markedene, særlig fritidstrafikken. Til dels fungerer disse flyplassene som ”nummer to”-flyplasser for

---

7 St. meld. nr. 36 (2003-2004), Om virksomheten Avinor, Oslo 2004.

8 Analysene ble primært utført av Transportøkonomisk Institutt (TØI) og Møreforskning.

9 Vurderingen er del av analysen som omfattet hele Norge. Her kommenteres kun de lufthavner på Vestlandet med relevans for vår utredning.

10 Jfr. St. meld. nr. 24 (2003-2004), *Nasjonal transportplan 2006-2015*, kapittel 4.3.



lavpristilbydere i nærheten av flyplasser med en mer sentral beliggenhet (for eksempel Torp i forhold til Gardermoen).

### **Infrastrukturelle forhold som vil ha betydning for luftfarten på Vestlandet**

For Vestlandet vil utbygging av annen infrastruktur, ha stor betydning på luftfarten. Utbygging av veger, tunneler og bruer vil binde sammen befolkning og områder på nye måter, og åpne for andre transportmønstre. Avstandene til lufthavnene for hver enkelt husstand kan derfor endres stort. Mange større veiutbyggingsprosjekter er under planlegging på Vestlandet, og det er derfor sentralt å nevne noen av disse i denne sammenheng.

Det er spesielt utbygging av E39 Kyststamvegen som er et viktig prioriteringsområde, og som kan ha store konsekvenser for lufthavnene. Sammen med annen relevant infrastruktur er aksene Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim definert som Korridor 4 i Nasjonal transportplan.

Noen sentrale prosjekter som vil realiseres i et 10 til 15 års perspektiv bør i denne sammenheng nevnes:

1. *Ryfast*: Ryfylke blir gjennom dette prosjektet bundet sammen med Nord-Jærens med en 13 km lang tunnel. Denne forbindelsen vil knytte Ryfylke til Kyststamvegen, og bidra til forbedret tilgjengelighet mellom Ryfylke og Stavanger.
2. *Rogfast*: Det er et ferjeavløsningsprosjekt som regnes som et nøkkelprosjekt for utvikling av E39 Kyststamvegen. Prosjektet vil binde sammen Haugalandet med Ryfylke/Stavangerregionen. Reisetiden mellom Haugesund og Stavanger vil med dette prosjektet reduseres fra ca. 2 timer til 1 times reisetid i 2015. Dette vil i stor grad påvirke mobilitetsmønstre og influensområde for både Sola og Karmøy.
3. *Stord – Bergen*: Prosjektet innebærer utbedring av veinettet mellom Bergensområdet og Haugalandet. Dette kan ha innvirkning i Stord lufthavns influensområde, ved at Bergen lufthavn blir lettere tilgjengelig.
4. *Krifast 2* som er en forlengelse av Krifast 1, vil ha betydning for veistrekningen mellom Molde og Kristiansund. Den vil bli vesentlig effektivisert med økt trafiksikkerhet og lange parseller med avkjørselsfri stamvei. E39 vil i tillegg bli innkortet.
5. *Sunnmøre – Nordfjord/Kviven*: Prosjektet vil føre til at Kyststamvegen får en helt ny og langt viktigere funksjon mellom Sunnmøre og Nordfjord. Det vil bli sammenhengende tilfredsstillende veistandard fra Ørsta til Stryn (Kvivsvegen). Sammen med Eiksundsambandet vil dette skape en ny og sterk bo- og arbeidsmarkedsregion. Prosjektet er planlagt startet opp i 2009. Dette er et viktig prosjekt for spesielt Ørsta/Volda lufthavn, som vil kunne øke sin kundemasse og influensområde

## 2.4 Generelle bedriftsøkonomiske forhold

Dette avsnittet gir et generelt innblikk i hvilke typer inntekter og utgifter hver av lufthavnene har. Dessverre er ikke tallene for hver av postene tilgjengelig fra Avinor. De bedriftsinterne betraktninger er på bakgrunn av dette svært begrenset.

Hovedsaklig forholder hver lufthavn seg til følgende inntekter og utgifter. Begrepene er hentet fra Avinors årsregnskap, hvor hver enkelt lufthavn under Avinor rapporterer til.

Inntekter:

- Trafikkinntekter, som er en samlebetegnelse for start-, sikkerhets- og trygghetstiltaks-, terminal-, underveis- og helikopteravgifter.
- Statlig kjøp
- Kommersielle og andre inntekter, som parkering, servering og catering.
- Forpliktelse stamrute: Reversering av forpliktelsen knyttet til stamrutenettet. Dette er av regnskapsmessig karakter og en forutsetning for åpningsbalansen.

Utgifter:

- Driftskostnader: Lønn og personalkostnader og andre driftskostnader. Felleskostnader er fordelt med 90 og 10 prosent mellom stamrutenettet og det regionale rutenett.
- Avskrivninger
- Finans og ekstraordinære poster - finansielle poster er knyttet til transaksjoner som renter og valuta.

I tillegg vil endringer i merverdiavgiftsloven ha innvirkning på lufthavnenes økonomi. Etter tidligere gjeldende regler var de fleste infrastrukturtenester knyttet til bruk av lufthavner og jernbane unntatt merverdiavgiftsplikt. Endringer kommer som følge av den godkjente Ot.prp. nr. 1 (2004-2005) kap. 30 "Endringer i merverdiavgiftsloven". Innføring av merverdiplikt på infrastrukturtenester knyttet til lufthavner vil i hovedtrekk innebære at det skal legges utgående merverdiavgift på dagens *luftfartsavgifter*, samtidig som lufthavnene vil få rett til fradrag for inngående merverdiavgift på anskaffelse av varer og tjenester til bruk i sin virksomhet med å yte de infrastrukturtenestene som disse avgiftene er betaling for. Dessuten vil flyselskapene som betaler for disse tjenestene til bruk i sin merverdiavgiftspliktig virksomhet, kunne fradragføre inngående merverdiavgift på luftfartsavgiftene. Lufthavnens merverdiavgiftsplikt gjelder samtlige av luftfartsavgiftene.

### Luftfartsavgifter

Luftfartsavgiftene skal dekke kostnadene ved å stille flyplassanlegg og tjenester til disposisjon for flyselskapene. Alle innbetalinger til Avinor og Staten inngår i billettprisene, og følgelig i de totale reisekostnadene. Som hovedregel skal alle gebyrene være betaling for påviselig og relevante kostnader forbundet med tjenesteproduksjon.

For flyginger på statens landingsplasser samt Oslo lufthavn, Gardermoen, og i luftrommet som utgjøres av norske flygeinformasjonsregioner (FIR) skal eier eller

bruker av luftfartøy betale avgift for de anlegg og tjenester som stilles til rådighet i henhold til etterfølgende bestemmelser. Avgiftene forekommer i seks former<sup>11</sup>:

**Startavgift:** Startavgift betales for start av flyging. Startavgiften beregnes ut fra et fast takstregulativ etter flyets startvekt. Startavgiften er imidlertid i følgende tilfeller rabattert:

- Kun **70 prosent av gjeldende startavgift** betales på landingsplasser i Oppland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag (med unntak av Trondheim lufthavn, Værnes), Nordland (med unntak av Bodø lufthavn), Troms og Finnmark fylke
- Når neste landing vil skje på en utenlandsk landingsplass kan Avinor gi **inntil 90 prosent reduksjon på startavgift**. Avinor fastsetter og vurderer hvilke lufthavner denne ordningen skal gjelde for. I dag gjelder denne reduksjonen for lufthavnene Haugesund lufthavn, Karmøy, Kristiansund lufthavn, Kverneberget, Molde lufthavn, Årø, Røros lufthavn, Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og Lakselv lufthavn, Banak.

**Terminalavgift:** Terminalavgift betales for hver start for luftfartøy som overstiger 8000 KG. Avgift betales for hver avreisende passasjer og hver transferpassasjer, også ikke-betalende passasjerer etter faste satser.

**Sikkerhetsavgift:** Fast avgift kr 40,- betales for hver avreisende passasjer, også ikke-betalende passasjerer. Det er lik avgiftssats uavhengig om neste landing er på en norsk eller utenlands landingsplass.

**Underveisavgift:** For luftfartøy skal det for hver flyging innenfor luftrommet som utgjøres av norske flygeinformasjonsregioner (FIR) betales avgift for de luftfartsanlegg og/eller –tjenester som stilles til rådighet for eier eller bruker av luftfartøy. Avgiften skal være en godtgjørelse for avtalestatens kostnader i forbindelse med flysirkings anlegg og –tjenester for underveistrafikk og i forbindelse med ordningens gjennomføring, samt de kostnader EUROCONTROL<sup>12</sup> har ved sin gjennomføring av ordningen. Avgiften pr. tjenesteenhet er i utgangspunktet NOK 496,05 pr 1. januar 2005, men justeres etter vekt og distanse ut fra en bestemt formel. I tillegg kommer administrasjonsgebyr på 0,18 Euro pr tjenesteenhet til EUROCONTROL.

**Avisningsavgift:** Avgiften skal gi lufthavnseier kostnadsdekning for håndtering av brukt flyanvisningsvæske. Med håndtering menes: transport, mellomlagring, behandling, destruksjon eller annen sluttdisponering av brukt flyanvisningsvæske etter at denne er samlet opp av lufthavnseier.

---

11 For detaljerte takstpriser vises det til takstregulativet fastsatt av Samferdselsdepartementet 10. desember 2004 med hjemmel i lov nr 101 om luftfart § 7-26, jf. § 15-4

12 Underveisavgiften oppkreves av EUROCONTROL i Brussel på vegne av Norge.

## 2.5 Lufthavnene på Vestlandet

I det følgende vil vi gjøre rede for de store, mellomstore og regionale lufthavner på Vestlandet. Tabeller for flyselskaper, passasjertall, flybevegelser og befolkningsfremskrivninger for lufthavnene presenteres samlet for store, mellomstore og regionale lufthavner. Detaljerte fakta for hver av lufthavnene er presentert i vedlegg 1.

### 2.5.1 Datagrunnlaget

I avsnittet under redegjøres det for datagrunnlaget som er benyttet i beskrivelsen av flyplassene.

#### *Influensområde og næringsgrunnlag*

Definering av influensområdet gir grunnlag for å anslå befolknings- og kundegrunnlaget for lufthavnen. Influensområdet er i denne utredningen vurdert ut fra to kriterier:

- a. Basisgeografiske kraftfelt definert i TØI (Transportøkonomisk Institutt) rapport 239/1995 "Trafikkpotensialet for norske flyplasser". Beregninger av lufthavnens influensområder er her gjort på bakgrunn av AAAA modellen (Atferd, avstand, aktivitet, alternativ)
- b. Samtale med hver av lufthavnsjefene angående deres definisjon av influensområde.

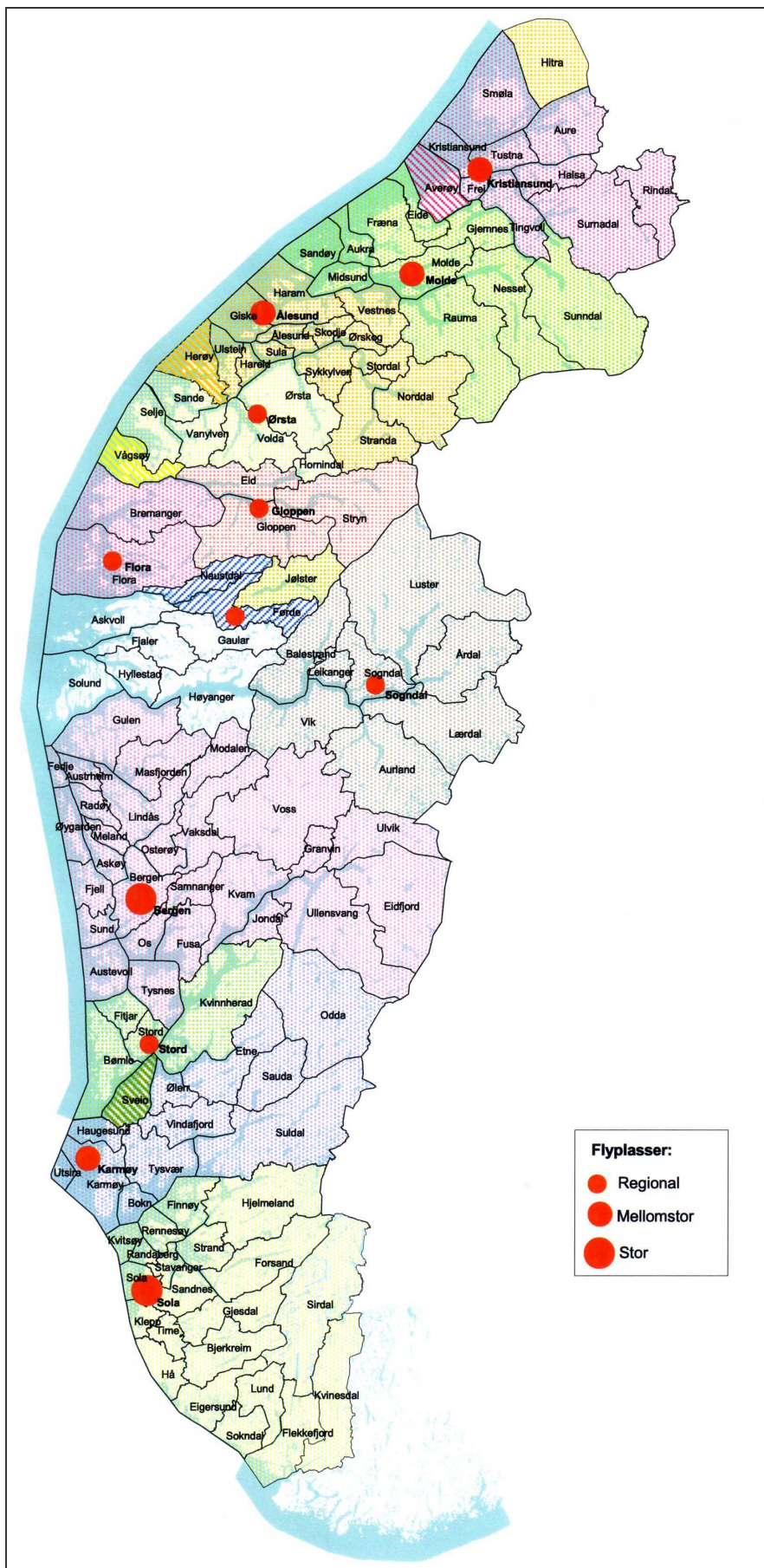
TØI-rapporten presenterer en svært grundig beregningsmodell, men suppleres i denne utredningen av lufthavnsjefenes utsagn. Denne suppleringen /kryssjekk ble ansett som nødvendig på grunn av at rapporten er ti år gammel.

Det gjøres oppmerksom på at influensområdene for enkeltflyplassene kan defineres til å være mer omfattende i forbindelse med enkelte ruter (f. eks utenlandsruter og charterruter). Vi tar imidlertid i denne utredningen utgangspunkt i det basisgeografiske kraftfelt.

Når det gjelder næringsgrunnlag, har vi her tatt utgangspunkt i de kommuner som defineres innenfor lufthavnens influensområder. Med utgangspunkt i SSBs sysselsettingsstatistikk er det i teksten angitt andel sysselsatte innenfor hovednæringer i influensområdet.

Figuren på neste side viser lokalisering av lufthavnene på Vestlandet med kommuner som inngår i de respektive primære influensområder.

Figur 2: Lufthavner med tilhørende influensområder på Vestlandet





## **MØRE OG ROMSDAL FYLKE**

### **Kristiansund lufthavn, Kvernberget (10 kommuner):**

Hitra, Smøla, Aure, Surnadal, Halså, Tustna, Kristiansund, Tingvoll, Frei og deler av Averøy

### **Molde lufthavn, Årø (11 kommuner):**

Deler av Averøy, Eide, Gjemnes, Sunndal, Nesset, Rauma, Molde, Fræna, Aukra, Midsund, Sandøy

### **Ålesund lufthavn, Vigra (14 kommuner):**

Haram, Giske, Vestnes, Ålesund, Skodje, Ørskog, Stordal, Norddal, Stranda, Sykkylven, Sula, Hareid, Herøy og Ulstein

### **Ørsta/Volda lufthavn, Hovden (7 kommuner):**

Ørsta, Volda, Herøy, Vanylven, Hornindal, Selje og Sande

## **SOGN OG FJORDANE FYLKE**

### **Sandane lufthavn, Anda (4 kommuner):**

Gloppen, Stryn, Eid og Vågsøy

### **Florø lufthavn (5 kommuner):**

Flora, Vågsøy, Bremanger, Naustdal og Førde

### **Førde lufthavn, Bringeland (9 kommuner):**

Naustdal, Førde, Jølster, Gaular, Høyanger, Fjaler, Askvoll, Hyllestad og Solund

### **Sogndal lufthavn, Haukåsen (8 kommuner):**

Luster, Balestrand, Sogndal, Årdal, Leikanger, Lærdal, Vik og Aurland

## **HORDALAND FYLKE**

### **Bergen lufthavn, Flesland (26 kommuner):**

Gulen, Bergen, Askøy, Austevoll, Austrheim, Radøy, Meland, Lindås, Masfjorden, Modalen, Vaksdal, Osterøy, Samnanger, Os, Sund, Fjell, Øygarden, Fedje, Fusa, Kvam, Granvin, Voss, Eidfjord, Ullensvang, Jondal og Tysnes

### **Stord lufthavn, Sørstokken (5 kommuner):**

Stord, Fitjar, Bømlo, Sveio og Kvinnherad

## **ROGALAND FYLKE**

### **Haugesund lufthavn, Karmøy (12 kommuner):**

Etne, Odda, Sauda, Ølen, Sveio, Vindafjord, Haugesund, Utsira, Karmøy, Tysvær, Suldal og Bokn

### **Stavanger lufthavn, Sola (21 kommuner):**

Stavanger, Randaberg, Kvitsøy, Rennesøy, Finnøy, Hjelmeland, Strand, Forsand, Gjesdal, Time, Sandes, Sola, Klepp, Hå, Bjerkreim, Egersund, Lund, Sokndal, Sirdal, Kvinesdal og Flekkefjord

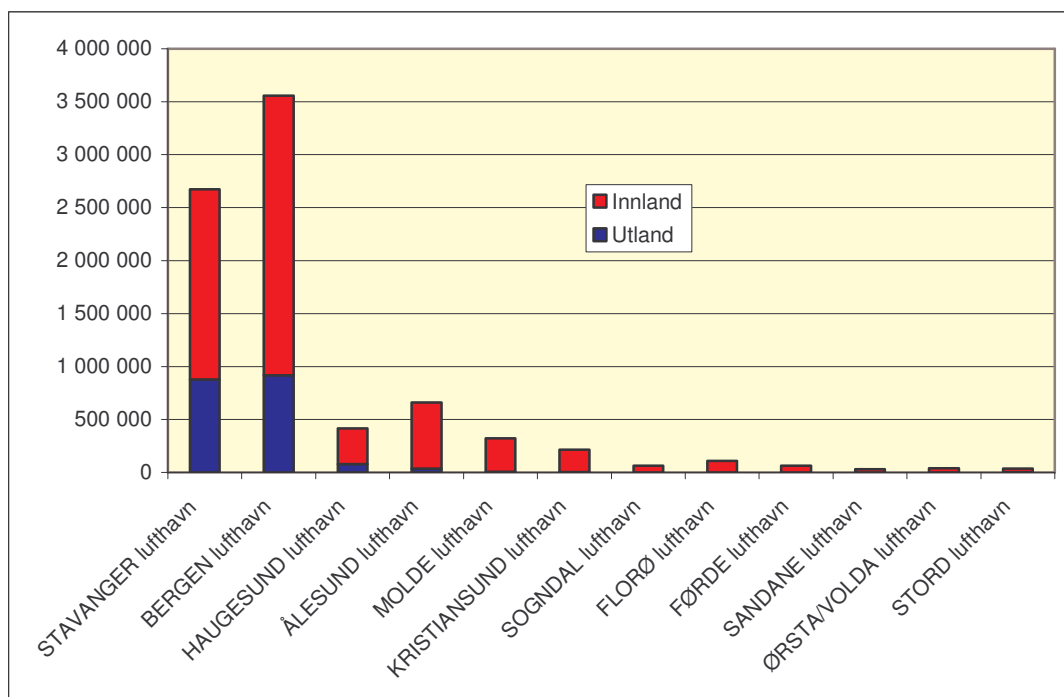
### Lufthavnens spesielle tilbud, funksjon, standard og behov

Det innebærer en presentasjon av lufthavnens rutetilbud ut fra destinasjoner og antall avganger og ankomster. Statistikken er hentet ut fra en tilfeldig torsdag og fredag for alle lufthavnene<sup>13</sup>. Tilbudet ved lufthavnen gir et bilde på hvilken funksjon lufthavnen fyller og hvordan dette kan sees i sammenheng med omliggende lufthavner og deres tilbud. Dette gir et bilde på lufthavnens situasjon i et regionalt perspektiv. I tillegg gjøres det rede for særegne behov for drift og utvikling av lufthavnen og spesielle utfordringer i tiden fremover.

### 2.5.2 Generell trafikkstatistikk for alle lufthavner på Vestlandet

For å se ulike modeller i et visst perspektiv, kan det være relevant å se på lufthavnenes størrelse i dag. Som målestokk bruker vi antall terminalpassasjerer i 2004 ifølge Avinors statistikk. Trafikken er fordelt på utland og innland, men helikoptertrafikken er holdt utenfor.

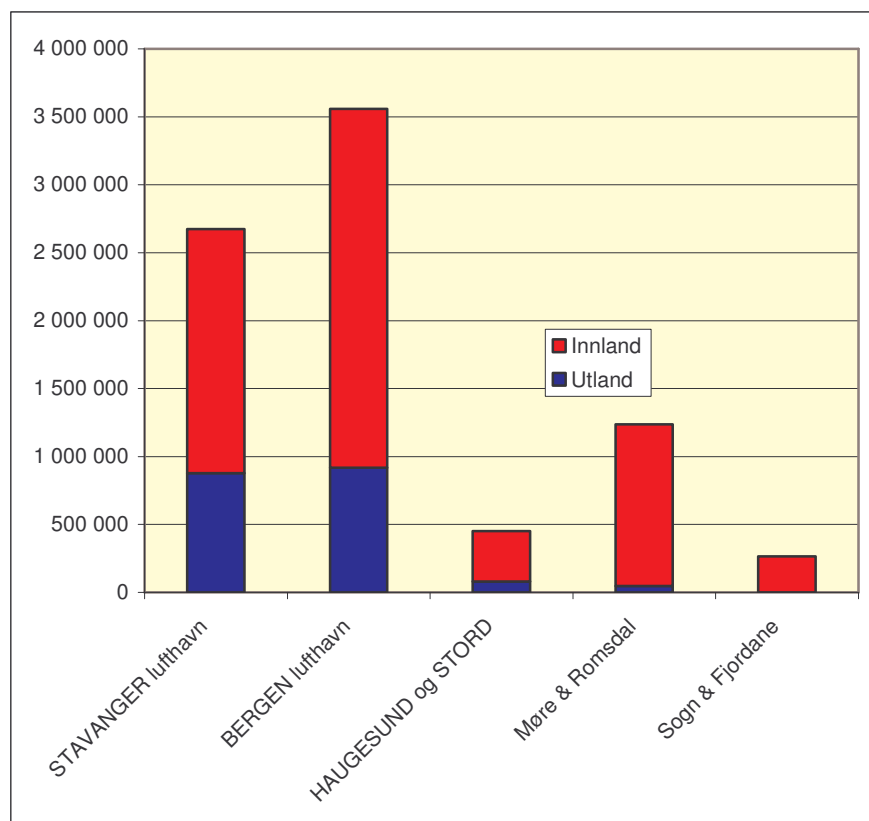
Figur 3: Antall terminalpassasjerer 2004



Som vi ser er det Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola, som har størst betydning. Som en illustrasjon på endringer i samlet størrelse, målt i terminalpassasjerer, vises nedenfor samlet trafikk for flyplassene i henholdsvis Møre og Romsdal fylke, Sogn og Fjordane fylke og for Haugesund og Stord flyplass samlet sett.

<sup>13</sup> Uttrekket er foretatt en fredag i februar og en torsdag i april 2005. Sett i forhold til rutetilbudet på andre ukedager, fraviker disse dagene ikke fra andre. Rutetilbudet er målt mellom 00:00 og 23:59. Dette gjelder for samtlige av lufthavnene. Chartertrafikk er utelatt fra statistikken.

Figur 4: Samlet trafikk 2004



### 2.5.3 Store lufthavner på Vestlandet

De store lufthavnene Bergen og Stavanger, fungerer begge som knutepunkter på Vestlandet. Bergen som det viktigste knutepunktet for de mellomstore og regionale lufthavner på Vestlandet og Stavanger som knutepunkt for utenrikstrafikk til/fra Stavangerregionen.

Tabellen under viser passasjertall og flybevegelser ved de to store lufthavnene. Som tabellen viser har Bergen nærmere 1 mill. flere innlandspassasjerer enn Stavanger, noe som tilsvarer omtrent dobbelt så mange innlands flybevegelser som Stavanger. Ser vi på flybevegelser utland fremtrer Stavangers sterke posisjon innen utenlandstrafikken på antall flybevegelser (til/fra utland). Tabellen illustrerer videre at Sola og Flesland er om lag jamnstore når det gjelder passasjertall utenlands og samlet fraktmengde.

Tabell 1: Passasjertall, flybevegelser og frakt ved de store lufthavnene

	Passasjertall (1000)			Flybevegelser			Frakt (tonn)	
	Innland	Utland	Totalt	Innland	Utland	Totalt	Innland	Utland
<b>Stavanger, Sola</b>	1 796	878	2 674	28 108	16 374	44 482	4 226	1 315
<b>Bergen, Flesland</b>	2 641	918	3 559	51 755	11 665	63 420	6 026	2

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

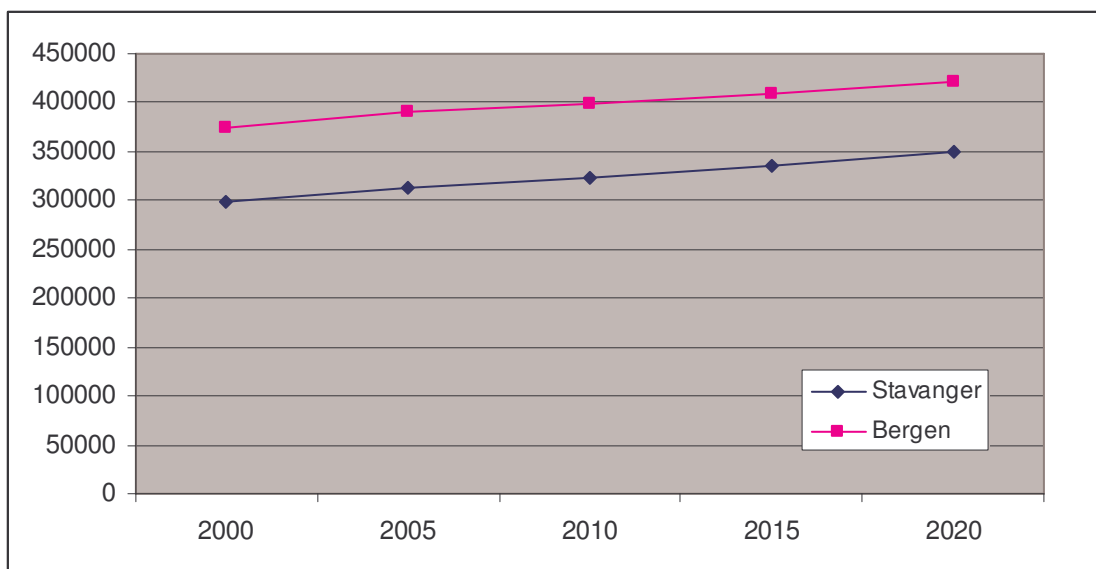


Flyselskapene SAS Braathens, Widerøe, Norwegian, Lufthansa, KLM, DAT og Sterling opererer på begge lufthavner, mens Welcome Air og Atlantic Airways kun er på Sola og Ryanair, FinAir og Coastair kun er på Flesland. SAS Ground Services og Widerøe står for håndtering av bagasje med mer på begge lufthavner, mens Flesland i tillegg har Northport Handling - Bergen AS til denne oppgaven.

#### *Befolkningsprognoser for influensområdene*

Figuren under viser befolkningsprognosene for perioden 2000 til 2020 for influensområdene til de store lufthavnene. I begge influensområdene har det vært en befolkningsvekst de siste fem årene. I tillegg forventes det at en i influensområdene vil oppleve en sterkere befolkningsvekst de 10 – 15 neste år. Dette antas å ha innvirkning på lufthavnenes passasjertall.

Figur 5: Befolkningsfremskriving 2000 - 2020<sup>14</sup> for influensområdene til Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola



Kilde: SSB

Stavanger lufthavn, Sola har et influensområde som dekker deler av Ryfylke, Jæren, Dalane og deler av Vest-Agder. Dette tilsvarer ca 21<sup>15</sup> kommuner og et befolkningsgrunnlag på nærmere 315 000 innbyggere. Som vist i figur ovenfor vil befolkningsgrunnlaget frem mot 2020 fortsette å stige. Det forventes en befolkningsøkning på ytterligere 12 prosent i dette influensområde, noe som tilsvarer en total populasjon i 2020 på nærmere 350 000. I tillegg vil infrastrukturendringer som

<sup>14</sup> Beregnet ut fra 4XM (står for middels nasjonal vekst med forutsetninger om: middels fruktbarhet, middels levealder, middels innenlands mobilitet og middels netto innvandring)

<sup>15</sup> Stavanger, Randaberg, Kvitsøy, Rennesøy, Finnøy, Hjelmeland, Strand, Forsand, Gjesdal, Time, Sandnes, Sola, Klepp, Hå, Bjerkreim, Egersund, Lund, Sokndal og Sirdal kommune (kilde: TØI). I tillegg er Kvinesdal og Flekkefjord definert av lufthavnen som en del av influensområdet.

Ryfast og spesielt Rogfast kunne bidra til et større influensområde for Sola ved at reisetiden mellom Haugalandet og Stavanger halveres.

Sammensetningen av næringer og næringsstruktur i influensområdet, påvirker trafikkgrunnlaget for lufthavnen på Sola i stor grad. Høy andel sysselsatte innenfor olje, gass og industrinæringen i tillegg til høy kjøpekraft fordrer stor andel tjenestereiser både inn og ut av regionen fra utlandet.

Bergen lufthavn har et relativt stort influensområde, som omfatter ca 26 kommuner<sup>16</sup>. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på i underkant av 400 000. Befolkningsprognoser viser at befolkningen i Fleslands influensområde vil øke. Det forventes en befolkningsøkning på 8 prosent frem mot 2020. Næringsgrunnlaget i Fleslands influensområde bærer preg av høy andel offentlig sektor og serviceindustri.

#### *Destinasjoner fra de store lufthavnene*

Sola har et godt utviklet utenrikstilbud som skiller seg fra de andre lufthavnene på Vestlandet. Kun 4 innlandsdestinasjoner betjenes herifra, mens vi teller 9 utenlandske destinasjoner. Målt i flybevegelser tilsvarende utenlandsbevegelserne nærmere 37 % av totalen ved Sola.

Rundt 85 % av ankomster og avganger på Flesland er innenlandsruter noe som forklarer mye av Fleslands funksjon i dag. De fungerer i stor grad som knutepunkt for mellomstore og regionale lufthavner på Vestlandet, og blir på denne måten matet med passasjerer fra omlandet.

Tabell 2 gir en oversikt over ankomster og avganger en tilfeldig torsdag og fredag fra de to lufthavnene.

---

<sup>16</sup> Gulen, Bergen, Askøy, Austevoll, Austrheim, Radøy, Meland, Lindås, Masfjorden, Modalen, Vaksdal, Osterøy, Samnanger, Os, Sund, Fjell, Øygarden, Fedje, Fusa, Kvam, Granvin, Voss, Ulvik, Eidfjord, Ullensvang, Tysnes og Jondal (kilde: TØI 1995).

Tabell 2: Ankomster og avganger på Stavanger lufthavn, Sola og Bergen Lufthavn, Flesland

Destinasjon	Stavanger Lufthavn, Sola		Bergen lufthavn, Flesland	
	Ankomst fra	Avgang til	Ankomst fra	Avgang til
INNLAND				
Oslo	20 - 24	19 - 24	30	28 - 30
Bergen	12 - 13	12 - 13		
Stavanger			13 - 14	12 - 13
Trondheim			9	9
Sandefjord	5	5	6 - 7	6 - 7
Florø			6	6
Kristiansand	5	5	5	5
Kristiansund			4	4
Molde			3	2 - 3
Ålesund			3	3
Skien			3	3
Sogndal			2	2
Førde			2	2
<b>UTLAND</b>				
København	4 - 5	4 - 5	3 - 4	4
Aberdeen	4 - 6	4 - 6	2	2
Amsterdam	3	3	3	3
London	2	2	2	2
Billund	2	2		
Frankfurt	2	2		
Esbjerg	2	2		
Göteborg	1	1		
Newcastle	1	1		

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Sola har på bakgrunn av dette en annen rolle og funksjon i det regionale luftfartsbilde enn Flesland. Flesland har et stort innenlandstilbud, med god forbindelse til de regionale lufthavnene, spesielt på Vestlandet. Sola har de siste årene ytterligere styrket tilbudet på utenlandsreiser.

Flesland er som nevnt et viktig knutepunkt på Vestlandet for de regionale lufthavnene. Bort sett fra Stord, har Flesland ruter til alle Vestlandslufthavnene. Ruter til/fra Ørsta/Volda lufthavn og Sandane lufthavn går via Sogndal og fanges imidlertid ikke opp av avgang/ankomsttabellen. Utfordringen for Bergen lufthavn er utenlandstrafikken. Her er markedet understimulert og har et større potensielt marked enn utnyttet<sup>17</sup>.

17 Referanser: Lufthavnsjef Bergen lufthavn, Flesland, Masterplan Bergen lufthavn, Flesland og Trafikkscenarier Bergen lufthavn 2004 – 2020 (TØI 1696/2004)

Ved begge lufthavnene er det betydelige utbyggingsbehov. Ved Stavanger lufthavn Sola har Avinor besluttet å gjennomføre større utvidelser av ekspedisjonsbygget og flyoppstillingsområdet i perioden 2006 – 2015. Flesland vil stå for tur når utbyggingsprosjektene på Sola står ferdig.

#### 2.5.4 Mellomstore lufthavner

Tre av de mellomstore lufthavnene er plassert i Møre og Romsdal, mens den fjerde ligger nord i Rogaland. De mellomstore lufthavnene vil i det følgende presenteres sammen i forhold til flyselskap, passasjertall, tall for flybevegelser samt befolkningsfremskrivninger frem mot 2020. Hver av lufthavnene kommenteres i vedlegg 1.

Tabellen under viser passasjertall og flybevegelser ved de mellomstore lufthavnene på Vestlandet. Tabellen viser at Haugesund lufthavn, Karmøy og Ålesund lufthavn, Vigra har et relativt likt antall flybevegelser. Ålesund lufthavn betjener imidlertid 200 000 flere passasjerer i løpet av et år enn Haugesund lufthavn. Molde lufthavn, Årø og Kristiansund lufthavn, Kvernberget er relativt like i bevegelser, men Molde har 100 000 flere passasjerer hvert år. Totalt betjener de tre mellomstore lufthavnene i Møre og Romsdal nærmere 1.2 mill reisende i året, noe som tilsvarer snaut halvparten av Stavanger lufthavns passasjermasse.

Tabell 3: Passasjertall og flybevegelser for 2004<sup>18</sup> samt frakt ved de mellomstore lufthavnene

	Passasjertall (1000)			Flybevegelser			Frakt (tonn)	
	Innland	Utland	Totalt	Innland	Utland	Totalt	Innland	Utland
<b>Haugesund, Karmøy</b>	334	79	413	8 261	1 067	9 328	1 365	26
<b>Ålesund, Vigra</b>	625	37	662	9 518	470	9 988	1 993	3
<b>Molde, Årø</b>	315	5	320	6 058	87	6 145	1 358	
<b>Kristiansund, Kvernberget</b>	211	4	215	6 952	208	7 160	295	

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

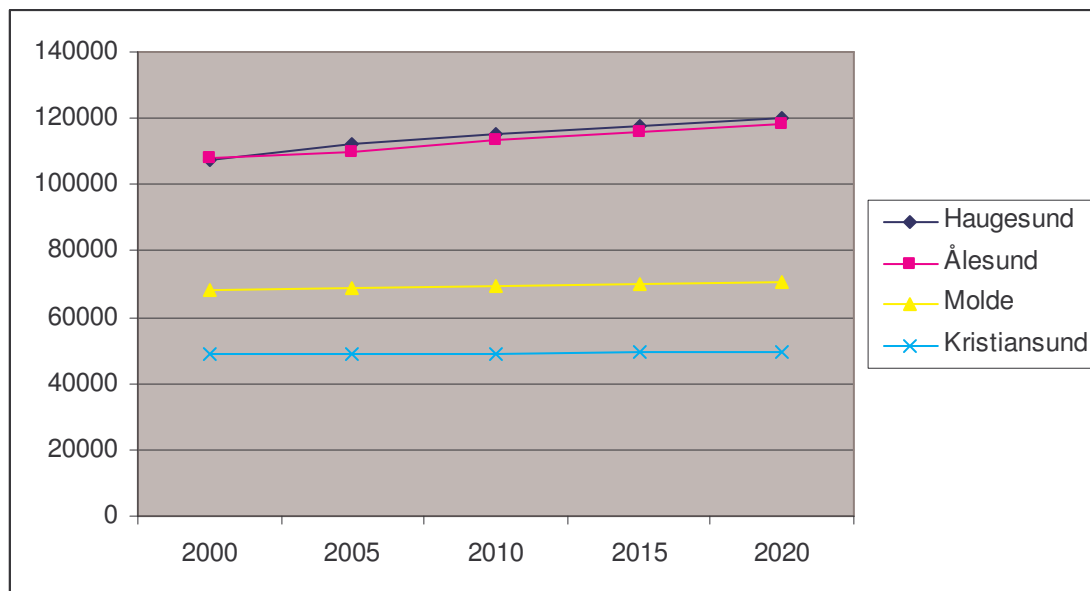
Flyselskapene SAS Braathens opererer på alle lufthavner. I tillegg opererer Coast Air på Haugesund og Kristiansund, Ryanair på Haugesund. SAS Ground Services står for håndtering av bagasje med mer på de tre sørligste lufthavnene, mens Haugesund i tillegg har Andersen Airport service til denne oppgaven.

<sup>18</sup> Passasjertallene inkluderer transfer passasjerer, men ekskluderer offshore passasjerer og charter (ikke rute). Flybevegelsene inkluderer rute, charter og fraktflygninger.

*Befolkningsprognoser for influensområdene*

Figuren under viser de mellomstore lufthavners befolkningsprognose fra 2000 til 2020. Influensområdene i tilknytning til lufthavnene i Haugesund og Ålesund vil i følge fremskrivningsprognoser oppleve relativt sterk vekst, mens influensområdene til Molde og Kristiansund vil holde seg relativt stabile frem mot 2020.

Figur 6: Befolkningsfremskriving 2000 - 2020<sup>19</sup> for influensområdene til Haugesund, Ålesund, Molde og Kristiansund lufthavn



Kilde: SSB

12 kommuner<sup>20</sup> regnes som influensområde til Haugesund lufthavn. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på ca. 110 000 innbyggere. Befolkningsprognoser fra i dag og frem mot 2020 forteller oss at dette influensområdet kommer til å oppleve stor vekst, nærmere 7 %. Næringsgrunnlaget er relativt likt Stavanger med høy andel sysselsatte innenfor olje, gass og industri. Denne regionen har imidlertid også høy andel offentlig forvaltning og tjenesteyting.

Influensområdet til Ålesund lufthavn strekker seg over ca. 15 kommuner<sup>21</sup>. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på i overkant av 100 000 innbyggere. I følge befolkningsprognoser vil dette område fortsette sin befolkningsvekst med en økning på 8 prosent. Influensområdene varierer imidlertid i følge de tre lufthavnene i nærområdet (Ålesund, Molde og Kristiansund) i stor grad av hvilke ruter passasjerene har behov for.

<sup>19</sup> Beregnet ut fra 4XM (står for middels nasjonal vekst med forutsetninger om: middels fruktbarhet, middels levealder, middels innenlands mobilitet og middels netto innvandring).

<sup>20</sup> Haugesund, Bokn, Tysvær, Karmøy, Utsira, Vindafjord, Ølen, Etne, Odda, Sveio, Sauda og Suldal (TØI rapport 1995)

<sup>21</sup> Ulstein, Hareid, Giske, Sula, Sykkylven, Ålesund, Haram, Skodje, Vestnes, Ørskog, Stranda, Norddal, Stordal, Herøy (TØI 1995). I tillegg er Ulstein definert inn av lufthavnsjef som en del av influensområdet.

Det beregnede influensområdet for Ålesund har en næringsstruktur som i stor grad preges av industri.

Influensområdet til Molde lufthavn strekker seg i følge lufthavnen seg over 10 kommuner<sup>22</sup>. Dette tilsvarer et befolkningsgrunnlag på i underkant av 70 000. I motsetning til Haugesund og Ålesund som mellomstore lufthavner, vil befolkningsveksten være lav frem mot 2020. Prognoser viser at dette område vil ha en befolkningsvekst på 2 prosent. Næringsgrunnlaget i området er i stor grad preget av offentlig administrasjon og tjenesteyting. Fylkesadministrasjonen i Møre og Romsdal er lokalisert i Molde, slik at byen har stort innslag av offentlig administrasjon og service.

Influensområde til Kristiansund lufthavn strekker seg over et stort område, og overlapper til dels både Molde og Ålesund. Primært betrakter lufthavnen sitt influensområde til ca. 10 kommuner<sup>23</sup>. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på ca 50 000. I likhet med Molde vitner befolkningsprognoser frem mot 2020 om lav befolkningsvekst. Også her ligger den på 2 prosent økning fra 2005. Næringsgrunnlaget preges av offentlig administrasjon og tjenesteyting. Kristiansund fungerer som regionssenter for Nordmøre.

De mellomstore lufthavnene vil berøres av infrastrukturprosjekter på Vestlandet. *For det første* vil Rogfast binde Haugalandet sammen med Stavangerregionen, og halvere reisetiden mellom lufthavnene. Dette vil få stor betydning for Haugesund lufthavn, Karmøy, i både positive og negativ retning. Allerede i dag benytter reisende fra Stavangerregionen seg av Ryanair - tilbudet på Haugalandet. Ryfast kan gi mulighet for at denne tendensen øker. På en annen side vil Rogfast medføre at Stavanger lufthavn, Sola blir mer tilgjengelig for befolkningen i Haugesunds influensområde. *For det andre* kan Kvivsvegen og Eiksundsambandet få konsekvenser for Ålesund lufthavn, Vigra ved at det åpner for økt trafikk til Ørsta/Volda. Utbygging av Krifast 2 vil bidra til effektivisering av E39 mellom Kristiansund og Molde. Dette kan ha innvirkning på lufthavnenes influensområde.

#### *Destinasjoner fra de mellomstore lufthavnene*

De mellomstore lufthavnene har et godt utviklet flytilbud til Oslo og Bergen. Oslo fungerer som det viktigste knutepunktet for disse lufthavnene, mens Bergen blir et sentralt knutepunkt i forhold til Vestlandet. Tabellen under gir en oversikt over ankomster og avganger en tilfeldig torsdag og fredag fra de mellomstore lufthavnene. Tabellen viser antall avganger og antall ankomster.

---

22 Omfatter Molde, Aukra, Fræna, Eide, Nesset, Rauma, Sunndal, Sandøy, Midtsund, Gjemnes og deler av Averøy. Sammenfall mellom TØI-rapport 1995 og lufthavnsjefs definisjon av influensområde

23 Smøla, Aure, Halså, Tustna, Kristiansund, Frei, Tingvoll, Averøy, Surnadal og Hitra (informantutsagn) I TØIs rapport 1995 var også Sunndal del av dette influensområdet. Lufthavnsjefen betrakter dette imidlertid ikke som en del av området i dag, men heller deler av Hitra.

Tabell 4: Ankomster / avganger på de mellomstore lufthavnene på Vestlandet

<b>Destinasjon</b>	<b>Haugesund</b>	<b>Ålesund</b>	<b>Molde</b>	<b>Kristiansund</b>
<b>INNLAND</b>	Ankomst/Avgang	Ankomst/Avgang	Ankomst/Avgang	Ankomst/Avgang
Oslo	5	8	5	5 - 6
Bergen	5	3	3	4
Sandefjord	2			
Trondheim		2	2	1
<b>UTLAND</b>				
London	1			

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Haugesund lufthavn, Karmøy ligger til en viss grad i konkurranseforhold til Stord lufthavn, Sørstokken både på grunn av rutetilbud og kjøreavstand. Molde lufthavn har på lik linje som Ålesund lufthavn og Kristiansund lufthavn noe sammenfall i influensområde. De forsøker å fungere som supplement for hverandre i stedet for konkurrenter. Likevel retter de tre lufthavnene seg tildels mot de samme destinasjoner. Kristiansund lufthavn skiller seg ut med den store andel offshoretrafikk, og den synergieffekten denne får på terminaltrafikken. Ålesund lufthavn har et langt større passasjertall og trafikkfrekvens. Molde blir liggende midt i mellom disse to.

Alle de mellomstore lufthavnene arbeider for å innfri nye sikkerhetskrav fra myndighetene. Haugesund lufthavn har ingen store problemer med å innfri dette, mens Ålesund har større utfordringer på grunn av eksisterende infrastruktur rundt lufthavnen.

### 2.5.5 Regionale lufthavner

De 6 regionale lufthavnene på Vestlandet er fordelt over tre av de fire Vestlandsfylkene. Stord ligger sør i Hordaland og Ørsta/Volda sør i Møre og Romsdal. De resterende fire finner vi fordelt i Sogn og Fjordane. De seks regionale lufthavnene vil i de følgende presenteres sammen i forhold til flyselskap, passasjertall, tall for flybevegelser samt befolkningsfremskrivninger frem mot 2020. Hver av lufthavnene vil videre kommenteres for seg.

#### *Passasjertall og flybevegelser*

Tabellen under viser passasjertall og flybevegelser ved de seks lufthavnene i 2004. Som tabellen viser er det Florø som betjener flest passasjerer i året, men de har tilnærmet likt antall flybevegelser som Sogndal. Sogndal betjener ca. like mange passasjerer i året som Førde, men her har Førde færre flybevegelser.

Flyselskapene Widerøe opererer på Sogndal, Førde, Sandane og Ørsta/Volda, mens DAT opererer på Florø og Coast Air og Atlantic Airways på Stord.

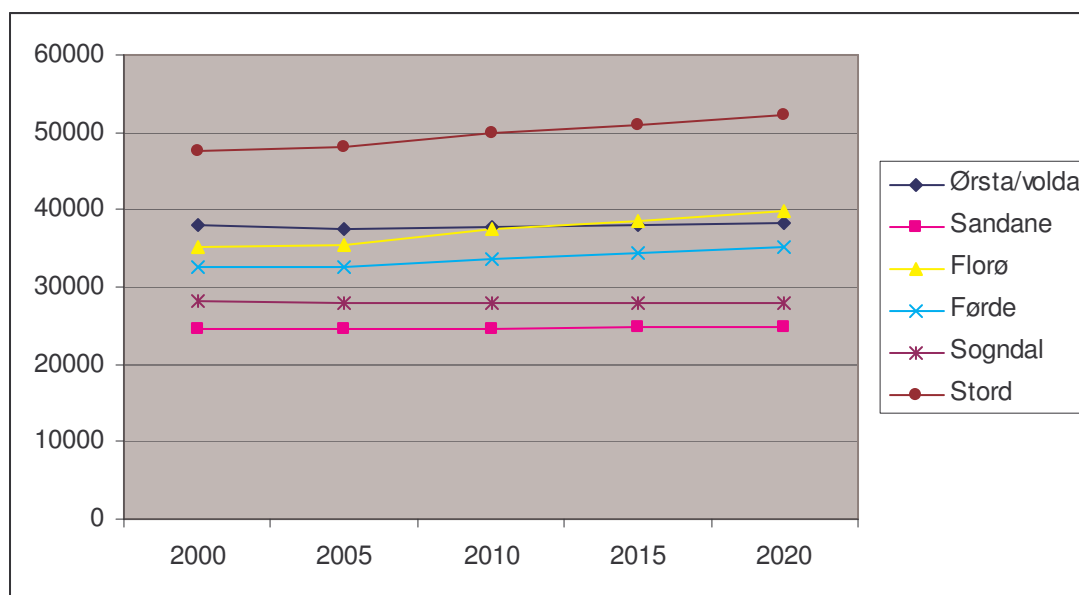
Tabell 5: Passasjertall og flybevegelser for 2004<sup>24</sup> samt frakt ved de regionale lufthavnene

	Passasjertall (1000)			Flybevegelser			Frakt (tonn)	
	Innland	Utland	Totalt	Innland	Utland	Totalt	Innland	Utland
<b>Sogndal</b>	64		64	5066	1	5067	99	
<b>Førde</b>	63		63	3490		3490	53	
<b>Florø</b>	108		108	5528	16	5544	429	
<b>Sandane</b>	29		29	2338		2338	32	
<b>Ørsta-Volda</b>	41		41	2265		2265	16	
<b>Stord</b>	35	17	42	1663	66	1729	2	

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no) og [www.stordlufthavn.no](http://www.stordlufthavn.no)

### Befolkningsprognoser for influensområdene

Figuren under viser de regionale lufthavner befolkningsprognose fra 2000 til 2020. Influensområdene i tilknytning til lufthavnene. Influensområdene i tilknytning til lufthavnene Florø, Førde og Stord vil oppleve sterk befolkningsvekst, mens de andre tre vil stagnere frem mot 2020.

Figur 7: Befolkningsfremskrivinger 2000 – 2020 ved de regionale lufthavner på Vestlandet<sup>25</sup>

Kilde: SSB

Ørsta/Volda Lufthavn på Hovden har et influensområde som strekker seg over ca syv kommuner<sup>26</sup>, hvorav to av disse strekker seg over i Sogn og Fjordane. Dette utgjør et

<sup>24</sup> Passasjertallene inkluderer transfer passasjerer, men ekskluderer offshore passasjerer og charter (ikke rute). Flybevegelser inkluderer rute, charter og fraktflygninger.

<sup>25</sup> Beregnet ut fra 4XM (står for middels nasjonal vekst med forutsetninger om: middels fruktbarhet, middels levealder, middels innlands mobilitet og middels netto innvandring)



befolkningsgrunnlag på i underkant av 40 000. Her vil befolkningsveksten frem mot 2020 ligge på 2 prosent. Likevel er Ørsta/Volda i den særstilling ved at mye av deres passasjergrunnlag ligger i studenter som ikke nødvendigvis har bosted eller arbeidssted i influensområdet. Studenter er et viktig næringsgrunnlag for området, noe som tildels avsløres i sysselsettingsstatistikken med høy andel offentlig tjenesteyting. I tillegg har dette området stor andel primærnæring.

Sandane lufthavn ligger mellom lufthavnene Ørsta-Volda, Florø og Førde, og er plassert i Gloppen kommune. I følge lufthavnen strekker deres influensområde seg over 4<sup>27</sup> kommuner, noe som tilsvarer ca 25 000 innbyggere. Befolkningsprognoser frem mot 2020 viser en befolkningsvekst på kun 1 prosent. Næringsgrunnlaget preges av offentlig administrasjon og industri.

Florø har et influensområde som strekker seg over de fem kommunene, Flora, Vågsøy, Bremanger, Naustdal og til dels Førde<sup>28</sup>. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på vel 35 000 innbyggere. Det oppsiktsvekkende er imidlertid at det forventes en befolkningsvekst i dette området på 12 prosent fra 2005 til 2020. Denne økningen skyldes en forventet høy vekst i kommunene Flora og Førde. Begge kommunene har i dag rundt 11 000 innbyggere, mens forventes å øke til over 13 000 i begge kommunene i løpet av de neste 15 år. Florøs influensområde har en svært høy andel sysselsatte innenfor offentlig administrasjon og tjenesteyting. Næringslivet er eksportrettet og hovednæringene er fiskeindustri, skipsbygging og forsyningsbase oljeindustri.

Førde lufthavn, Bringeland ligger sørøst for Florø, og betjener ca halvparten av den passasjermassen som Florø betjener. Deres influensområde strekker seg over 9 kommuner og utgjør rundt 30 000 innbyggere<sup>29</sup>. Også dette influensområdet vil i følge prognoser oppleve stor befolkningsvekst i perioden frem mot 2020. Det er Førde kommune som står for denne veksten. I de resterende kommunene i området vil befolkningen stagnere eller synke i følge prognosene. Dette området har den høyeste andel sysselsatte i offentlig administrasjon og tjenesteyting sett i forhold til de andre influensområdene. 40 % av de sysselsatte arbeider innenfor dette området. I Førde er sentralsykehuset den største arbeidsplassen. I tillegg har Førde et stort skolemiljø som også i en viss grad gjenspeiler seg i statistikken.

---

26 Ørsta, Volda, Vanylven, Herøy og Sande (TØI 1995). I tillegg definerer lufthavnsjefen Hornindal og Selje som en del av influensområdet.

27 Gloppen, Eid, Stryn og Vågsøy. (TØI rapport tar også med Hornindal, selje og deler av Vanylven, disse kommunene mener lufthavnsjefene ikke inngår i basisgeografiske kraftfeltet)

28 Flora, Bremanger og til dels Solund (TØI 1995). I tillegg definerer lufthavnsjefen Vågsøy, Naustdal og deler av Florø som deler av sitt influensområde, men utelater Solund.

29 Naustdal, Førde, Jølster, Askvoll, Fjaler, Hyllestad, Gaular, Høyanger (TØI 1995) I tillegg definerer lufthavnsjefen Solund som en del av influensområdet.

Sogndal lufthavn har et relativt stort influensområde som strekker seg over 8 kommuner<sup>30</sup>. Dette tilsvarer et befolkningsgrunnlag på ca 28 000 i dag og forventes ikke å øke frem mot 2020.

Influensområdet rundt Stord lufthavn, Sørstokken begrenser seg til Stord, Fitjar, Bømlo og til dels Sveio og Kvinnherad. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på ca. 48 000 innbyggere. Dette tallet vil imidlertid stige ifølge befolkningsprognoser frem mot 2020. Disse fem kommunene vil til sammen oppleve en befolkningsvekst på 8,5 prosent. Det er industrien i dette område som er den viktigste begrunnelsen for lokalisering av flyplassen her. Aker Stord, Aker Kværner Elektro og Leirvik Modul Technology utgjør det viktigste kundegrunnlaget.

#### *Destinasjoner fra de regionale lufthavnene*

De regionale lufthavnene på Vestlandet har destinasjoner primært mot Oslo og Bergen. Ingen av de regionale lufthavnene har ruter til/fra utlandet, men det er ønskelig å starte opp et slikt tilbud fra Stord. Tabellen under gir en oversikt over ankomster og avganger en tilfeldig torsdag og fredag fra de mellomstore lufthavnene.

Tabell 6: Ankomster/avganger på de regionale lufthavnene på Vestlandet

<b>Destinasjon</b>	<b>Sogndal</b>	<b>Førde</b>	<b>Florø</b>	<b>Sandane</b>	<b>Ørsta-Volda</b>	<b>Stord</b>
<b>INNLAND</b>	Ank/Avg	Ank./Avg	Ank/Avg	Ank/Avg	Ank/Avg	Ank/Avg
Oslo	3	4	4	1-2	1-2	3
Bergen	2	2	6			
Sogndal				2	2*	
Sandane	2				1	
Ørsta/Volda	2			1		
Sandefjord						*

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

\* Se omtale av hver enkelt lufthavn i vedlegget for nærmere informasjon ang. rutene

Florø lufthavn, som er den lufthavnen i Sogn og Fjordane med mest trafikk, har konsentrert sine ruter til Bergen og Oslo. Dette gjelder også Førde lufthavn, bare i mindre skala. Sogndal, Sandane og Ørsta-Volda samarbeider ved at flynettet henger sammen og danner ”melkeruter”. Tabellen blir på bakgrunn av dette noe misvisende, da den oppgitte destinasjonen ikke er reell i de fleste tilfeller. Stord lufthavn har hovedsakelig trafikk til Oslo for å dekke industriens pendlende arbeidsstokk. I tillegg har de ruter via Sandefjord og videre til Haugesund.

---

30 Sogndal, Balestrand, Vik, Aurland, Årdal, Lærdal, Leikanger og Luster (ihht. TØI 1995 og lufthavnsjef)

### 3 utfordringer og forutsetninger for utvikling av luftfarten på Vestlandet

Oversikten over status for luftfarten på Vestlandet tegner et bilde av aktivitetene ved flyplassene på Vestlandet og deres samfunnsmessige betydning. Bildet kompletteres bedriftsøkonomisk sett ved at Avinor for Vestlandet rapporterer<sup>31</sup> om store overskudd ved de to *store lufthavner*, som dekker flyplassenes respektive investerings- kapital-, vedlikeholds- og driftskostnader. For de *mellomstore lufthavnene* er bildet mer sammensatt ved at flyplassenes inntekter dekker vedlikeholds- og driftskostnadene, men kun delvis investerings- og kapitalkostnadene. Inntektene fra de *regionale lufthavnene* er også for små til å dekke kostnadene. Utviklingen av flyplassene som viktig infrastruktur for å få utviklet luftfarten på Vestlandet, er det sentrale virkemiddelet det offentlige disponerer. Kjøp av flyrutetjenester er i den sammenheng kun et mindre viktig virkemiddel, som er begrenset i sitt omfang av generelle samferdselspolitiske årsaker.

Presentasjonen og analysen av luftfarten på Vestlandet leder ikke til noen entydige forutsetninger for utviklingen av styringsmodellene. Derimot kan det skisseres tre sentrale utfordringer for utviklingen av flyplassene på Vestlandet som utløser et styringsbehov fra det offentlige, og som ulike styringsmodeller må forholde seg til.

Den *første utfordringen* er knyttet til utviklingen av de regionale lufthavnene. Hver av disse er av stor samfunnsmessig betydning for sitt influensområde. En eller annen form for offentlig støtte vil uansett være nødvendig for å utvikle og drifte disse flyplassene. Hvorvidt en slik støtte skal være et resultat av en krysssubsidiering tilsvarende dagens solidaritetsprinsipp eller basert på direkte overføringer fra staten som ytterpunkter bør vurderes i et helhetlig Vestlandsperspektiv.

Forbedringene av veinettet i de siste 20 år har medført store endringer i den generelle tilgjengeligheten for noen av områdene som betjenes av regionale flyplasser, med den konsekvensen at disse flyplasser ut fra samfunnsøkonomiske vurderinger vil kunne legges ned. Flyplassene det gjelder er nevnt og dokumentert i vedlegg 1 hvor hver av lufthavnene omtales. Denne utfordringen må håndteres regionalpolitisk og atskilt for hver flyplass det gjelder, uavhengig av valget av fremtidige styringsmodeller.

Mer viktig i utredningssammenheng synes å være at de regionale flyplassene trenger en form for generell kompetanseoverføring og – heving når det gjelder strategisk utvikling og ledelse for å kunne utvikle sitt potensial fullt ut. Satt på spissen vil en i fremtiden trenge mer kompetanse rettet mot en mer kommersiell utvikling av de regionale flyplassene fremfor en ren forvaltningskompetanse knyttet til overføringer av offentlige midler. Å knytte de regionale lufthavner opp mot mellomstore eller store lufthavner i henhold til funksjonelle og utviklingsmessige kriterier kan være et svar på denne utfordringen.

---

31 Jfr. artikkel i Stavanger Aftenblad 28.4.2005.

Den **andre utfordringen** er knyttet til utviklingen av de mellomstore flyplassene. Disse drives med overskudd når det gjelder drift og vedlikehold, og har et klart kommersielt potensial. Hvordan en kan utløse det kommersielle potensialet er en av de sentrale utfordringene ulike styringsmodeller må svare på.

Den **tredje utfordringen** er relatert til utviklingen av de store flyplassene. Disse er kommersielt sett av størst interesse og har av naturlige årsaker det største utviklingspotensialet. Knyttet til ulike styringsmodeller må relevante skjæringspunkt mellom solidaritetsprinsippet og de store flyplassenes egne utviklingsbehov settes i søkelys.

En grunnleggende forutsetning for alle styringsmodellene presentert i neste kapittel er at flytrafikken på Vestlandet har et samlet vekstpotensial. Mye av det samlede potensialet er knyttet til utviklingen av de to store lufthavner.

***Styringsmodellene har derfor følgende forutsetninger:***

1. Modellene skal bidra til å realisere en vekststrategi for luftfarten på Vestlandet
2. Modellene skal bidra til at de to store lufthavner kan få utløst sitt utviklingspotensial
3. Modellene skal bidra til en samlet økt inntektsramme for luftfarten på Vestlandet og dermed sikre grunnlaget for å opprettholde og utvikle tilbudet på de mellomstore og regionale flyplassene på en effektiv måte i tråd med regionpolitiske behov.

## 4 Alternative styringsmodeller for luftfarten på vestlandet

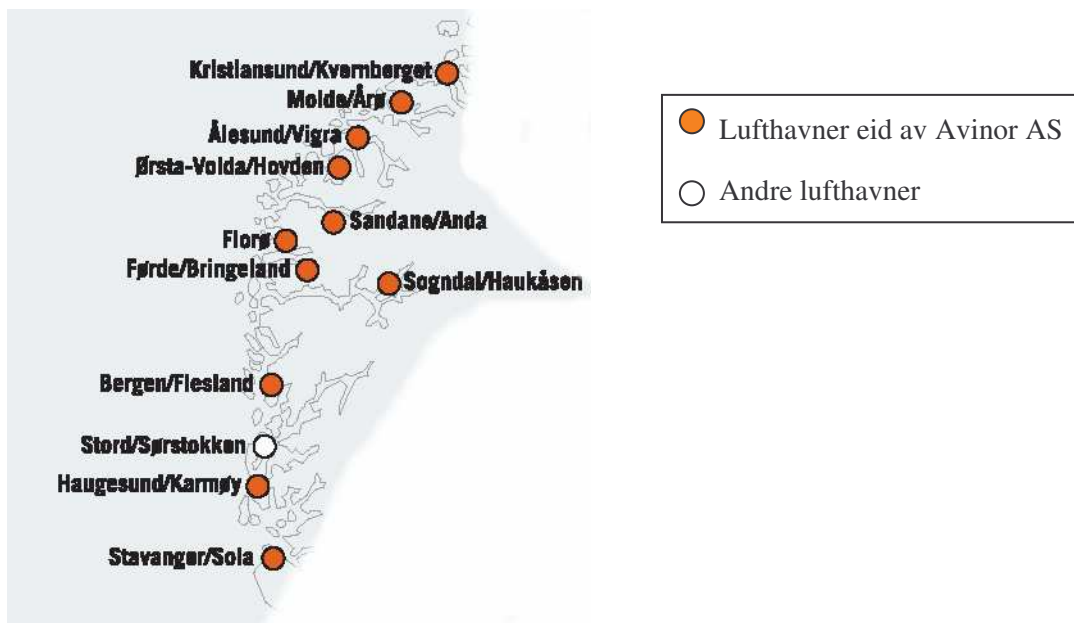
### 4.1 Eierskap i et internasjonalt perspektiv

I de siste 15 – 20 årene har det skjedd betydelige endringer vedrørende eierskap til lufthavner. Mens det tidligere var få unntak fra regelen om at det enkelte lands sentrale offentlige myndigheter eide og driftet lufthavnene, finner vi nå et bredere spekter av eierformer. I det følgende kommenteres ulike eierformer med bakgrunn i SEAPLANE-prosjektet<sup>32</sup>. Prosjektet har kartlagt ulike eier- og organiseringsformer på lufthavner i ulike land i verden.

#### Statlig eide flyplasser

I Europa er det først og fremst Sverige, Finland, Spania og Norge som har staten som den dominerende eieren av flyplassene. I Frankrike er det også staten som eier flyplassene og har ansvaret for kontrolltårn, landingsstriper, instrumenter m.v., mens ansvaret for terminalene og passasjerene er overlatt til et regionalt nivå. Av Norges 54 flyplasser er 46 eide av Staten v/Avinor. Disse sto i 2004 for 96,5 prosent av passasjertrafikken. På Vestlandet eier Avinor alle lufthavner, bortsett fra Stord lufthavn, Sørstokken, som har et regionalt eierskap.

Figur 8: Kartutsnitt som viser lufthavner på Vestlandet(Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no))



<sup>32</sup> SEAPLANE – prosjektet. Se referanseliste for omtale.

### Regionale myndigheters eierskap

Den dominerende eierformen til flyplassene i Europa er det regionale forvaltningsnivået. Selv i Storbritannia som har gått langt i retning av privatisering er regionalt, offentlig eierskap ganske utbredt. Regionalt eierskap eller innflytelse er dominerende i land som Tyskland, Nederland, Belgia og i Frankrike hvor som nevnt regionene styrer utviklingen av terminalene.

De deltakende flyplasser i SEAPLANE-prosjektet hadde til sammenligning slikt eierskap.

Tabell 7: Eierskap ved deltakende flyplasser i SEAPLANE-prosjektet

Land	Flyplass	Stat	Region	Kommune	Privat
Nederland	Groningen		90,9 %	9,1 %	
Belgia	Oostende		100 %		
	Kortrijk		41 %	37 %	22 %
Sverige	Ljungbyhed			35 %	65 %
	Kristianstad		40 %	60 %	
	Växjö		55 %	45 %	
Tyskland	Hannover		35 %	35 %	30 % (Fraport AG)
	Braunschweig	17,5 %	17 %	48 %	17,5 % (VW)
	Bremen			100 %	
	Bremerhaven			100 %	
Norge	Ålesund	100 %			
	Molde	100 %			
	Kristiansund	100 %			
	Stavanger	100 %			
	Kristiansand	100 %			
Skottland	Inverness	100 % (ikke terminalen)			100 % (terminalen)
	Wick	100 %			
	Kirkwall	100 %			
	Sumburgh	100 %			

Kilde: SEAPLANE Final Report: Status Analysis and Future Development of the North Sea Air Transport Network. UNICONSULT/TØI 2004

Oversikten viser at eierskap til flyplassene rundt om i Europa finnes i de fleste tenkelige former og varianter. Politisk prioritering og økonomi vil til syvende og sist være avgjørende for valg av eierform.

### Privateide flyplasser

Det er få land som har gjennomført privatisering av flyplassene i ordets egentlige forstand, det vil si at offentlige myndigheter ikke beholder en kontrollerende eierandel. Storbritannia og Australia er blant de landene som har gått lengst i å la private aktører overta eieransvaret for flyplasser. Selskapet British Airport Authority (BAA) fikk overta blant annet Heathrow, Gatwick, Stansted, Aberdeen og Edinburgh, og var den første aktøren som gikk på børs i slutten av 80-tallet. Andre børsnoterte flyplasser er også

etablerte. I motsetning til BAA (ingen offentlig eide aksjer) er det i disse selskapene et betydelig innslag av offentlig eierskap:

#### Off. eierandel (2001)

Fraport (Frankfurts flyplass):	71 %
Københavns Lufthavne (Kastrup)	34 %
Flughafen Zürich	55 %
Flughafen Wien:	40 %

De børsnoterte selskapene har markert seg som profesjonelle aktører med et kommersielt og markedsorientert fokus. I tillegg til utvikling av rutetilbudet, er salg av varer og tjenester til de reisende prioriterte satsningsområder. Flere av selskapene har også tatt eierandeler i andre flyplasser. Strategien er at kontroll med andre flyplasser kan bidra til å kanalisere trafikken til egen hovedflyplass for derved å bidra til at inntektene for eierselskapene blir størst mulig.

Selv om det offentlige har store aksjeposter i flere av de børsnoterte flyplassene, er det bedriftsøkonomiske fokus dominerende. Dette er en utvikling vi ser i andre sektorer der offentlige selskaper eller virksomheter er hel- eller delprivatisert. Telenor ASA og Statoil ASA er eksempler på børsnoterte norske selskaper hvor den norske stat fortsatt er den kontrollerende eier, men uten at selskapene i særlig grad synes å kunne ta samfunnsøkonomiske hensyn når de kommer i konflikt med de bedriftsøkonomiske lønnsomhetskriteriene.

I Norge vurderes de samfunnsøkonomiske sammenhenger som helt sentrale i vurderingen av flyplasstruktur og utvikling. Privatisering av flyplasser synes derfor ikke å være et aktuelt tema hos oss. Av de 8 flyplassene i Norge som ikke er eiet av Avinor, var det kun 4 flyplasser som hadde passasjertrafikk i 2004. Sandefjord lufthavn, Torp, er den totalt dominerende av de ikke-statlige flyplassene. Flyplassen har 1,1 millioner terminalpassasjer inkl. transfer, tilsvarende 3,3 % av det totale antall passasjerer i Norge. Torp, sammen med Avinor, har altså 99,8 % av passasjerene. Sandefjord Lufthavn AS eies av lokale myndigheter med 86,5 % og 13,5 % av private investorer (gjennom Vestfold Flyplassinvest AS). Stord lufthavn er den eneste på Vestlandet som ikke er eid av Avinor. Hordaland fylkeskommune og Stord kommune er eiere. Andre flyplasser, som Rygge, Ørlandet og Lista har uttalte ambisjoner om passasjertrafikk i fremtiden.

#### Vurdering av ulike eierformer

I SEAPLANE-rapporten<sup>33</sup> ble fordelene med et overordnet nasjonalt eierskap til flyplassene vurdert til å være:

- Muligheter for krysssubsidiering mellom lufthavner
- Stordriftsfordeler ved forvaltning og ledelse av alle lufthavnene
- Konsentrering av spesifikk kompetanse.

---

33 Rapport: Airport Quality Improvement and Development Strategies, Activity 2, Final Report – SEAPLANE Project



Hovedargumentene for regionalt eierskap ble tilsvarende vurdert til å være:

- Regioner har dypere forståelse for lufthavnens omgivelser og dens verdier som regional arbeidsgiver
- Regioner har incentiver for å integrere den regionale lufthavnen i den regionale utviklings- og arealplanlegging.
- En strammere budsjettkontroll gjennom nære lokale bånd.

## 4.2 Flyplasstruktur og eierskap i Norge

Eierskap og organisering har betydning for utviklingen av flyplassene i Norge. Etter myndighetenes forutsetninger skal utviklingen av flyplassene ses i en samfunnsmessig sammenheng og styres etter et *solidaritetsprinsipp* der overskudd et sted skal benyttes til å dekke underskudd et annet sted. Det er kun de aller største flyplassene som går med overskudd i bedriftsøkonomisk forstand. Men Staten har et lønnsomhetskrav overfor Avinor, som tilsier et årlig utbytte til statskassen. For 2004 er det avsatt kr. 150 millioner i utbytte til Staten. Samtidig bevilget Stortinget et beløp på kr. 700 millioner for 2004 til finansiering av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyplasser. Dette må ses på som et klart tegn på at Staten ønsker et sterkt fokus på bedriftsøkonomisk lønnsomhet og fokus på effektiv drift innenfor de gitte samfunnsøkonomiske rammebetingelsene. Staten gir midler til åpenbare underskuddsdeler av flyplassdriften, men med dette tilskuddet forventer Staten å få effektiv drift som kan gjøre Avinor AS til en netto bidragsyter til statskassen.

### Flyplasstruktur og infrastruktur

Sammenlignet med andre land i Europa har Norge svært mange flyplasser i forhold til innbyggertallet. Hovedgrunnen til dette er lange avstander mellom regionene og at veier og jernbane er dårlig utbygget. Det er en dagsreise med alternative transportmidler fra Vestlandet til Oslo lufthavn, Gardermoen. Kortere avstander, bedre veier og togforbindelser gir mer akseptable reiseavstander i tid til en sentral flyplass innen de fleste land i Europa enn tilfellet er i Norge<sup>34</sup>.

Som en følge av dette, er det helt naturlig for Kastrup flyplass i København å betrakte hele Danmark og store deler av Sør-Norge og Sør-Sverige som sitt hjemmemarked (influensområde). Den tilsvarende norske hovedflyplassen har til sammenligning et sterkt begrenset primært influensområde. Med et stort hjemmemarked og et attraktivt tilbud til svensker og nordmenn, er det ikke å undres over at København har fått en sentral plass i Skandinavisk luftfart, som det ikke er lett for Oslo lufthavn, Gardermoen å konkurrere med.

Selve flytiden fra Vestlandet til Oslo er 50-60 minutter, men total tidsbruk i forhold til direkte ruter til utlandet blir stor når total reisetid for flyreiser via Oslo skal beregnes.

Flyplassene ved Bergen og Stavanger har i dag et godt utbygd nett av forbindelser til og fra kontinentet. Direkte ruter oppfattes som viktige for byenes og regionenes utvikling. Gode forbindelser til hovedstaden er også viktig, og mellom Vestlandets to store

---

34 Bråthen, S., *Luftfartens rolle i regional samferdsel*, Møreforskning, rapport 0305, Molde 2003



byområder og hovedstaden går flyene ”like ofte som bybussen”. Til utlandet kan ruter via Oslo oppfattes som en omvei og en negativ faktor for regionenes internasjonale relasjoner.

Et noe annet perspektiv kan legges til grunn for de mindre flyplassene. Her er det urealistisk å etablere faste, direkte forbindelser til de sentrale knutepunktflyplassene i Europa. Kontakten mot hovedstaden er imidlertid viktig i seg selv, og for å komme raskt til Gardermoen rutetilbud generelt. For de mindre flyplassene vil derfor en forbindelse til Oslo – i tillegg til forbindelser til de større flyplassene på Vestlandet ha vesentlig betydning. Turen til Oslo via Bergen vil oppfattes som en betydelig omvei i forhold til å fly direkte fra for eksempel Sogndal til Oslo. I dette perspektivet løses ikke alle problemer nødvendigvis med hyppige forbindelser til de større vestlandsbyene alene.

Konkurransen innen luftfarten er globalisert også når det gjelder flyplassutvikling. For Norge er det åpenbart viktig at den nasjonale hovedflyplassen har gode utviklingsmuligheter i konkurranse med Arlanda i Stockholm og Kastrup i Danmark. For Vestlandet kan imidlertid en flytur til kontinentet via Oslo oppleves som en ekstrabelastning og en forlengelse av flyreisen til resten av Europa, USA, Afrika, Australia osv.

Grunnlaget for egne ruter ligger primært i trafikkgrunnlaget i flyplassens influensområde, men også i flyplassens evne til å ta imot flyene på attraktive ankomst- og avreisetidspunkter, håndtere passasjerstrømmen inkl. bagasje m.v. med minst mulig liggetid for flyene, og om flyplassen virkelig kan tilby det servicenivået som etterspørres av flypassasjerer og flyselskaper.

Når Vestlandets store regioner i så beskjeden grad ønsker å benytte Gardermoen som utgangspunkt for utenlandsreiser, er det duket for vanskelige avveininger mellom å bygge ut de store flyplassene på Vestlandet, slik at de kan utvikle sitt rutetilbud selv, framfor å søke å kanalisere trafikken til hovedflyplassen.

### **Norsk eierstruktur i dag: 3 modeller**

Innenfor den norske eierstrukturen er det i hovedsak tre modeller:

#### *a. Avinors lufthavner utenom Oslo lufthavn, Gardermoen.*

Dette gjelder 45 flyplasser i Norge, blant annet alle flyplassene på Vestlandet (utenom Stord). Investeringer beslattes av styret for Avinor AS. Prioriteringer skjer etter samfunnsøkonomiske kriterier. Lokale vurderinger av hva som er nødvendig og ønskelig må vike dersom de overordnede vurderingene tilsier at andre formål (flyplasser) skal prioriteres. Kampen om investeringsmidlene er hard, og det skal lite til før lokale prioriteringer kommer i konflikt til Avinors overordnede prioriteringer etter nasjonale hensyn. Modellen er nærmere beskrevet under pkt. 2.1.

#### *b. Oslo Lufthavn AS.*

Oslo lufthavn, Gardermoen, er organisert som et eget aksjeselskap, heleiet av Avinor AS. Som et selvstendig selskap med eget styre har Oslo Lufthavn AS hatt en langt friere stilling enn øvrige Avinor-flyplasser i forhold til investeringer og drift. I de første årene etter åpningen av den nye flyplassen (åpnet i 1998) var nye investeringer på Oslo lufthavn, Gardermoen større enn de samlede investeringene på de andre flyplassene i

landet til sammen. Dette inkluderte investeringer i utvidet kapasitet for butikker, restauranter m.v. og kunne skje som en direkte følge av selskapets frie stilling i forhold til den øvrige nasjonale ressursamordning.

Oslo lufthavn, Gardermoen, er i konkurranse med andre flyplasser i Norge om passasjerene. Det er uttrykt bekymring for at Sandefjord lufthavn, Torp, "tar" passasjerer fra Oslo lufthavn, Gardermoen, mens flyplassen også må tilpasse seg en hard konkurranse fra andre sentrale flyplasser i Norden og Europa.

### *c. Andre flyplasser*

De ikke-Avinor-eide flyplassene har i hovedsak regionale myndigheter som dominerende eiere. Sandefjord lufthavn, Torp, er den største av disse. Investeringer på lufthavnen skjer her etter beslutning i styret uten at statlige myndigheter er involvert. Torp står også fritt til selv å fastsette sine avgifter og har derfor kunnet lokke til seg lavprisaktører som Ryanair, et selskap som har vurdert og utelukket mange andre flyplasser i Norge ut fra avgiftsnivået. Det er hevet over tvil at utbyggingen av Sandefjord lufthavn, Torp, har hatt stor betydning for vekst og utvikling for Vestfold og nærliggende fylker, ikke minst etter nedleggelsen av Fornebu, som har gjort avstanden fra Torps influensområde til Oslos lufthavn, vesentlig lengre.

### **Kapasitetsutnyttelse og økonomi**

Oslo lufthavn, Gardermoen, er bygget for et langt større antall flybevegelser og passasjerer enn det som benyttes i dag. Avinor som selskap kan derfor være tjent med å få kanalisert trafikk til Gardermoen, framfor å bygge ut flaskehalsene ved for eksempel Stavanger lufthavn, Sola og Bergen lufthavn, Flesland. Hvis passasjerene flys til Oslo for videre transport til utlandet, styrkes flyplassens inntjening og gir bedre økonomi for Avinor AS enn om utlandskapasiteten på Vestlandets ble utvidet slik at flere direkteruter til utlandet kunne opprettes.

Overkapasitet ved mindre flyplasser kan også gjøre det "lønnsomt" å operere med lavere avgifter for å tiltrekke seg nye flyselskaper eller nye flyruter v/eksisterende flyselskaper. En fare med dette kan være at trafikkgrunnlaget for nærliggende flyplasser uthules. Det er derfor viktig å se slike tiltak i en viss overordnet sammenheng. Avveiningene her er vanskelige. Dette gjelder også i forbindelse med opprettelse av nye utenlandsruter: Når Stavanger lufthavn, Sola, får en ny rute til Frankfurt, vil det for eksempel uvegerlig gå ut over trafikkgrunnlaget for Amsterdam-København- og London- rutene.

Avinor har i det siste satt et sterkere søkelys på utvikling av de større flyplassene utenfor Oslo, som Stavanger lufthavn, Sola og Bergen lufthavn, Flesland. Utvidelser og oppgradering av terminalbygget og opprusting av rullebanene på Sola er i gang, mens planene for Flesland rapporteres å være kommet langt. Lokale myndigheter, næringsorganisasjonene og andre har likevel vært svært lite tilfredse med beslutningsprosessene, framdrift og omfang på utbyggingen over en lengre tidsperiode.

### **4.3 Modeller for eierskap og drift av lufthavnene på Vestlandet**

I det følgende kapittel presenteres tre modeller for organisering av luftfarten på Vestlandet: *Dagens modell, fristillingsmodellen og regionalmodellen*. Regionalmodellen presenteres videre med tre ulike organiseringsmåter.

Modellene representerer på et vis ytre punkt i diskusjonen rundt en regionalisering av eierskap og drift av lufthavnene på Vestlandet. Ulike element fra modellene vil kunne kombineres i søken etter pragmatiske og regionalt tilpassete løsninger.

Det må videre presiseres at utredningen ikke legger opp til å finne den ene modellen, som vil være ”best” for alle flyplassene og for alle lokalsamfunn eller regioner. I stedet har vi søkt å få fram karakteristika ved de ulike modellene og mulige fordeler og ulemper ut fra generelle kriterier. Hvorvidt en modell er attraktiv eller tjenlig for den enkelte regionen må vurderes ut fra regionens situasjon og dens egne vurderinger og prioriteringer. De to store og dominerende flyplassene ved Bergen og Stavanger vil ventelig legge helt andre kriterier til grunn for hva som er tjenlig for den videre utvikling enn det de mindre flyplassene vil gjøre.

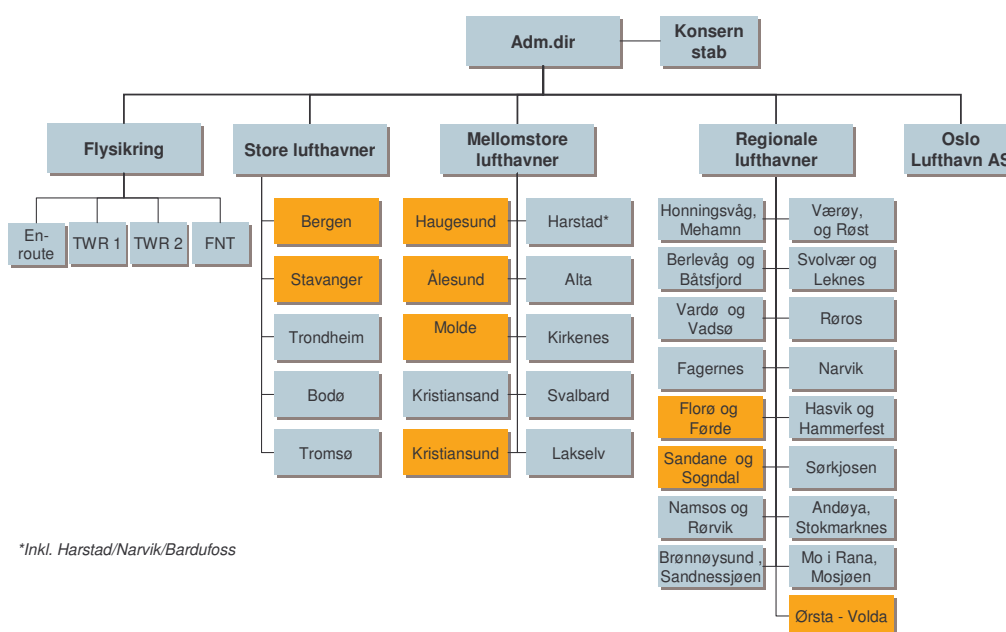
Vi dokumenterer imidlertid at eierskap til flyplassene i Europa og verden for øvrig er organisert på en rekke ulike måter, og at de her beskrevne modellene er helt vanlige i flere land. De må derfor anses som praktisk mulige å etablere dersom det er politisk vilje og ønske om å benytte andre modeller enn dagens.

I en egen oversikt under pkt. 4.3.6. vises en vurdering av modellene i henhold til en rekke relevante kriterier.

#### **4.3.1 Dagens modell - ingen endring**

Et åpenbart alternativ er at det ikke skjer noen endring i driftsmodell eller eierskap, men at det fortsetter som nå med Avinor AS som eier av 11 av de 12 flyplassene i de 4 Vestlandsfylkene. Flyplassene er delt inn i 3 hovednivåer. Stavanger og Bergen hører inn under ”Store lufthavner”. Haugesund, Ålesund, Molde og Kristiansund hører inn under ”Mellomstore lufthavner”, mens Sogndal, Førde, Florø, Sandane og Ørsta/Volda hører inn under ”Regionale lufthavner”.

Figur 9: Organisasjonskart Avinor hvor vestlandslufthavnene er markert



Omdanning av tidligere Luftfartsverket til eget aksjeselskap har gitt et noe friere handlingsrom for utvikling av flyplassene under Avinor-paraplyen. Avinor er for tiden i en situasjon der inntjeningen er forbedret (2004 i forhold til de foregående år), og det store innsparings- og omorganiseringsprosjektet, "Take-off 05", er i en avsluttende fase. Utviklingen gir for tiden visse løfter om et større handlingsrom for selskapet, gitt at trafikktutviklingen fortsetter i det samme positive spor vi har registrert de siste årene.

Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola, er organisert med egne lufthavnsjefer, mens det inntil nylig var en felles lufthavnssjef for begge flyplassene pluss diverse andre flyplasser på Vestlandet. Lufthavnsjefene har fått et større og mer direkte ansvar for utviklingen av flyplassen og et sterkere fokus på markedsføring og utvikling av rutetilbud. Sammen med de andre *store lufthavnene* i Norge har de også fått etablert egne markedsavdelinger. De øvrige flyplassene har også fått egne lufthavnsjefer, men uten *egne* medarbeidere innen markedsføring ifølge organisasjonskartene.

Med bedret økonomi gjennom sparetiltak, fokus på markedsorientering og større frihetsgrader i forhold til låneopptak og finansiering av utbyggingsoppgaver, synes Avinor å være bedre rustet til å løse sine oppgaver enn for bare få år siden. Fortsatt må imidlertid utbyggingsprosjekter konkurrere om knappe ressurser, som i står i forhold til regionenes "etterspørsel" etter lengre rullebaner, bedre terminalfasiliteter m.v.

Den vesentligste fordelen med en slik modell er kanskje at det ikke er behov for at lokale myndigheter eller investorer påtar seg risiko i forbindelse med utkjøp og drift av flyplassene.

### 4.3.2 Fristilling av lufthavner etter Gardermoen - modellen.

Innenfor Avinor har Oslo lufthavn, Gardermoen en særstilling. Som eget aksjeselskap har flyplassen kunnet operere med friere budsjettammer og har hatt anledning til å utvikle markedsføringen og kommersialiseringen av tjenestene for de reisende i langt større grad enn noen av de andre Avinor-eide flyplassene i landet. I forbindelse med omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap ble det vurdert om Oslo lufthavn, Gardermoen skulle bli innlemmet i det nye Avinor AS eller fortsette som eget aksjeselskap. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) Om omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap heter det blant annet:

*”Samferdselsdepartementet har også vurdert om Oslo Lufthavn AS bør integreres i morselskapet eller om det bør forbli et eget datterselskap. Erfaringen med driften av Oslo lufthavn, Gardermoen, som aksjeselskap har etter departementets vurdering vært god. Departementet mener derfor at det pr. i dag ikke er ønskelig å bryte opp det ansvaret som er pålagt Oslo Lufthavn AS gjennom konsesjonsvilkårene og gjennom de etablerte økonomiske forutsetningene for selskapet. Samferdselsdepartementet vurderer det også som verdifullt at Oslo Lufthavn AS gjennom flere år som selskap, har fått etablert en bedriftskultur med bl.a. betydelig vekt på forretningsmessig tenkning og kundefokus”.*(vår utheving)

Flyplassens status som nasjonal hovedflyplass tilsier en viss særstilling innen luftfarten i Norge, men prinsippene for drift kan likevel i sterk grad overføres til de større flyplassene i Norge. Det er nærliggende å tro at Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola, så vel som flere andre flyplasser på Vestlandet, er i stand til å utvikle en tilsvarende bedriftskultur om rammebetingelsene ble som for Oslo Lufthavn AS, det vil si at de ble organisert i egne aksjeselskaper med egne styrer og muligheter for egne låneopptak m.v.

I tillegg til mulighetene for å få en friere stilling for utvikling av flyplassen, ville fordelene også med en slik løsning være at det ikke ble behov for at lokale myndigheter eller investorer skulle påta seg risiko i forbindelse med utkjøp og drift av flyplassene.

### 4.3.3 Regionalmodeller

Regionalmodellene innebærer at lufthavnene på Vestlandet organiseres ut av Avinor og i stedet forankres regionalt. Det vil her presenteres tre alternative modeller for regional forankring ut fra ulike grader av integrering. I ulik grad og på ulik nivå er den vesentligste ulempen med slike modeller at det kanskje er behov for at lokale og regionale myndigheter eller investorer må påta seg risiko i forbindelse med utkjøp og drift av flyplassene.

#### 1. Full desentraliseringsmodell

En slik organisering innebærer overtakelse av flyplassen(e) ved regionale og lokale myndigheter, eventuelt i samarbeid med privat kapital. Alle lufthavner vil være selvstendige og drives som egne bedriftsenheter uavhengig av hverandre. En organisering etter en slik modell ville tilsi at et eget selskap med formål å utvikle flyplassen(e) i samsvar med regionens behov og interesser ble etablert. På samme måte som Sandefjord Lufthavn AS ville et slikt selskap på selvstendig grunnlag kunne styre

utviklingen i ønsket retning og å kunne ta regionaløkonomiske og samfunnsmessige hensyn i forbindelse med investeringer og drift. Med offentlige myndigheter som generalforsamling og hovedeiere ville selskapets satsing være underlagt politisk kontroll. Indirekte ville investeringsbudsjetter være samordnet med eiernes risikoprofil og villighet til å prioritere sektoren foran andre formål i regionen.

## *2. Regional "Avinor – modell"*

En slik intern organisering innebærer at alle lufthavnene på Vestlandet samles under en hatt, det vil si i et selskap med alternativt Vestlandsrådet, fylkeskommunene eller et annet regionalt og overordnet organ som paraply. Dette overordnede organet, sammen med evt. større kommuner og private investorer, vil alene eller sammen med Avinor være eiere.

Denne modellen vil møte tilsvarende utfordringer som dagens modell men på et regionalt Vestlandsnivå. En samordning av for eksempel Stavanger lufthavn, Sola, og Bergen lufthavn, Flesland, i samme selskap faller ikke nødvendigvis enkelt på plass. Det er naturlig at disse flyplassene samarbeider tett på flere områder, men det finnes også områder, for eksempel kampen om nye flyruter, hvor det kan være like naturlig at disse store aktørene er i et konkurranseforhold til hverandre.

## *3. Regional "klynge modell"*

En intern organisering etter et klyngeprinsipp tilsier at enkelte av lufthavnene på Vestlandet har ansvar for mindre, dvs. regionale lufthavner, eller at det dannes et eget selskap med ansvar for flere lufthavner under samme virksomhet. Dette innebærer eksempelvis at hver av de to store flyplassene blir organisert som egne aksjeselskaper. I tillegg til disse to flyplassene kan det tenkes at de 3 (eventuelt alle 4) flyplassene i Møre og Romsdal kunne organiseres i et eget selskap, som ville få ansvaret for å drive og prioritere midler til utvikling av flyplassene og rutetilbudet i fylket. Det ville da ligge i kortene at Møre og Romsdal måtte forhandle om et årlig tilskudd fra Avinor/Staten, mens de to førstnevnte måtte forhandle om en motsatt pengestrøm.

Vi vil ikke utelukke at alle flyplassene på Vestlandet kunne bli egne aksjeselskaper, men vil anta at hensynet til rasjonell drift vil kreve en viss størrelse på virksomheten for å kunne opprettholde en profesjonell organisasjon for å drive flyplassene. Flyplassene i Sogn og Fjordane hadde til sammen 265.000 terminalpassasjerer i 2004. Det er kun en brøkdel av den trafikken som går over Flesland eller Sola. Med ruter primært til hverandre og til Bergen og Oslo, kunne det ligge til rette for at flyplassene i Sogn og Fjordane, som et alternativ til å fortsette under Avinor-paraplyen - kunne inngå i et samarbeid (felles eierselskap) med Bergen lufthavn, Flesland.

Flyplassen på Stord eies allerede direkte av regionale myndigheter. I så måte er det et eksempel på at flyplassdrift i liten skala er mulig. Imidlertid kunne det ligge til rette for et tett samarbeid med Haugesund lufthavn på Karmøy, jfr. at regionen Stord/Haugalandet allerede har et nært samarbeid på viktige områder. Dette har blitt vesentlig lettere etter at Stord ble landfast med Haugalandet via Trekantsambandet. Høgskolen Stord/Haugesund har for eksempel delt virksomheten mellom Leirvik og Haugesund. På lengre sikt må imidlertid regionen forholde seg til at Rogfast, veiforbindelsen over Boknafjorden, vil gjøre reiseavstanden mellom Karmøy og Sola



vesentlig kortere, ned til 1 time med bil. Det vil gi en helt ny situasjon og gi helt andre muligheter for å tenke felles løsninger for rutetilbud, særlig til utlandet, ved et integrert samarbeid mellom disse to flyplassene, eventuelt også med Stord. Bergen lufthavn, Flesland, kan også være en alternativ samarbeidspartner for flyplassene på Haugalandet og Sunnhordaland ut fra den samme argumentasjonen.

#### **4.3.4 Regionalmodellene: Utdyping av økonomi og organisering**

Ulike løsninger ved en regional overtakelse av flyplasser er altså mulige. Som utgangspunkt for vurderingene nevnes her noen hovedprinsipper som anbefales lagt til grunn:

1. Et eget aksjeselskap med formål å eie og drive den aktuelle flyplassen må etableres.
2. Avinor kunne ha en aksjepost i selskapet, for eksempel 20 - 49 %. Dette kunne sikre en myk overgang, tilgang til Avinors nettverk og ekspertise, samtidig som problemene rundt økonomisk kompensasjon ble vesentlig redusert.
3. Økonomisk kompensasjon for overdragelsen vil avhenge av om flyplassen er i overskuddsposisjon (Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola) eller om det er underskuddsflyplasser (de andre)

For Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola kan gjelde:

- a. Aksjekapital eller lån fra de nye eierne innbetalt til selskapet.
- b. Opprettelse av ansvarlige lån (forpliktelse overfor Avinor AS) med en avtalt tilbakebetaling knyttet til overskudd, trafikkutvikling osv., men hensyntatt utlegg til adekvate investeringer. På denne måten kan en betalingsforpliktelse overfor Avinor eller Staten være både en betalingsutsettelse og derved en del av finansieringsplanen, samtidig som det blir en del av det nye selskapets kapitalgrunnlag. En slik ordning er etablert i forbindelse med etableringen av Oslo Lufthavn AS.
- c. Ordinære lån i bank eller finansinstitusjon.

For de øvrige flyplassene kan gjelde:

- a. Nødvendig egenkapital/garantistruktur etableres etter samme prinsipper som ovenfor.
  - b. Det opprettes en avtale med Staten v/Avinor om et årlig tilskudd til driften av flyplassen
4. Private aksjonærer, fortrinnsvis næringslivets organisasjoner eller ”tålmodige investorer” med beskjedne krav til avkastning, men desto større interesser i flyforbindelsene kan være verdifullt for å sikre næringslivets engasjement og viktige innspill til investeringsbeslutninger og drift.
  5. Et styre med overvekt av personer med tilknytning til regionen.



6. Drift av flyplassen, herunder sikkerhet, rullebaner, kontrolltjenester m.v. kan gjerne settes ut til Avinor AS. Dette sikrer kontinuitet i driftsopplegget, men også at en overgang kan skje med minimale turbulenser knyttet til arbeidsplasser på kort sikt.

#### 4.3.5 Regionalmodellene og solidaritetsalternativet

Dagens norske solidaritetsmodell innebærer at overskudd fra de store flyplassene benyttes til å dekke underskudd ved andre flyplasser. En regional overtakelse av vestlandets to "melkekuer" i Bergen og Stavanger, kunne i utgangspunktet få dramatiske følger for denne ordningen. Ved at det etableres en modell der overskuddet fra normal drift – etter fradrag for midler til nye investeringer – tilføres fellesskapet (Avinor AS) i form av en omforent betalingsforpliktelse, vil ivareta dette prinsippet på en god måte.

En modell for økonomisk kompensasjon ved regional overtakelse av eierskap – helt eller delvis – må imidlertid kunne virke begge veier. Siden kun de 4 største flyplassene i landet, Sola, Flesland, Værnes og Gardermoen, går med overskudd totalt sett, bør en regional overtakelse av en av de øvrige 42 flyplassene medføre en godtgjørelse til regionen for å fritta Avinor AS for et økonomisk ansvar.

En løsning med en kompensasjon til regionen for overtakelse av en underskuddsflyplass er kjent blant annet fra Groningen i Nederland, hvor de lokale myndighetene får et årlig tilskudd fra Staten på ca. 700.000 Euro (ca. NOK 5,75 millioner) for å drive Groningen-Eelde flyplassen. (ref. SEAPLANE-utredningen). Med i avtalen er blant annet at eventuelle overskudd i en viss periode skal deles mellom Staten og de nye eierne. *Det er med andre ord ingenting som skulle forhindre solidaritetsprinsippet i norsk luftfart å leve videre i en regionalisert modell ved at overskuddsflyplassene fortsetter å betale en del av sitt overskudd til fellesskapet, som igjen kanalisere midler til underskuddsflyplassene.*

Incentivene til å bruke ytterligere lokale midler til beste for flyplassutviklingen i landet, må imidlertid antas å kunne bedres betydelig. Valg av en av disse modellene vil gi de aktuelle flyplassene samme rammebetingelser som Oslo lufthavn, Gardermoen og Sandefjord lufthavn, Torp.

En av de viktigste hindringene for en regionalisert modell her i landet er at statlige myndigheter hittil ikke har vist særlig interesse for vurdering og utredning av en slik utvikling. Neste hinder ville være å bli enige om økonomiske forutsetninger og rammebetingelser i forbindelse med en form for regionalisering. Fordelen med en regional organisering er nevnt i SEAPLANE-rapporten (se punkt 4.1.2./ 4.1.4): Lokale/regionale eiere kan utvikle sin egen flyplass i samsvar med de prioriteringer og ønsker som de selv definerer. Beslutninger kan tas langt hurtigere, og en ressursødende "kamp" mot sentrale myndigheter om knappe ressurser kunne bli sterkt redusert. En annen faktor er at flyplass og flyruter normalt defineres inn som en vesentlig indikator for regionens utviklingspotensial. Ved at regionen selv fikk hånd om utviklingen av flyplassen som sentral premissgivende fysisk infrastruktur for en ønsket næringsutvikling, ville virkemiddelapparatet for næringsutvikling på regionale hender bli betydelig styrket. Som poengtert tidligere er denne råderetten knyttet til at lokale og

regionale myndigheter eller investorer må påta seg risiko i forbindelse med utkjøp og drift av flyplassene.

Internasjonalt har vi flere eksempler på regional overtakelse av flyplasser. I SEAPLANE-prosjektet er flere flyplasser med sterkt innslag av regionalt eierskap listet opp. I Canada fikk respektive lokale myndigheter tilbud om å overta 70 flyplasser etter "National Airports Act" av 1994. Felles for flyplassene var blant annet at de hadde hatt færre enn 200.000 passasjerer i tre påfølgende år, med andre ord var det relativt små flyplasser. Myndighetene forpliktet seg til å gi finansiell støtte til de lokale myndighetene etter separate avtaler, som utløp etter 5 år fra avtalene ble forutsatt inngått, den 1.4.2000. Fortsatt er det anledning for de lokale flyplassseierne å søke om støtte fra et nytt "Airport Capital Assistance Program" (ACAP) til sikkerhetstiltak ved flyplassen og til rullebaner og taksebaner m.v. Begrunnelsen for den storstilte regionaliseringen av eierskapet i Canada skal blant annet ha vært ønsket om å redusere kostnader og utvikle nye "business opportunities".

#### 4.3.6 Vurdering av modellene

Nedenfor har vi vurdert modellene mer systematisk i forhold til noen kriterier. Vurderingen av modellene kan ikke oppfattes som absolutte, men bør kunne brukes i en individuell gjennomgang for den enkelte flyplass.

##### Tegnforklaring:

- + : Modellen påvirker utviklingen mht. kriteriet i positiv retning.
- : Modellen påvirker utviklingen mht. kriteriet i negativ retning.
- 0 : Modellen påvirker utviklingen mht. kriteriet i positiv retning. Men andre modeller presentert i utredningen vil resultere i en utvikling mer positiv mht. kriteriet.

Tabell 8: Evalueringsmatrise for dagens modell, fristillings- og regional modell

Kriterier	Eierskap	Dagens modell	Fristillings modell	Regional modell
Mulighet for kryssubsidiering hhv. ivaretagelsen av solidaritetsprinsippet		+	0	0
Stordriftsfordeler		+	-	0
Kompetanse		+	-	+
Kunnskap/forståelse for lokal/regional kontekst		0	+	+
Egen beslutningsmyndighet / høy frihetsgrad		0	+	0
Offentlig-privat partnerskap		-	+	+
Markedsføring av flyplassen		0	+	+
Avgiftsnivå som virkemiddel i konkurransen		0	+	+
Økonomisk risiko for regionen		+	-	-
Samordning av utbyggingsbehovene nasjonalt		+	-	0

**Mulighet for krysssubsidiering / solidaritetsprinsipp:** Kriteriet tar opp hvorvidt det er muligheter innenfor modellene for krysssubsidiering mellom lufthavnene. Solidaritetsprinsippet står sterkt i dagens Avinor-modell, men kan være vanskeligere å gjennomføre over tid i en fristillingsmodell hvor lufthavnene er egne aksjeselskap med individuelle budsjetterammer. Graden av krysssubsidiering fra for eksempel en fristilt Bergen lufthavn, Flesland, vil avhenge av kompensasjonen de lokale myndighetene må betale for å få overta flyplassen og hvordan en eventuell avtale om overskuddsdeling/underskuddsdeling utformes for en kortere eller lengre tidsperiode.

Som i Avinor-modellen vil solidaritetsprinsippet også kunne gjennomføres innen en regional modell. Her vil krysssubsidiering forekomme ved at overskuddsflyplassene fortsetter å betale en del av sitt overskudd til fellesskapet, som igjen kanalisere midler til underskuddsflyplassene – men i denne modellen ut fra et regionalt hhv. Vestlandsperspektiv.

**Stordriftsfordeler:** Kriteriet omtaler mulighetene for stordriftsfordeler ved de ulike modellene. Stordriftsfordeler vil øke med omfanget i organisasjonens oppgaver eller omfanget i enkeltfunksjoner knyttet til organisasjonen, eksempelvis ved utviklingen av nettverksbaserte løsninger. Det er ut fra dette kriteriet en fordel å samle enhetene under en nasjonal ”paraply” som vi har i dag. Det er muligheter for stordriftsfordeler mellom lufthavnene innenfor en regional modell, men prinsipielt vil det være større muligheter for stordrift innenfor dagens nasjonale Avinor-modell.

**Kompetanse:** Kriteriet viser til de ulike modellenes mulighet for utvikling og vedlikehold av størst mulig kompetanse. Utfordringer knyttet til utvikling og vedlikehold av kompetanse retter seg spesielt mot de regionale lufthavnene. De regionale lufthavnene har behov for kompetanseutvikling for å utvikle sitt potensial fullt ut. Det er spesielt behov for kompetanse rettet mot effektiv drift og kommersiell utvikling av flyplassene fremfor en ren forvaltningskompetanse knyttet til overføring av offentlige midler. Videre må en nødvendig kompetanseutvikling og –overføring skje i forhold til de regionale flyplassene.

Dagens Avinor-modell ivaretar i stor grad kompetansekriteriet ved at Avinor som organisasjon samlet sett besitter en bred kompetanse. Modellen basert på fristilling representerer en utfordring når det gjelder å sikre en relevant kompetanseoverføring og –utvikling på tvers av flyplassene. Uansett modell vil en måtte finne en integrerende løsning for de regionale flyplassene, som har et grunnleggende behov for kompetanseoverføring.

**Kunnskap/forståelse for lokal/regional kontekst:** Kriteriet vektlegger evne til å forstå og tilpasse lufthavndrift i forhold til de lokale hhv. regionale forutsetninger. Et regionalt eierskap kan bidra til en dypere forståelse for lufthavnens omgivelser og dens verdier som regional arbeidsgiver. Det er også større mulighet å vekke lokalt/regionalt engasjement rundt utviklingen av lufthavnen. En positiv utvikling mht. kriteriet kan særlig forventes ved en fristilling av lufthavnene.

**Egen beslutningsmyndighet/ høy frihetsgrad:** Kriteriet vektlegger mulighetene for å gjøre egne prioriteringer og ta egne beslutninger innenfor de ulike eierformene. Ved en fristilling av flyplassene har en et fortrinn ved å kunne reagere raskt og gjøre egne prioriteringer ut fra flyplassenes eget handlingsrom. En regional modell vil måtte ta

hensyn til de andre lufthavner i regionen. Dagens Avinor-modell representerer i tillegg en direkte organisatorisk integrering i en nasjonal kontekst.

**Offentlig-privat partnerskap:** Kriteriet tar opp mulighetene ved de ulike eierformene for et delt eierskap og ansvarsforhold mellom offentlige og private aktører. Ved regionalt og lokalt eierskap er det større forutsetning for slike samarbeidsløsninger. Eksempel på dette er Stord lufthavn, Sørstokken som er et offentlig- privat initiativ. Også Haugesund kan vise til slike samarbeidsløsninger for å få finansiert utbygging av rullebanen. Selv om Haugesund lufthavn er eid av Avinor, ble dette initiativet tatt av lokale aktører. Aktører ser behov og tar ansvar for å utvikle egne lufthavner.

**Markedsføring av flyplassen:** Kriteriet omtaler mulighetene for å bruke ressurser på å markedsføre en flyplass overfor for eksempel et nytt flyselskap. Innenfor *dagens modell* kan en slik markedsføring skje etter en sentral koordinering der Avinors markedsavdeling vil vurdere hvilken eller hvilke flyplasser som skal profileres og prioriteres. Det blir da i sterkere grad en overordnet vurdering av hvilke flyplasser som får komme i betraktning dersom for eksempel et lavprisselskap melder sin interesse. Ved de to andre modellene er det mer opp til det lokale initiativ om flyplassen vil innta en aktiv rolle eller ikke. Markedsføring koster også penger. En skal også ha for øye at regionmodellen og fristillingsmodellen kan medføre suboptimalisert bruk av budsjettene for markedsføring.

**Avgiftsnivå som virkemiddel i konkurransen:** Kriteriet fokuserer på mulighetene for en fleksibel fastsetting av avgiftsnivået for å søke å påvirke flyselskapenes interesse for å opprette eller opprettholde ruter. Sandefjord lufthavn, Torp, har i dag større frihetsgrader enn det Avinor velger å operere med for sine flyplasser. For den enkelte flyplass er det en fordel å ha påvirkningsmulighet for denne konkurranseparameteren. I et nasjonalt perspektiv, og for en effektiv bruk av de samlede ressurser, vil igjen en samordning kunne gi et bedre bedriftsøkonomisk resultat. Noen ganger vil dette kunne være i strid med ekspansive ønsker fra regionene.

**Økonomisk risiko for regionene:** Dette kriteriet fokuserer på at regionene vil påta seg en risiko dersom ansvaret overtas lokalt. Dagens modell er trygg for regionene i den forstand at midler til investeringer og drift stilles til rådighet av staten gjennom Avinor AS. Så lenge de fleste flyplasser går med underskudd, oppfattes det av de lokale myndighetene flere steder i landet som så betryggende at det overskygger mulige fordeler ved andre modeller. Selv for overskuddsflyplassene vil det være risiko forbundet med overgang til andre modeller, ikke minst i forhold til nye investeringer og for eksempel i bruk av markedsressurser, avgiftssubsidier m.v., som kan undergrave en tilfredsstillende bedriftsøkonomisk inntjening over tid.

**Samordning av utbyggingsbehovene nasjonalt:** Kriteriet oppsummerer på mange måter noen konsekvenser knyttet til bruk av virkemidler i arbeidet for utviklingen av flyplassene. Stor grad av lokal, individuell styring kan gå på bekostning av den overordnede utviklingen av et tjenlig flyplassnett og et rutenett i Norge. samtidig er det et viktig virkemiddel for utviklingen av små og store lokalsamfunn og regioner i Norge. Regionene konkurrerer med hverandre med en rekke virkemidler som ofte går på bekostning av en effektiv nasjonal koordinering. Spørsmålet blir derfor også om større frihetsgrader til å utvikle den lokale flyplassen er vanskeligere å håndtere enn at hver kommune står relativt fritt til å prioritere veier, havner, skoler, kulturtilbud inkl.

konserthus, turistanlegg og andre tilbud, som etableres for å gjøre kommunen attraktiv overfor delvis de samme bedriftsetableringene og de samme innbyggerne.

## 5 Konklusjon og anbefalinger

Målsettingen for hovedprosjektet luftfart gjenspeiler den store betydningen som luftfarten har for Vestlandsfylkene. Utbygging av infrastruktur som veier, bruer og tunneler på Vestlandet de siste årene har bidratt til endrede transportmønstre og legger nye forutsetninger for organiseringen av luftfarten på Vestlandet. Mange andre samferdselsprosjekter står for døren og vil være med på å binde sammen områder og befolkning i stadig større grad.

Sammen med endringer i infrastrukturen på Vestlandet skaper organiseringen av lufthavnene under Avinor grunnlag for diskusjoner i forhold til utviklingen av luftfarten på Vestlandet. Stavanger lufthavn, Sola og Bergen lufthavn, Flesland er lufthavner med gode økonomiske resultater. Flyplassene har også hatt og vil ha store utbyggingsbehov som følge av økende trafikk. Solidaritetsprinsippet, som innebærer at overskudd ett sted skal benyttes til å dekke et underskudd et annet sted, reiser imidlertid debatten om fordeling og ressursallokering av Avinors overskudd. Selv om overskuddslufthavnene bidrar til balanse og et overskudd i Avinor totalt sett, er dagens og fremtidens økonomiske utfordringer for de mellomstore og regionale lufthavner svært krevende.

Utredningen legger et grunnlag for videre diskusjon av organiseringsformer for luftfarten på Vestlandet. Tre modeller for organisering av luftfarten på Vestlandet: *Dagens modell*, *fristillingsmodellen* og *regionalmodellen* er presentert og mer inngående vurdert. Modellene representerer på et vis ytterpunktene i diskusjonen rundt en regionalisering av eierskap og drift av lufthavnene på Vestlandet. Ulike element fra modellene vil kunne kombineres i søken etter pragmatiske og regionalt tilpassete løsninger.

Utredningen kan ikke konkludere med en optimal modell for utviklingen av infrastrukturen for luftfarten på Vestlandet. Det skyldes på den ene siden mangel på relevante bedriftsøkonomiske data som grunnlaget for denne utredningen. På den andre siden finnes ingen sett av innbyrdes konfliktfrie vurderingskriterier for utviklingen av luftfarten på Vestlandet. Omforente regionalpolitiske kriterier vil være måtte førende ved utviklingen av en fremtidig styringsmodell for luftfarten på Vestlandet

På denne bakgrunnen anbefaler vi følgende arbeidsskritt:

### 1. En gjennomgang av økonomien til hver av lufthavnene på Vestlandet

En grundig gjennomgang av den enkelte lufthavns økonomi er en forutsetning for det videre arbeid. Relevant data ble i denne utredningen ikke gjort tilgjengelig for oss. Via samferdselsdepartementet bør relevant data og opplysninger stilles til disposisjon av Avinor i et neste utredningstrinn.

### 2. Arbeidsseminar

Prosessen videre i diskusjonen rundt alternative organiseringsformen for luftfarten på Vestlandet krever at aktuelle og realistiske organiseringsformer konkretiseres og utdypes. Et arbeidsseminar med deltakelse fra lufthavnsjefene og samferdselssjefene på Vestlandet og representanter fra Avinor og Samferdselsdepartementet bør gjennomføres

med sikte på en videre konkretisering av de overordnede modellene presentert i denne utredningen.

### *3. Utredning av relevante styringsmodeller*

Med utgangspunkt i de to første arbeidsskritt bør vurderes relevante styringsmodeller vurderes med hensyn til relevante kriterier for utviklingen av luftfarten på Vestlandet og særlig i forhold til bedriftsøkonomiske forutsetninger og konsekvenser



## 6 Referanser

Avinor, *Regionale lufthavner analyse av utvikling og struktur (oppdatering)*, rapport, Oslo 2003

Bedringsås, K. og Hervik, A., *Ryanair til London – en gavepakke til Haugesund*, Møreforskning, arbeidsrapport 0308, Molde 2003

Bergen lufthavn, Flesland, *Masterplan for perioden 2006-2015 (under utarbeidelse, ikke offentliggjort)*, Bergen 2005.

Bråthen, S., *Luftfartens rolle i regional samferdsel*, Møreforskning, rapport 0305, Molde 2003.

Bråthen S, Larsen, O. I. og Rekdal, J., *Sivil lufthavnsdrift ved Rygge lufthavn*, Møreforskning, rapport 0401, Molde 2004.

Larsen, Harald Thune, *Trafikkscenarier Bergen lufthavn 2004-2020*, TØI-rapport 1696/2004, Oslo.

*Lov av 11. juni 1993 nr 101 om luftfart*, Oslo.

Luftfartsverket, *Infrastrukturplan - rullert utgave med primærperiode 2003 – 2006*, Oslo 2002.

Ot. prp. Nr. 1 (2004 - 2005) Kap 30 ”Endringer i merverdiavgiftsloven”, Oslo 2004.

SEAPLANE, *Final Report - Status Analysis and Future Development of the North Sea Air Transport Network*, UNICONSULT/TØI, Viborg/Oslo 2004.

St. meld. nr. 24 (2003-2004), *Nasjonal transportplan 2006-2015*, Oslo 2004.

St. meld. nr. 36 (2003-2004), *Om virksomheten Avinor*, Oslo 2004.

St. prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003), *Om omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap*, Oslo 2003.

Strand, S., *Trafikkpotensialet for norske flyplasser*, TØI rapport 293/1995, Oslo 1995

Sunnhordaland Lufthavn AS, *Årsmelding 2003*, Stord 2003.

Vestlandsrådet, *Samla finansieringspakke for E39 i Vestland fylke -høringsfremlegg 21.4.2004*, Bergen 2004.

Vestlandsrådet, *Vestlandet – landsdel til begjær, Fakta, beskrivingar og samanlikningar*, Bergen 2003

Relevante hjemmesider:

Avinor: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Luftfartstilsynet: [www.luftfartstilsynet.no](http://www.luftfartstilsynet.no)

Samferdselsdepartementet: [www.odin.no/sd](http://www.odin.no/sd)

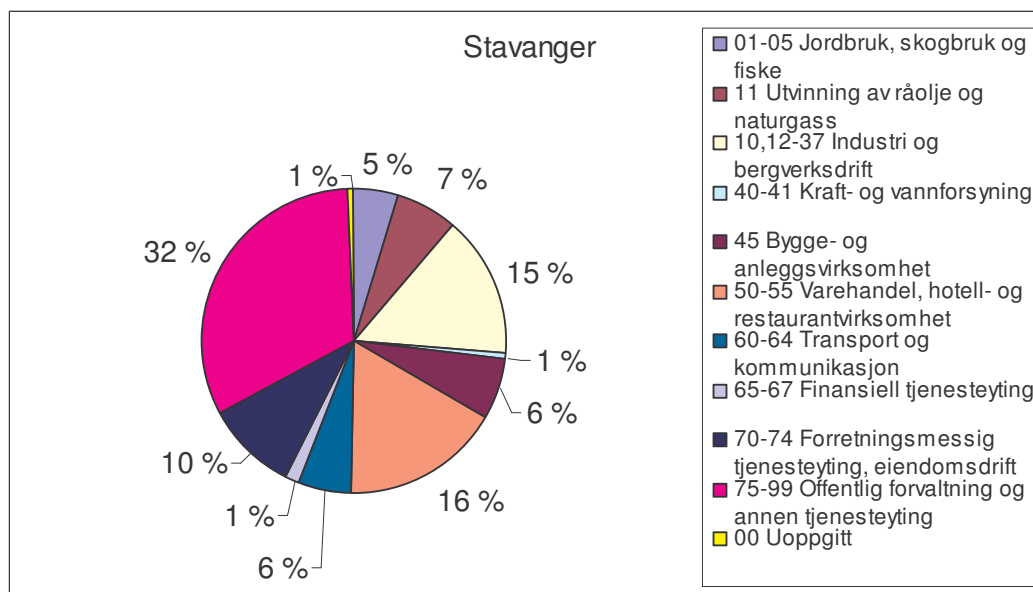
## Vedlegg 1 Lufthavnene på Vestlandet: Faktabeskrivelser

### Stavanger lufthavn, Sola

#### *Influensområde og næringsstruktur*

Stavanger lufthavn, Sola har et influensområde som dekker deler av Ryfylke, Jæren, Dalane og deler av Vest-Agder. Dette tilsvarer ca 21<sup>35</sup> kommuner og et befolkningsgrunnlag på nærmere 315 000 innbyggere. Som vist i figur 3, vil befolkningen frem mot 2020 fortsette å stige. Det forventes en økning på ytterligere 12 prosent i dette influensområdet, noe som tilsvarer en total befolkning i 2020 på nærmere 350 000. Sammensetningen av næringer og næringsstruktur i influensområdet, påvirker trafikkgrunnlaget for lufthavnen på Sola i stor grad. Høy andel sysselsatte innenfor olje, gass og industrinæringen i tillegg til høy kjøpekraft fordrer stor andel tjenestereiser både innenlands og utenlands.

Figur 10: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Stavanger lufthavn, Sola



Kilde: SSB Tabell 03256

<sup>35</sup> Stavanger, Randaberg, Kvitsøy, Rennesøy, Finnøy, Hjelmeland, Strand, Forsand, Gjesdal, Time, Sandnes, Sola, Klepp, Hå, Bjerkreim, Egersund, Lund, Sokndal og Sirdal kommune (kilde: TØI). I tillegg er Kvinesdal og Flekkefjord definert av lufthavnen som en del av influensområdet.

*Lufthavnens spesielle tilbud, funksjon, standard og behov*

Sola har et godt utviklet utenrikstilbud som skiller seg fra de andre lufthavnene på Vestlandet. Kun 4 innlandsdestinasjoner betjenes herifra, mens vi teller 9 utenlandske destinasjoner. Målt i flybevegelser tilsvarer utenlandsbevegelsene nærmere 37 prosent av totalen ved Sola. Figuren under viser fordelingen av avganger og ankomster. Eksemplet er hentet fra en tilfeldig valgt torsdag og fredag.

Tabell 9: Ankomster og avganger på Stavanger lufthavn, Sola

	Ankomst fra	Avgang til
<b>INNENLANDSRUTER</b>		
Oslo	20 – 24	19 – 24
Bergen	12 – 13	12 – 13
Sandefjord	5	5
Kristiansand	5	5
<b>UTENLANDSRUTER</b>		
Aberdeen	4 - 6	4 -6
København	4 - 5	4 - 5
Amsterdam	3	3
London	2	2
Frankfurt	2	2
Billund	2	2
Esbjerg	2	2
Newcastle	1	1
Göteborg	1	1

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Sola har ingen ruter til de mellomstore og regionale lufthavnene på Vestlandet. Hovedvekten av innenlandstilbudet rettes mot Oslo og Bergen. Utenlandstilbud har blitt ytterligere styrket de siste årene. Den siste tilførselen av nye ruter var Sola – Göteborg som betjenes av Welcome air.

Ved Stavanger lufthavn Sola har Avinor besluttet å gjennomføre større utvidelser av ekspedisjonsbygget og flyoppstillingsområdet i perioden 2004 – 2007. Utbyggingen vil bl. a. øke kapasiteten for utenlandstrafikken. Tiltakene har en total kostnadsramme på 210 mill. kr. Arbeidet fremover er delt inn i faser: *Første fase* i arbeidet omfatter utvidelse av ankomstområdet innland, samt brann- og ventilasjonstekniske oppgraderinger. Ankomsthallen utland åpner etter planen i juni 2005. Andre etasje utland og innsjekkingsområdet vil være ferdig oppgradert i løpet av 2006. De brann- og ventilasjonstekniske arbeidene ferdigstilles etter planen i mars 2006. Ny taxfree-butikk skal også være på plass i samme tidsrom.

Den 2. mars i år ga styret i Avinor tilslutning til at tverrbanen ved Sola skal åpnes igjen når sprengstoff fra krigens dager er fjernet. Tverrbanen har vært stengt for fly over 10 tonn siden januar 2004 på grunn av svikt i bærekonstruksjonen i to områder. Planlagt gjenåpning av denne banen er 1.7.2005.

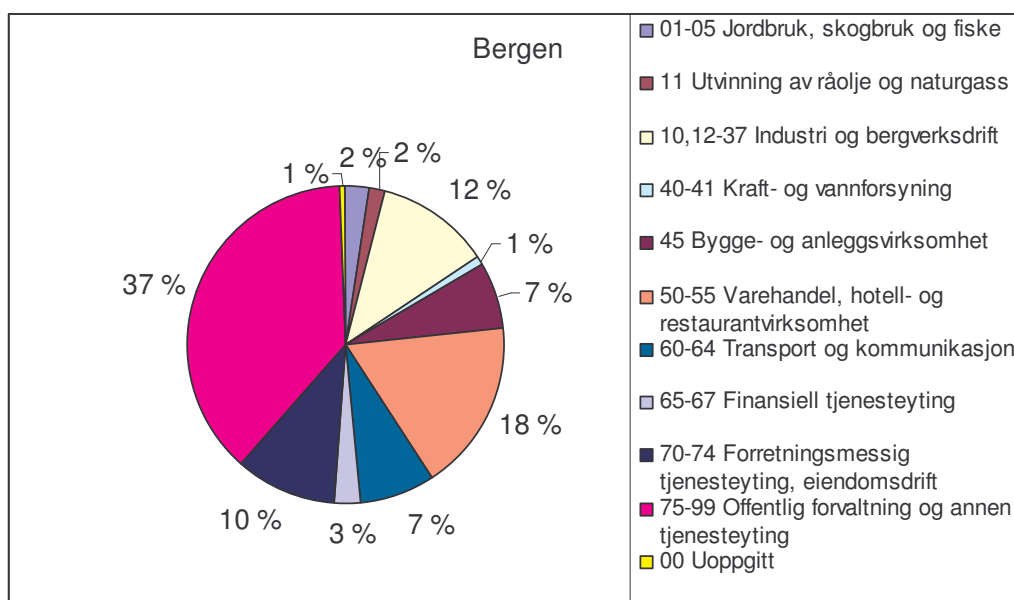
Avinor har gjennomførte i 2004 NATCON-prosjektet. Prosjektet innebærer en utskifting av flykontrollsystemene ved flere lufthavner. Det nye systemet har mye større grad av automatisering/bearbeiding av data, slik at flygelederne får et bedre grunnlag til å fatte de riktige beslutninger. På Sola er det bevilget 3,5 mill. kr. til utbedring av refleksjonsflatene. Det er området rundt de tekniske installasjonene som gir informasjon til flyene under innflyging. I tillegg er det bevilget 2 mill. kr. til planlegging av prosjektet som er benevnt Cat II. Det er oppgradering av innflygingssystemet fra dagens Cat I slik at flyene kan lande og ta av i dårlig sikt og skydekke. Videre oppgradering til Cat III vurderes også.

## Bergen lufthavn, Flesland

### *Influensområde og næringsstruktur*

Bergen lufthavn, Flesland er den største lufthavnen på Vestlandet målt i antall flybevegelser og reisende. Totalt hadde Flesland ca 20 000 flere flybevegelser enn Sola i 2004. De har et relativt stort influensområde, som omfatter ca 26 kommuner<sup>36</sup>. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på i underkant av 400 000. Befolkningsprognoser viser at befolkningen i Fleslands influensområde vil øke. Det forventes en økning på 8 prosent fra i dag og frem mot 2020. Næringsgrunnlaget i Fleslands influensområde bærer preg av høy andel offentlig sektor og serviceindustri. Se figur på neste side:

Figur 11: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområde til Bergen lufthavn, Flesland



Kilde: SSB Tabell 03256

<sup>36</sup> Gulen, Bergen, Askøy, Austevoll, Austrheim, Radøy, Meland, Lindås, Masfjorden, Modalen, Vaksdal, Osterøy, Samnanger, Os, Sund, Fjell, Øygarden, Fedje, Fusa, Kvam, Granvin, Voss, Ulvik, Eidfjord, Ullensvang, Tysnes og Jondal (TØI 1995).

*Lufthavnens spesielle tilbud, funksjon, standard og behov*

Rundt 85 prosent av ankomster og avganger på Flesland er innenlandsruter. Dette forklarer mye av Fleslands funksjon i dag. De fungerer i stor grad som knutepunkt for mellomstore og regionale lufthavner på Vestlandet, og blir på denne måten matet med passasjerer fra omlandet. Tabellen under gir en oversikt over ankomster og avganger en tilfeldig torsdag og fredag.

Tabell 10: Ankomster og avganger ved Bergen lufthavn, Flesland

	Ankomst fra	Avgang til
<b>INNENLANDSRUTER</b>		
Oslo	30	28 - 30
Stavanger	13 - 14	12 - 13
Trondheim	9	9
Sandefjord	6 - 7	6 - 7
Florø	6	6
Haugesund	5 - 6	5 - 7
Kristiansand	5	5
Kristiansund	4	4
Molde	3	2 - 3
Ålesund	3	3
Skien	3	3
Førde	2	2
Sogndal	2	2
<b>UTENLANDSRUTER</b>		
København	3 - 4	4
Amsterdam	3	3
Aberdeen	2	2
London/Stansted	1	1
London/Gatwick	1	1

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Flesland er som nevnt et viktig knutepunkt på Vestlandet for de regionale lufthavnene. Bortsett fra Stord, har Flesland ruter til alle Vestlandslufthavnene. Ruter til/fra Ørsta/Volda lufthavn og Sandane lufthavn går via Sogndal og fanges imidlertid ikke opp av avgang/ankomsttabellen. Utfordringen for Bergen lufthavn er utenlands-

trafikken. Her er markedet understimulert og har et større potensielt marked enn utnyttet<sup>37</sup>.

Bergen lufthavn, Flesland har i likhet med Stavanger lufthavn, Sola store utbyggingsbehov. Sola ble imidlertid prioritert først, og Flesland vil stå for tur når utbyggingsprosjektene på Sola står ferdig. Det forventes at trafikken på Bergen lufthavn, Flesland vil fortsette å stige i tiden fremover. For at fremtidig trafikk skal kunne avvikles tilfredsstillende, er det nødvendig med utvidelser av lufthavnens forskjellige elementer Den største utfordringen er at de i dag bare har en rullebane. Flesland har Norges største helikoptertrafikk, og har på bakgrunn av dette i tillegg til press på de eksisterende flybevegelsene, behov for to rullebaner. I tillegg mangler lufthavnen Cat II og III (flykontrollsystem). Den eksisterende teknologi tilfredsstillende ikke dagens nasjonale og internasjonale krav til funksjonalitet. Utbedring av adkomstsoner, parkeringsplasser, ekspedisjonsbygg, flyoppstillingsplasser, administrasjonsbygg, driftsbygg samt tilrettelegging av teknisk område (bl.a. 300 m sikkerhetssoner og ulike banelys) står også på listen over nødvendig tiltak ved Flesland.

---

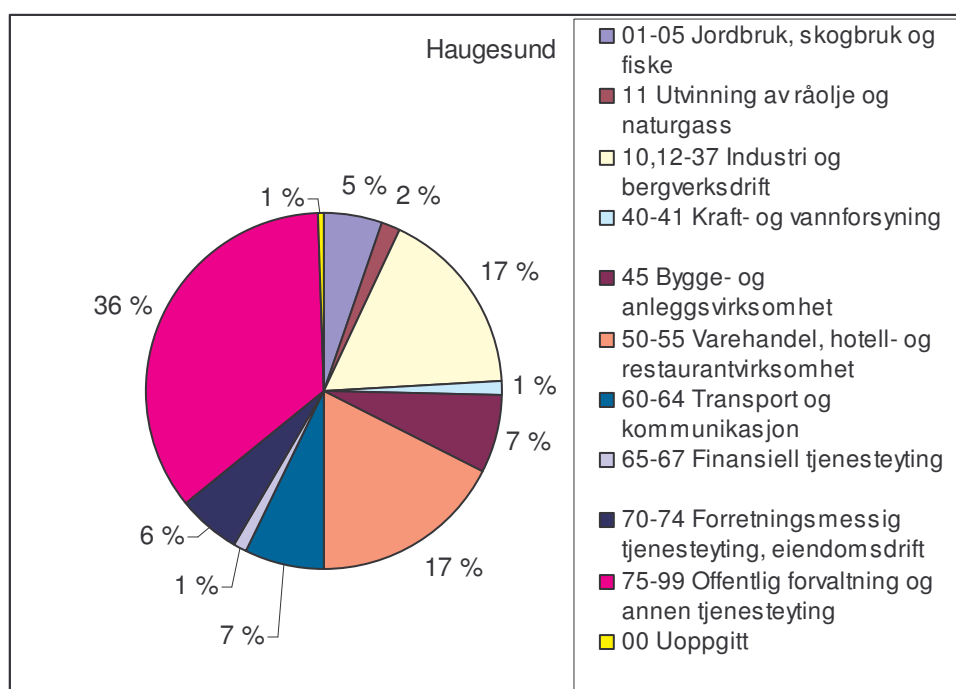
37 Referanser: Lufthavnsjef Bergen lufthavn, Masterplan Bergen lufthavn, Flesland og Trafikkscenarier Bergen lufthavn 2004 – 2020 (TØI 1696/2004)

## Haugesund lufthavn, Karmøy

### *Influensområde og næringsstruktur*

12 kommuner<sup>38</sup> regnes som influensområdet til Haugesund lufthavn. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på ca. 110 000 innbyggere. Befolkningsprognoser fra i dag og frem mot 2020 forteller oss at dette influensområdet kommer til å oppleve stor vekst, nærmere 7 prosent. Næringsgrunnlaget er relativt likt Stavanger med høy andel sysselsatte innenfor olje, gass og industri. Denne regionen har imidlertid også høy andel offentlig forvaltning og tjenesteyting.

Figur 12: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Haugesund lufthavn, Karmøy



Kilde: SSB Tabell 03256

### *Lufthavnens spesielle tilbud, funksjon, standard og behov*

Haugesund lufthavn, Karmøy har de siste årene utvidet sitt rutetilbud. Spesielt kan det trekkes frem Ryanair sin nye daglige rute til/fra London. Prisene er svært konkurransedyktige, og ruten har vist gode resultater i form av økt antall reisende for lufthavnen. Innenlandsrutene går til Oslo, Bergen, Stord og Sandefjord. Oslo og Bergen har mellom 5 og 7 avganger hver dag, mens Stord og Sandefjord har 1 avgang/ankomst daglig.

<sup>38</sup> Haugesund, Bokn, Tysvær, Karmøy, Utsira, Vindafjord, Ølen, Etne, Odda, Sveio, Sauda og Suldal (TØI rapport 1995)



Tabell 11: Ankomster og avganger ved Haugesund lufthavn, Karmøy

	Ankomst fra	Avgang til
<b>INNENLANDSRUTER</b>		
Oslo	5	5
Bergen	5	5
Sandefjord	2	2
<b>UTENLANDSRUTER</b>		
London/Stansted	1	1

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Stord ligger til en viss grad i konkurranseforhold til Haugesund både på grunn av kjøreavstand og rutetilbud. Kjøreavstanden mellom lufthavnene er kort, og beregnes til 1 time. I tillegg overlapper rutetilbudet på de to lufthavnene til en viss grad. Spesielt gjelder dette ruten til Oslo. Likevel har de to lufthavnene etablert et visst samarbeid hvor ruten fra Stord til Sandefjord går via Haugesund. I tillegg har det vært forsøkt å sette opp direktebusser fra Karmøy til Stord for passasjerer. Dette var ikke vellykket.

Haugesund lufthavn har utvidet sin rullebane. Dette ble gjort i samarbeid med deler av industrinæringen som bidro i stor grad for å realisere dette. Dette var et regionalt løft for å bedre flytilbudet for både næringsliv og befolkning i regionen. Dette har gitt gode resultater på kort sikt<sup>39</sup>. De har i dag en charterrute, men ønsker å utvikle denne trafikken fremover.

## Ålesund lufthavn, Vigra

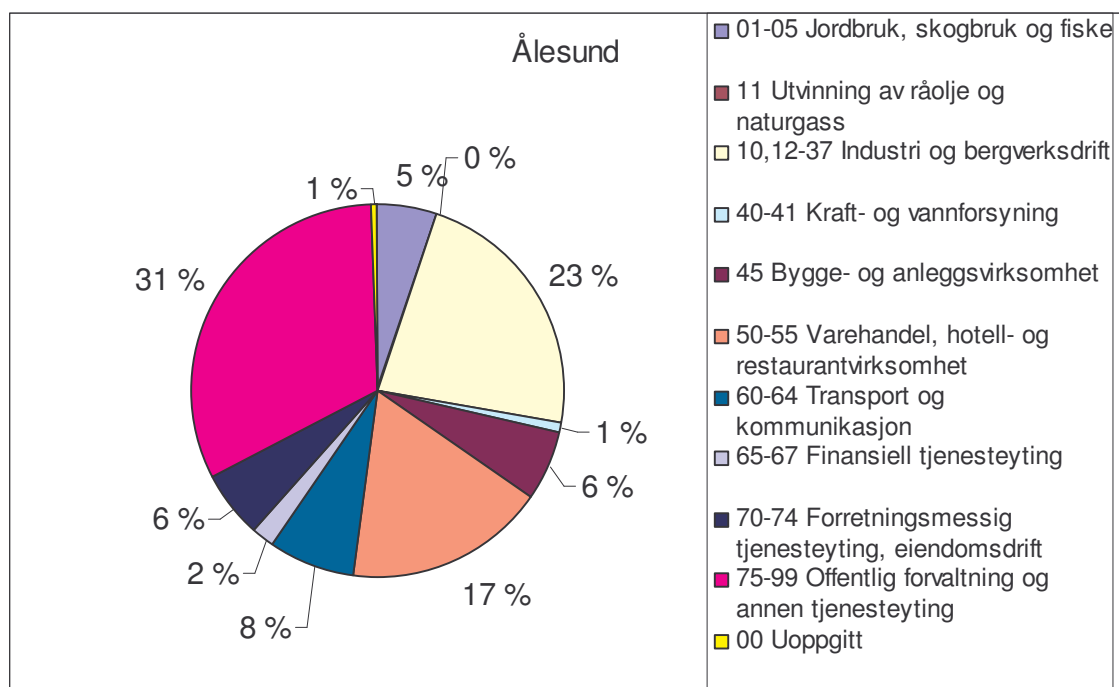
### *Influensområde og næringsgrunnlag*

Influensområdet til Ålesund lufthavn strekker seg over ca. 15 kommuner<sup>40</sup>. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på i overkant av 100 000 innbyggere. I følge befolkningsprognoser vil dette området fortsette sin befolkningsvekst med en økning på 8 prosent fram mot 2020. I følge de tre lufthavnene i nærområdet (Ålesund, Molde og Kristiansund), varierer imidlertid influensområdet i forhold til hvilke ruter passasjerene etterspør. Det beregnede influensområdet for Ålesund har en næringsstruktur som i stor grad preges av industri.

39 Bedringsås, K. og Hervik, A., *Ryanair til London – en gavepakke til Haugesund*, Møreforskning, arbeidsrapport 0308, Molde 2003.

40 Ulstein, Hareid, Giske, Sula, Sykkylven, Ålesund, Haram, Skodje, Vestnes, Ørskog, Stranda, Norddal, Stordal, Herøy (TØI 1995). I tillegg er Ulstein definert inn av lufthavnsjef som en del av influensområdet.

Figur 13: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Ålesund lufthavn, Vigra



Kilde: SSB Tabell 03256

*Lufthavnens tilbud, funksjon, standard og behov*

Avstandene mellom de tre mellomstore lufthavnene i fylket og den regionale lufthavnen Ørsta/Volda, er korte men medfører lang reisetid. Spesielt gjelder dette for befolkningen på øyene. De må benytte seg av hurtigbåter for å komme inn til fastlandet, og ofte er det da tilfeldig hvilke lufthavner som velges. Fordelen for Ålesund i forhold til de omliggende lufthavner er at de har et bedre flytilbud.

Tabell 12: Ankomster og avganger på Ålesund lufthavn, Vigra

	Ankomst fra	Avgang til
<b>INNENLANDSRUTER</b>		
Oslo	8	8
Bergen	3	3
Trondheim	2	2

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Ålesund lufthavn opererer med ruter til tre destinasjoner i Norge; Oslo, Bergen og Trondheim. Oslo har ca 8 ruter per dag, mens Bergen og Trondheim har to til tre ruter hver dag. Ålesund har også en rekke charter reiser. I den forbindelse besøker flyselskap som Spanair (Mallorca), Balkan Bulgarian Airlines (Burgas), Turkish Airlines (Antalya) og Gazpromavia (Moskva) lufthavnen. Vigra mistet verdifulle bidrag til rutetilbudet i oktober 2004 da Norwegian trakk seg ut. Det tilsvarte to ruter daglig mellom Ålesund og Oslo. Dette har forringet rutetilbudet til og fra Oslo.

Chartertrafikken har økt sterkt (ca. 50 prosent) det siste året. For chartertrafikk øker Ålesund sitt influensområde betraktelig, og kan strekke seg fra Trondheim og helt til Bergen. Influensområdet synes, på lik linje som for vanlig regulær passasjertrafikk, å avhenge av det tilbudet som lufthavnen tilbyr. Økt kundegrunnlag gjennom chartertrafikk gir økte kommersielle inntekter. En svært viktig inntektskilde i denne sammenheng er parkeringsinntekter. Også tax free og andre salgstjenester gir bedret kommersiell inntjening som følge av chartertrafikken. Ålesund lufthavn, Vigra har ikke reduksjon på startavgiften på utenlandsflygninger slik de andre mellomstore lufthavnene på Vestlandet har. Dette påvirker konkurransegrunnlaget på utenlandsflygninger for Ålesund lufthavn, som lever under andre rammebetingelser enn de omliggende lufthavner.

Vigra lufthavn blir i liten grad berørt av andre infrastrukturelle faktorer som skal iverksettes i de neste årene. Lufthavnen nevner at Eikesundsambandet mellom Hareide/Fosnavåg/Ulsteinvik til Ørsta/Volda kan virke negativt inn på Vigra, på grunn av økt trafikk til Ørsta/Volda. Likevel antas det at rutetilbudet vil være den avgjørende faktoren for hvilken lufthavn passasjerene velger.

På lik linje med mange andre lufthavner, krever nye sikkerhetskrav fra myndighetene nye fysiske tiltak. Dette er i følge lufthavnen svært økonomisk krevende. Vigra er på bakgrunn av disse sikkerhetstiltakene pålagt å utvide sine sikkerhetssoner nord for rullebanen og i begge ender av denne. Dette er en omfattende prosess, da en slik utvidelse av sikkerhetssonene vil medføre flytting av trase til en fylkesvei og en kommunal vei. I første omgang er det iverksatt planering av sikkerhetsområdet nord for rullebanen, som ligger innenfor dagens lufthavngjerde. I tillegg har lufthavnen kjøpt opp den bygningsmassen som ligger innenfor sikkerhetsområdet, og som må fjernes for at sikkerhetskravene skal tilfredstilles. Saken er i skrivende stund ikke videreført for politisk behandling, men prosessen vil startes opp i løpet av kort tid. Denne prosessen vil løpe parallelt med utbedring av sikkerhetsområdene innenfor lufthavnens eksisterende område.

## **Molde lufthavn, Årø**

### *Influensområde og næringsstruktur*

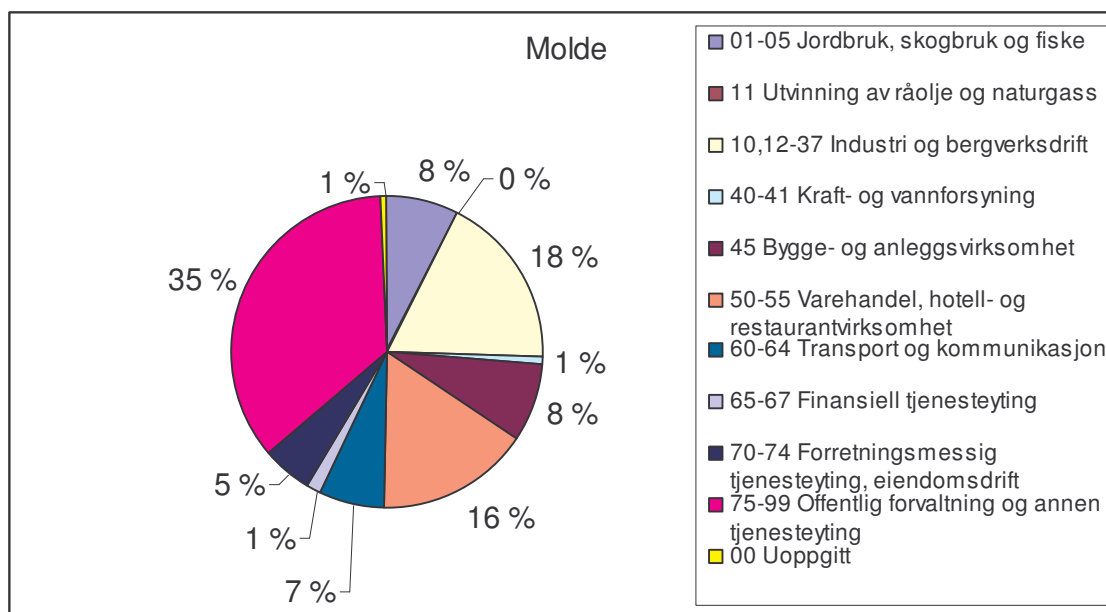
Influensområdet til Molde lufthavn strekker seg i følge lufthavnen seg over 10 kommuner<sup>41</sup>. Dette tilsvarer et befolkningsgrunnlag på i underkant av 70 000. I motsetning til Haugesund og Ålesund som mellomstore lufthavner, vil befolkningsveksten være lav frem mot 2020. Prognoser viser at dette området vil ha en befolkningsvekst på 2 prosent.

Næringsgrunnlaget i området er i stor grad preget av offentlig administrasjon og tjenesteyting, noe som skyldes at Fylkesadministrasjonen i Møre og Romsdal er lokalisert i Molde.

---

41 Omfatter Molde, Aukra, Fræna, Eide, Nesset, Rauma, Sunndal, Sandøy, Midtsund, Gjemnes og deler av Averøy. Sammenfall mellom TØI-rapport 1995 og lufthavnsjefs definisjon av influensområde

Figur 14: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Molde lufthavn, Årø



Kilde: SSB Tabell 03256

*Lufthavnens tilbud, funksjon, standard og behov*

Molde lufthavn har på lik linje med Ålesund lufthavn og Kristiansund lufthavn noe sammenfall i influensområde. De forsøker å fungere som supplement for hverandre i stedet for konkurrenter. Likevel retter de tre lufthavnene seg tildels mot de samme destinasjoner. Kristiansund lufthavn skiller seg ut med den store andelen offshoretrafikk, mens Ålesund lufthavn har et langt større passasjertall og trafikkfrekvens på flytrafikken. Molde blir liggende midt i mellom disse to.

Tabell 13: Ankomster og avganger på Molde lufthavn, Årø

	Ankomst fra	Avgang til
Oslo	5	5
Bergen	3	3
Trondheim	2	2

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Molde lufthavn opererer med ruter til Oslo, Bergen og Trondheim. Oslo har 5 ruter daglig, mens Bergen og Trondheim har 2 ruter daglig. Lufthavnen har også charterflygninger. Braathens/SAS flyr disse rutene. Molde har imidlertid omfordelingssentralen for Posten i Møre og Romsdal, noe som betyr relativt mye fraktgods ut fra Molde. Passasjerrutene dekker imidlertid behovet for fraktgods.

Ormen Lange prosjektet vil i følge lufthavnen ha stor innvirkning på utviklingen av lufthavnen. Fra i år vil dette prosjektet gå inn i anleggsfasen, noe som tilsier stor tilstrømming av skiftarbeidere og behov for lufttransport til Aukra. Eksempelvis har Atlantic Air kjørt egne ruter på vegne av Aker for anleggsarbeider i forbindelse med Snøhvitprosjektet på Melkeøya, og ønsker å gjennomføre en liknende ordning i

forbindelse med Ormen Lange prosjektet. Dette vil for Årø lufthavn medføre økte inntekter gjennom startavgifter og terminalavgifter. På bakgrunn av dette prosjektet ser Årø for seg at den positive økningen i passasjertall og inntekter vil øke i 2005.

Charter er også et satsningsområde Årø lufthavn ønsker å utvikle videre. På grunn av rabatten på 90 prosent av startavgiften, er dette et område som flere mellomstore lufthavner satser på. Med denne ordningen har ikke flyselskapene store utgifter på rutene, så lenge lufthavnen ellers dekker de bygningsfysiske behov som følger i kjølvannet av slike ruter. Denne trafikken gir mulighet for økte kommersielle inntekter gjennom parkeringsavgifter og salg av produkter på lufthavnen.

Det største behovet som melder seg ved Årø lufthavn er forlengelse rullebane. Nye sikkerhetsforskrifter krever utvidede sikkerhetssoner, noe som igjen krever større arealer for lufthavnene. Det foreligger i dag et lokalt initiativ for investering i forlengelse av rullebanen. Bak dette initiativ står Molde lufthavnsutvikling AS, som består av både offentlige og private aktører i området. Disse planene er fortsatt inne i en forberedende fase, men er likevel svært realistiske i følge lufthavnen.

## **Kristiansund lufthavn, Kvernberget**

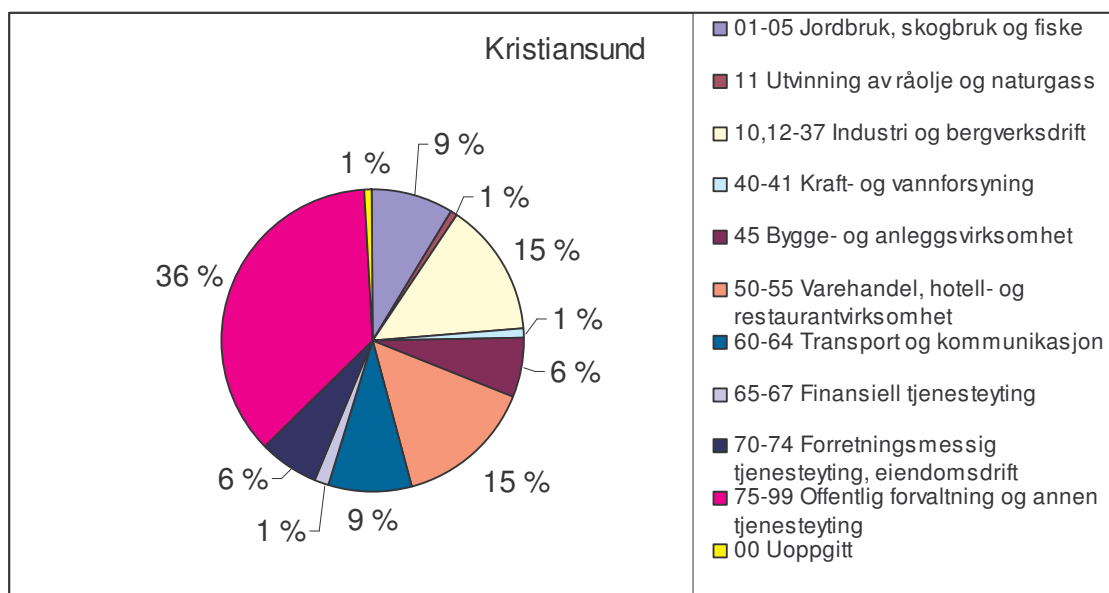
### *Influensområde og næringsstruktur*

Influensområdet til Kristiansund lufthavn strekker seg over et stort område og overlapper til dels både Molde og Ålesund. Primært betrakter lufthavnen sitt influensområde til ca. 10 kommuner<sup>42</sup>. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på ca 50 000. I likhet med Molde vitner befolkningsprognoser frem mot 2020 om lav befolkningsvekst. Også her ligger den på 2 prosent økning fra 2005. Næringsgrunnlaget preges av offentlig administrasjon og tjenesteyting. Kristiansund fungerer som regionsenter for Nordmøre.

---

42 Smøla, Aure, Halså, Tustna, Kristiansund, Frei, Tingvoll, Averøy, Surnadal og Hitra (informantutsagn) I TØIs rapport 1995 var også Sunndal del av dette influensområdet. Lufthavnsjefen betrakter dette imidlertid ikke som en del av området i dag, men heller deler av Hitra.

Figur 15: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Kristiansund lufthavn, Kverneberget



Kilde: SSB Tabell 03256

#### *Lufthavnens tilbud, funksjon, standard og behov*

Lufthavnen har et konkurranseelement knyttet til hurtigbåttilbud til Trondheim. Braathens kansellerte ruten mellom Kristiansund og Trondheim for noen år siden på grunn av denne konkurransen. Coast Air har imidlertid startet denne ruten igjen, nå med et mindre fly.

Kristiansunds største konkurrenter er primært Molde, men også til dels Ålesund. Fra Kristiansund tar det en time å kjøre til Molde. Kunder velger ofte lufthavn etter ønsker avgangstid og destinasjon da det er kort vei mellom de tre lufthavnene. Hurtigbåt og ferge binder lufthavnene sammen. Samarbeid mellom Kristiansund, Molde og Ålesund er imidlertid svært godt, og de forsøker etter beste evne å samarbeide i stedet for å konkurrere.

Helikopterdrift utgjør Kristiansunds særegne funksjon. De betjener rundt 60 000 passasjerer hvert år, og er med dette den tredje største helikopterbasen i Norge etter Bergen og Stavanger. Dette er en svært viktig funksjon for Kristiansund lufthavn, og utgjør i stor grad et "være eller ikke være" for dens eksistens. Det er viktig for lufthavnen å opprettholde gode fasiliteter rundt offshoretransporten. Spesielt gjelder dette gode parkeringsmuligheter med lave parkeringspriser, som er viktig for denne kundegruppen

Kristiansund vil ha store fordeler av de infrastrukturelle endringer som ligger i planene. En rekke prosjekter vil knytte øyer til fastlandet og vil bidra til et økt influensområde for Kristiansund. Det vil øke sjansene for at kunder velger Kverneberget i stedet for Molde og Ålesund. Eksempel på dette er Krifast. Krifast betales gjennom bompengebelastning i dag, men dette skal i følge planene avsluttes i 2008. Det diskuteres imidlertid nå om bompengebelastningen skal forlenges for å bidra til opprustning av andre veger i området. Dette gjelder spesielt utviklingen av E39 på

Nordmøre og i Vinjefjorden, som er høyest prioritert. Denne utbyggingen mellom Kristiansund og Trondheim vil kunne åpne for trafikk for busser og trailere i løpet av en 10-års periode. E39 vil kunne utvikles til å bli en korridor som legger til rette for knutepunkter i Kristiansund og Ålesund. Den regionale trafikken mellom Nordmøre og Trøndelag vil bli betydelig effektivisert, noe som er spesielt fordelaktig for Kristiansund. Det samme gjelder Krifast2, som er en forlengelse av Krifastprosjektet. E39 vil i dette prosjektet effektiviseres mellom Kristiansund og Molde med økt trafikksikkerhet og lange parseller med avkjørsfri stamveg. Fastlandsforbindelse mellom Aure og Kristiansund og fastlandsforbindelse mellom Averøy og Kristiansund vil være av betydning fremover for lufthavnen.

Chartertrafikken er også et noe nytt satsningsområde for Kristiansund. Lufthavnen har to avganger, en til Romania og en til Mallorca. Dette er ikke nødvendigvis et område hvor lufthavnen tjener så mye penger i form av passasjeravgifter, men de håper å bygge dette opp slik at det kan bidra med økte kommersielle inntekter som kiosk, parkering.

Tabell 14: Ankomster og avganger på Kristiansund lufthavn, Kverneberget

	Ankomst fra	Avgang til
Oslo	5 – 6	5 - 6
Bergen	4	4
Trondheim	1	1

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Ruteflygninger fra Kristiansund går til Bergen, Oslo og Trondheim. Bergen og Oslo har ruter 4 – 5 ganger daglig, mens Trondheim har en avgang/ankomst daglig. Kristiansund lufthavn har i tillegg stor trafikk knyttet til plattformene. Primært er dette helikopterflyvninger.

Terminalbygget på Kvernberget er i disse dager under utbygging. Ankomstfasilitetene skal utbedres for nærmere 3 mill, og skal etter planen stå ferdig før vinteren 2005. Dette var et svært nødvendig grep for å kunne ta imot passasjerer til innsjekking, slik at de ikke ble stående i kø ut i gata. Helikopterterminalen skal også gjennomgå noen fysiske endringer for å gi bedre plass for passasjerer. Dette er imidlertid ikke omfattende kostnadmessig.

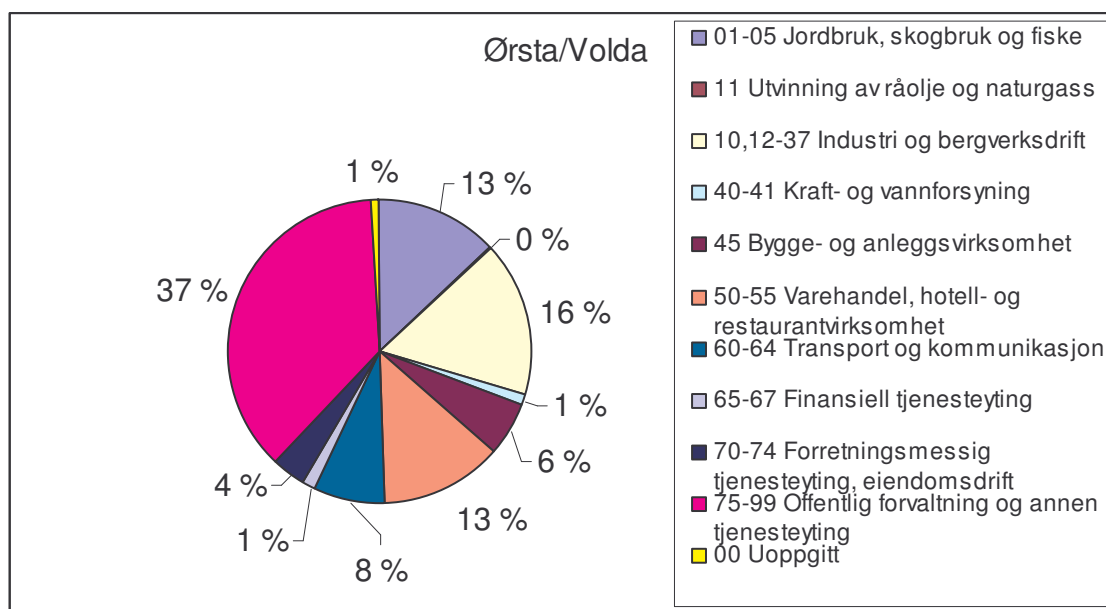


## Ørsta/Volda lufthavn, Hovden

### *Influensområde og næringsstruktur*

Lufthavnen har et influensområde som strekker seg over ca syv kommuner<sup>43</sup>. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på i underkant av 40 000. Her vil befolkningsveksten frem mot 2020 ligge på 2 prosent. Likevel er Ørsta/Volda i en særstilling ved at mye av deres passasjergrunnlag er studenter, som ikke nødvendigvis har bo- eller arbeidssted i influensområdet. Studenter er et viktig næringsgrunnlag for området, noe som tildels avsløres i sysselsetningsstatistikken med høy andel offentlig tjenesteyting. I tillegg har dette området stor andel primærnæring.

Figur 16: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Ørsta/Volda lufthavn, Hovden



Kilde: SSB Tabell 03256

### *Lufthavnens tilbud, funksjon, standard og behov*

Ørsta/Volda lufthavn ligger sørøst for Ålesund lufthavn. Avstanden til Ålesund lufthavn fra Volda og Ørsta sentrum er 7 - 8 mil + 20 min ferge, og kjøretiden beregnes totalt til 2 timer. Rutetilbudet er rettet mot to destinasjoner; Sogndal og Oslo. Det er satt opp tre ruter daglig til Oslo, hvorav to av disse går via Sandane og Sogndal. Ørsta-Volda, Sandane og Sogndal er for tiden et eget anbudsområde i henhold til FOT.

<sup>43</sup> Ørsta, Volda, Vanylven, Herøy og Sande (TØI 1995). I tillegg definerer lufthavnsjefen Hornindal og Selje som en del av influensområdet.

Tabell 15: Ankomster og avganger på Ørsta/Volda lufthavn

	Ankomst fra	Avgang til
Oslo	1	2
Sogndal <sup>44</sup>	2	2
Sandane	1	

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Ørsta/Volda skiller seg fra de andre regionale lufthavnene i omegn i deres passasjergrunnlag. De har en større andel private passasjerer, noe som i stor grad skyldes det relativt store høyskolemiljøet på Volda. Ørsta/Volda har etter 2000 hatt en stadig økning i trafikken. Ny operatør i 2000, medførte nye direkte forbindelser til Oslo fra Sandane og Ørsta/Volda. Dette var helt klart bedre tilpasset markedet.

I st.prp. nr 61 (2001-2002) ble Ørsta/Volda definert som samfunnsøkonomisk ulønnsom, men med usikker margin. Dette er en av de lufthavnene som også i Nasjonal Transportplan 2006-2015 trekkes frem for mulig nedleggelse. Den planlagte Kvivsvegen sammen med Eiksundsambandet mellom Volda og Stryn oppfattes imidlertid som svært positiv for lufthavnen. Infrastrukturprosjektene kan bidra til positiv utvikling for Ørsta/Volda ved at flere reisende når Ørsta/Volda fergefritt på 45 minutter. Bedret kommunikasjon mellom Nordfjord og Sunnmøre vil kunne føre til økt tilstrømning over fylkesgrensene, og da spesielt passasjerer fra influensområde til Sandane.

Ørsta/Volda er i følge Luftfartstilsynet en av flyplassene i Norge med vanskelige innflygningsforhold. Lufthavnen tilpasser seg imidlertid det nye regelverket ved utviding av sikkerhetssoner. Arbeidet er allerede i gang, hvor de henter stein fra utbyggingen av Eiksundsambandet. God pris her, samt innhenting av masse fra andre veiutbyggingsprosjekter, vil kunne føre til en forlengelse av rullebanen.

I tillegg fremhever lufthavnen bygningsmassen som fungerer svært tilfredsstillende slik den står i dag.

## Sandane lufthavn, Anda

### *Influensområde og næringsstruktur*

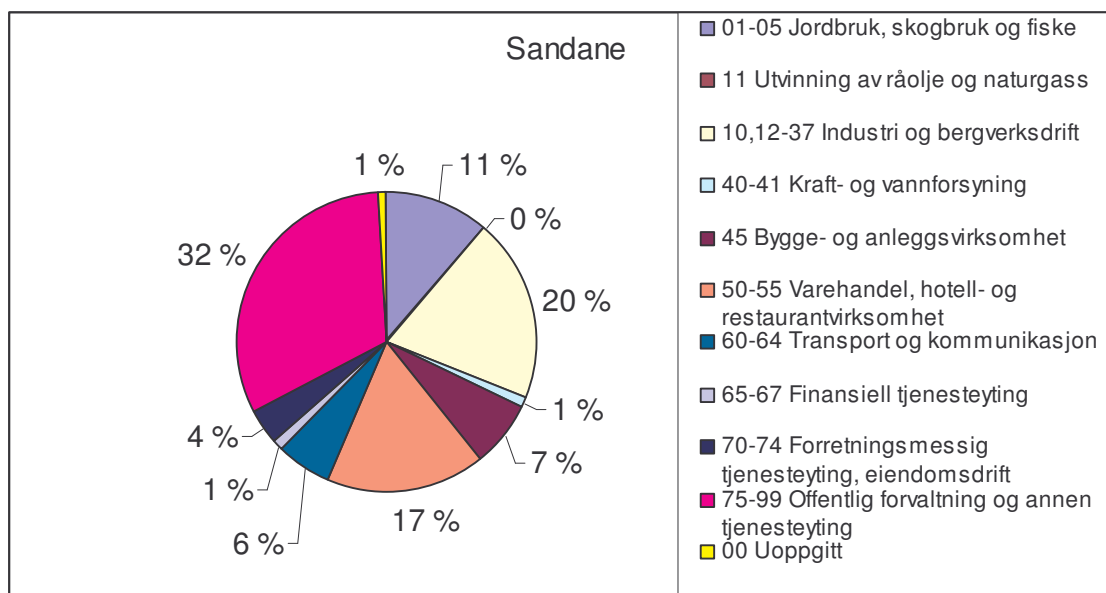
Sandane lufthavn ligger mellom lufthavnene Ørsta-Volda, Florø og Førde, og er plassert i Gloppen kommune. I følge lufthavnen strekker deres influensområde seg over 4<sup>45</sup>

---

44 Kommentar: Det er satt opp to avganger/ankomster til /fra Sogndal lufthavn. Sogndal er ingen destinasjon for reisende til/fra Ørsta-Volda lufthavn, kun et flyskifte til/fra Flesland. Det aktuelle flyet kommer fra Sandane lufthavn og flyr videre til Flesland. Flyet fra Ørsta-Volda tar med seg reisende fra Sandane og Sogndal til Oslo.

kommuner, og omfatter ca 25 000 innbyggere. Prognoser frem mot 2020 viser en befolkningsvekst på kun 1 prosent. Næringsgrunnlaget preges av offentlig administrasjon og industri:

Figur 17: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Sandane lufthavn, Anda



Kilde: SSB Tabell 03256

#### *Lufthavnens tilbud, funksjon, standard og behov*

Influensområdet er til dels overlappende Ørsta/Volda, Flora og Førde. Dette, sammen med til dels vanskelige innflygningsforhold, gjør at Sandane lufthavn står i fare for nedleggelse<sup>46</sup>. Fra Sandane sentrum til Ørsta-Volda er det 6 mil + 25 min ferge. Til Førde og Florø er det ca 10 mil, som tilsvarer ca 1,5 time fra Sandane sentrum. Den planlagte Kvivsveien vil også føre til at Nordre sogn og søndre Møre vil knyttes nærmere sammen, slik at flere passasjerer vil trekke mot Ørsta/Volda og Ålesund.

Sandane lufthavn har ruter til to destinasjoner; Oslo og Sogndal (Bergen/Oslo), noe som tilsvarer tilbudet ved Ørsta-Volda og til dels Florø og Førde. Etter 2001 har Sandane hatt trafikkvekst etter en periode med nedgang. Dette skyldes i stor grad den eksisterende ruten som startet opp i 2000 med Widerøe som ny operatør. Disse var helt klart tilpasset markedet, og trafikken på Sandane fikk en økning frem til i dag (Avinor).

45 Gloppen, Eid, Stryn og Vågsøy. (TØI rapport tar også med Hornindal, selje og deler av Vanylven, disse kommunene mener lufthavnsjefene ikke inngår i basisgeografiske kraftfeltet)

46 St. meld. nr. 24 (2003-2004), Nasjonal transportplan 2006-2015, Oslo 2004

Tabell 16: Ankomster og avganger på Sandane lufthavn, Anda

	Ankomst fra	Avgang til
Oslo	2	1
Sogndal	2	2
Ørsta-Volda		1

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Sandane lufthavn har lokale meteorologiske forhold som gjør innflygningsforholdene vanskelige som følge av turbulens, sidevind og vindskjær (St.prp.nr.61 (2001-2002)). I tillegg til vanskelige metrologiske forhold har lufthavnen problemer med å oppfylle nye sikkerhetskrav fra Luftfartsverket. Sikkerhetssonen rundt rullebanen må utbedres. Til dette kreves arealer, noe det er mangel på. I tillegg er området rundt rullebanen svært kupert, noe som gjør dette arbeidet vanskelig. Det skal i nærmeste fremtid avgjøres om denne utbedring er hensiktsmessig, da lufthavnen har vært definert som kandidat for nedleggelse.

## Florø lufthavn

### *Influensområde og næringsstruktur*

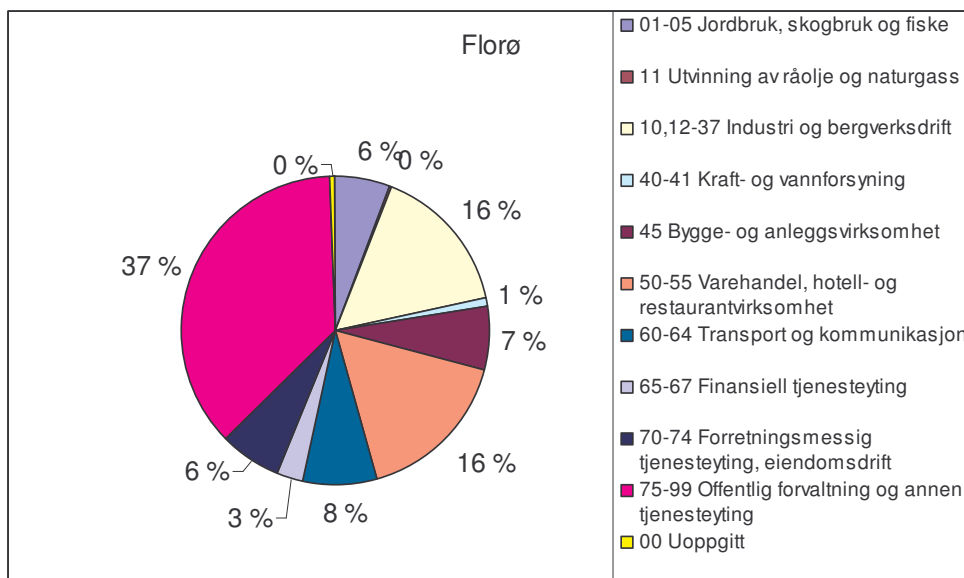
Florø har et influensområde som strekker seg over de fem kommunene Flora, Vågsøy, Bremanger, Naustdal og til dels Førde<sup>47</sup>. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på vel 35 000 innbyggere. Det oppsiktsvekkende er imidlertid at det forventes en befolkningsvekst i dette området på 12 prosent fra 2005 til 2020. Denne økningen skyldes en forventet høy vekst i kommunene Flora og Førde. Begge kommunene har i dag rundt 11 000 innbyggere, mens forventes å øke til over 13 000 i begge kommunene i løpet av de neste 15 år.

Florøs influensområde har en svært høy andel sysselsatte innenfor offentlig administrasjon og tjenesteyting. Næringslivet er eksportrettet og hovednæringene er fiskeindustri, skipsbygging og forsyningsbase oljeindustri.

---

47 Flora, Bremanger og til dels Solund (TØI 1995). I tillegg definerer lufthavnsjefen Vågsøy, Naustdal og deler av Førde som deler av sitt influensområde, men utelater Solund.

Figur 18: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområde til Florø lufthavn



Kilde: SSB Tabell 03256

#### *Lufthavnens tilbud, funksjon, standard og behov*

Den korte avstanden mellom de tre lufthavnene Florø, Førde og Sandane bidrar til at diskusjonen om nedleggelse av enkelte lufthavner har vært sentrale. Florø lufthavn er imidlertid ikke trukket frem som kandidat for nedleggelse. Dette kommer i stor grad av at innflygningsforholdene er bedre her enn på Sandane og Førde lufthavn<sup>48</sup>. Florø lufthavn har også den lengste rullebanen av de fire nærliggende (Førde, Sandane og Sogndal). Rullebanen er på Førde 1199 meter<sup>49</sup> og kan derfor ta ned større fly enn de omliggende lufthavnene. I dag har lufthavnen avtale med DAT, som betjener deres rutetilbud.

Florø lufthavn har imidlertid også en noe annen funksjon enn de omkringliggende lufthavner, ved at de har relativt stor helikoptertrafikk til Nordsjøen. 5 helikopteravganger daglig opereres herfra. På bakgrunn av dette har Helikopterservice AS en base ved lufthavnen og bidrar med service til denne tjenesten. Helikoptertrafikken fører også til økte kommersielle inntekter ved lufthavnen som følge av annen type kundemasse. Bl.a. innebærer dette økte inntekter fra kafédrift, securitydrift og salg av billetter gjennom selskapet Florø Flyselskap AS.

Fra 2007 vil helikoptertjenesten utvides ytterligere ved at lufthavnen vil bli base for redningshelikopter. Hvilke konkrete konsekvenser dette får for lufthavnen er på dette

48 St.prp.nr.61 (2001-2002)

49 Rullebanelengde fra 1200 meter krever andre og større sikkerhetssoner. Det går derfor et skille på 1200 m i forhold til tekniske og operative bestemmelser.

tidspunkt usikkert, men denne tjenesten vil kreve utbygging og tilrettelegging for redningshelikopterbasen.

Tabell 17: Ankomster og avganger på Florø lufthavn

	Ankomst fra	Avgang til
Oslo	4	4
Bergen	6	6

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Bortsett fra helikopterdrift er rutetilbudet begrenset til to destinasjoner. Lufthavnen har avganger til/fra Oslo og Bergen ca. fire ganger daglig som alle betjenes av DAT. Konkurransforholdet mellom flyselskapene DAT og Widerøe, som betjener Førde, er imidlertid til stede. Korte avstander i disse områdene gjør at passasjerer har større frihet i valg av selskap og lufthavn. Konkurransforholdet mellom flyselskapene er i følge lufthavnsjefen med på å presse og opprettholde gode priser.

Som tidligere nevnt, er ikke Florø lufthavn trukket frem som en kritisk regional lufthavn. Tvert imot har Florø bedre innflygningsforhold enn de omkringliggende regionale lufthavner, samtidig som de har den lengste rullebanen.

Som for så mange andre lufthavner er utbedring av sikkerhetssoner et aktuelt tema. Utbygging og utbedring av sikkerhetssoner er påbegynt, og ser ikke ut til å ha store implikasjoner i forhold til gjennomføring. Florø har god kapasitet både areal og bygningsmessig, og har derfor ingen store utfordringer knyttet til en eventuell økning i passasjertall.

## Førde lufthavn, Bringeland

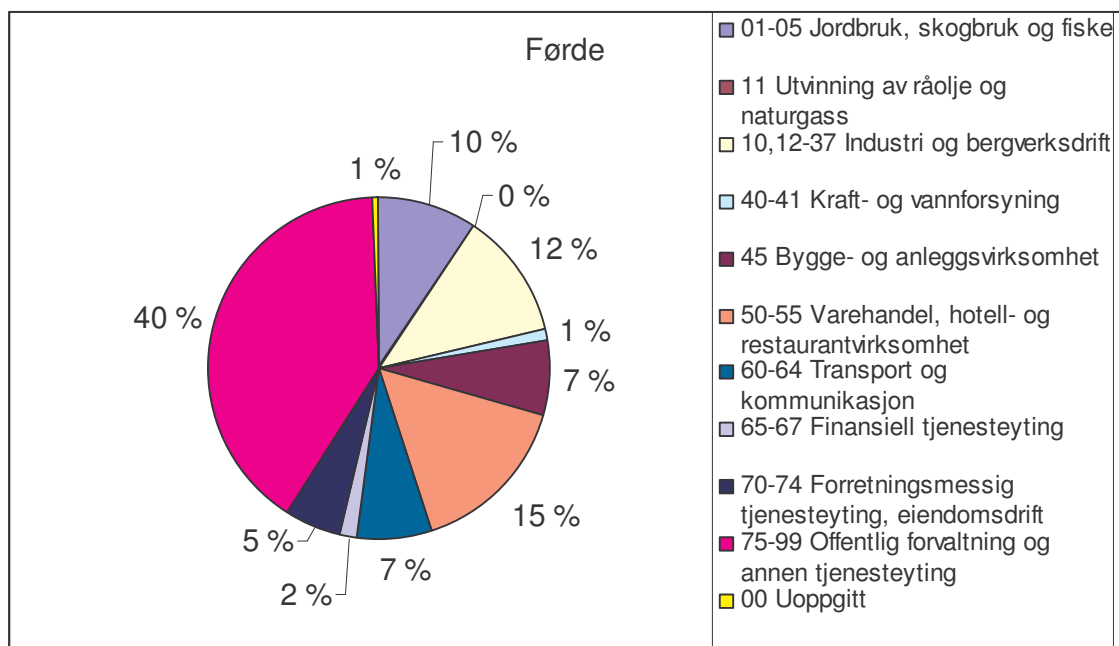
### *Influensområde og næringsstruktur*

Bringeland ligger sørøst for Florø og betjener ca halvparten av den passasjermassen som Florø betjener. Deres influensområde strekker seg over 9 kommuner og utgjør rundt 30 000 innbyggere<sup>50</sup>. Også dette influensområdet vil i følge prognoser oppleve stor prosentvis befolkningsvekst i perioden frem mot 2020. Det er Førde kommune som står for denne veksten. I de resterende kommunene i området vil befolkningen stagnere eller synke i følge prognosene. Dette området har den høyeste andel sysselsatte i offentlig administrasjon og tjenesteyting sett i forhold til de andre influensområdene. 40 prosent av de sysselsatte arbeider innenfor dette området. I Førde er sentralsykehuset den største arbeidsplassen. I tillegg har Førde et stort skolemiljø, som også i en viss grad gjenspeiler seg i statistikken.

---

<sup>50</sup> Naustdal, Førde, Jølster, Askvoll, Fjaler, Hyllestad, Gaular, Høyanger (TØI 1995) I tillegg definerer lufthavnsjefen Solund som en del av influensområdet.

Figur 19: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Førde lufthavn, Bringeland



Kilde: SSB Tabell 03256

*Lufthavnens tilbud, funksjon, standard og behov*

Den korte avstanden til Florø er en av grunnene til at Førde lufthavn i st.prp.nr.61 (2001-2002) ble definert som økonomisk ulønnsom, dog med usikker margin. I Nasjonal Transportplan 2006-2015 er denne lufthavnen diskutert i forhold til nedleggelse. De har en 800 meters rullebane, og tar derfor ned begrensede størrelser på flyene, sett i forhold til Florø.

Tabell 18: Ankomster og avganger på Førde lufthavn, Bringeland

	Ankomst fra	Avgang til
Oslo	4	4
Bergen	2	2

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Fra Førde lufthavn går 4 ruter daglig til/fra Oslo og 2 ruter daglig til/fra Bergen. Konkurransforholdet mellom flyselskapene oppleves av lufthavnsjefen (samme lufthavnsjef på Førde og Florø) som svært positiv. Lufthavnsjefen betrakter DAT og Widerøe som sine kunder – ikke passasjerene – det er flyselskapene sine kunder. Lufthavnsjefen mener derfor at flytilbudet blir bedre med å ha to flyplasser, og at det nødvendigvis ikke fører til større konkurranse om passasjerer mellom lufthavnene.

Flyplassen har en beregnet værmessig tilgjengelighet under 80 prosent på årsbasis. De lokale metrologiske forhold kan i perioder gi svært vanskelige innflygningsforhold som følge av turbulens, sidevind og vindskjær. For å kompensere for dette ønsker de på sikt å etablere satelittinnflyvning, slik at de metrologiske utfordringene blir mindre.



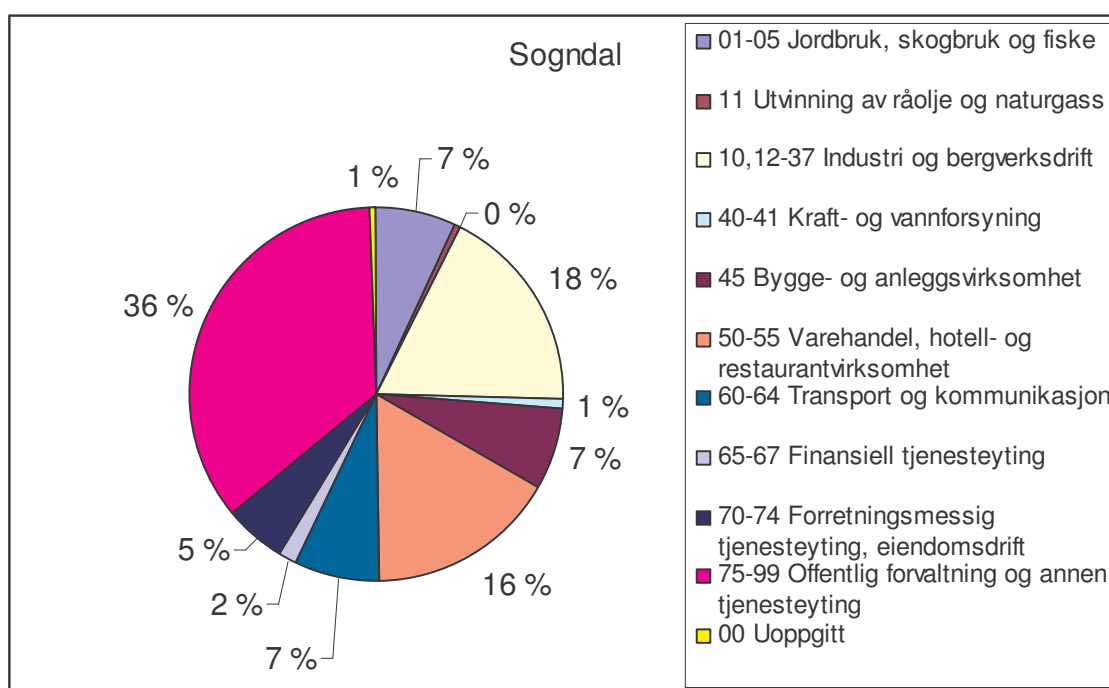
Det er usikkert hvordan lufthavnen vil håndtere de nye sikkerhetsforskriftene. Luftfartstilsynet vil i nærmeste fremtid vurdere dette ut fra inspeksjon. På samme måte som i Sandane vil vurderinger om oppgradering av sikkerhetssoner sees i forhold til samfunnsøkonomiske beregninger ved avvikling.

## Sogndal lufthavn, Haukåsen

### *Influensområde og næringsstruktur*

Sogndal lufthavn har et relativt stort influensområde som strekker seg over 8 kommuner<sup>51</sup>. Dette tilsvarer imidlertid et befolkningsgrunnlag på ca 28 000 i dag og forventes ikke å øke frem mot 2020.

Figur 20: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Sogndal lufthavn, Haukåsen



Kilde: SSB Tabell 03256

### *Lufthavnens tilbud, funksjon, standard og behov*

Sogndal har ruter til fire destinasjoner; Ørsta-Volda, Sandane, Bergen og Oslo. 2-3 ruter daglig går til Oslo og Bergen, mens 1-2 ruter daglig går til Ørsta-Volda og Sandane. Rutene til Ørsta-Volda og Sandane er trafikkert primært på grunn av videre

<sup>51</sup> Sogndal, Balestrand, Vik, Aurland, Årdal, Lærdal, Leikanger og Luster (Sammenfallende TØI 1995 og lufthavnsjef)

korrespondanse til Oslo. De arbeider med å danne en ekstra rute som skal gå via Fagernes fra Oslo til Sogndal, men dette er ikke avklart enda.

Tabell 19: Ankomster og avganger på Sogndal lufthavn, Haukåsen

	Ankomst fra	Avgang til
Oslo	3 (4)	3 (4)
Bergen	2	2
Sandane	2	2
Ørsta-Volda	2	2

Kilde: [www.avinor.no](http://www.avinor.no)

Sogndal har i løpet av de siste årene forlenget rullebanen som i dag er 1150 meter. Det er imidlertid store arealer tilgjengelig rundt rullebanen og en ytterlig forlengelse til 1199 meter er ønskelig. Dette vil muligens gjennomføres i forbindelse med utbedringen av sikkerhetssonene rundt rullebanen, som er pålagt av Luftfartstilsynet. Prosessen er i gang ved at arealer er disponert og midler til utbygging er bevilget. I tillegg planlegger en oppstart av hangarutbygging slik at de har mulighet til nattestopp.

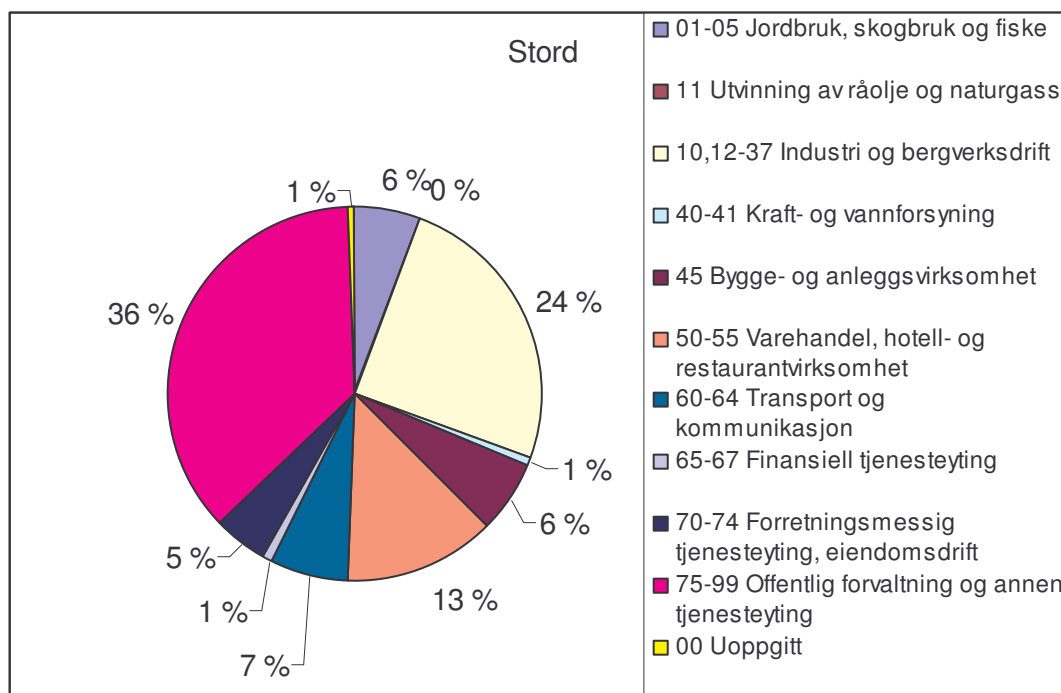
Sogndal er også en av flyplassene i Norge som i følge Luftfartstilsynet de vanskeligste innflygningsforhold (St.prp.nr.61 (2001-2002)). Likevel befinner Sogndal seg i en annen posisjon enn Sandane og Førde lufthavn i forhold til diskusjonen rundt eventuell nedleggelse. Som sagt er midler bevilget til utbedring knyttet til ny teknisk og operativ godkjenning. Sogndal står også øverst på listen når det gjelder installering av nytt satellittnavigeringsutstyr. Oppgradering av instrumentene vil i følge Avinors plan gjennomføres i september 2005, og vil føre til at innflygningsforholdene blir vesentlig bedret.

## Stord lufthavn, Sørstokken

### *Influensområde og næringsstruktur*

Influensområdet rundt Stord lufthavn, Sørstokken begrenser seg til Stord, Fitjar, Bømlo og til dels Sveio og Kvinnherad. Dette utgjør et befolkningsgrunnlag på ca. 48 000 innbyggere. Dette tallet vil imidlertid stige ifølge befolkningsprognoser frem mot 2020. Disse fem kommunene vil til sammen oppleve en befolkningsvekst på 8,5 prosent som tilsvarer ca 4000 mennesker. Det er industrien i dette området som er den viktigste begrunnelsen for lokalisering av flyplassen her. Aker Stord, Aker Kværner Elektro og Leirvik Modul Technology utgjør det viktigste kundegrunnet. Figuren under viser fordeling sysselsatte i hele område

Figur 21: Andel sysselsatte etter arbeidssted og næring i influensområdet til Stod lufthavn, Sørstokken.



Kilde: SSB Tabell 03256

#### *Lufthavnens tilbud, funksjon, standard og behov*

Stord lufthavn, Sørstokken er den eneste lufthavnen på Vestlandet som ikke er eid og drevet av Avinor. Sørstokken, som ble bygget i 1985, var et samarbeidsprosjekt mellom industrien (Aker), Fylkeskommunen og Stord kommune. I dag eies lufthavnen av Sunnhordaland Lufthavn AS hvor Stord kommune har en andel på 79 prosent og Hordaland fylkeskommunens andel er på 21 prosent. I august 2002 ble et nytt terminalbygg tatt i bruk. Utbyggingen, som Stord kommune og Hordaland fylkeskommune har stått for, har kostet 10 mill. kr. Rullebanen var ved åpning i 1985 1.080 meter. Senere ble rullebanen forlenget til 1.460 meter.

Lufthavnen betjener to destinasjoner; Oslo og Sandefjord. I gjennomsnitt er det tre avganger og tre ankomster fra Oslo per dag. Flyreisen er ca 60 minutter. Den andre ruten til Sandefjord går via Haugesund og bruker totalt 1 t 35 min. Denne har avreise/ankomst 2 ganger i uka.

I 2004 reiste det 41.232 passasjerer over Stord lufthavn<sup>52</sup>. Dette er en økning på 11.562 passasjerer eller 39 prosent i forhold til 2003. Trafikkveksten skyldes bl. a. at Coast Air økte frekvensen på Osloruten da de overtok denne ruta fra Golden Air i august. Coast Air benytter også større fly enn det som Golden Air brukte. Videre har Atlantic Airways vært en god bidragsyter til trafikkveksten. Det færøyske flyselskapet flyr ansatte i Aker

<sup>52</sup> Tall hentet fra deres egen nettside. Tallene fraviker fra de tall som Avinor rapporterer

Kværner til Snøhvitprosjektet i Hammerfest. Coast Air har også flydd charter fra Skottland til Stord med skotske gjestearbeidere, som har arbeidet på Aker Stord. De to sistnevnte rutene er ikke faste rutetilbud og innlemmes derfor ikke i statistikken.

Stord lufthavn regner med at den positive trafikkveksten vil fortsette også i 2005. Målet til lufthavnstyret er å ha 50.000 reisende over lufthavnen i 2005. Det antas at den positive utviklingen på ruten Stord-Oslo v.v. vil fortsette. Atlantic Airways vil øke frekvensen på strekningen Stavanger-Stord-Alta t/r (Snøhvitprosjektet), og det færøyske flyselskapet vil også starte flygninger på strekningen Stord-Molde i forbindelse med oppstart av Ormen Lange prosjektet i mai 2005. Atlantic Airways vil også foreta flyging fra Stord til Færøyene i sommer. Lufthavnstyret ønsker å satse på framtidige charterflygninger med turister til/fra Sunnhordaland.

Sørstokken har fått statlig støtte til tårntjeneste, men utover dette er lufthavnen selvfinansierende. I 2004 gikk lufthavnen med underskudd. Målet for 2005 er et lite overskudd. Deres inntekter kommer fra flytrafikken og i liten grad fra andre kommersielle inntekter. Deres største økonomiske utfordringer er å tilfredsstillе nye sikkerhetssoner til rullebanen, som kreves av Luftfartstilsynet. Videre er dagens kontrolltårn og brannstasjon underkjent av Luftfartstilsynet. Lufthavnselskapet arbeider nå for å få statlig investering av nytt tårn og brannstasjon. For å tilfredsstillе nye sikkerhetskrav er det igangsatt arbeid med å planere rullebaneskuldrene ut til 40 m. Senere vil en måtte planere rullebaneskuldrene ut til 70 m.