

Sammendrag:

Oslo lufthavns betydning for Norge

Flytrafikken vokser og det er behov for økt kapasitet på Oslo lufthavn Gardermoen (OSL). OSL spiller en avgjørende rolle som knutepunkt i det norske luftfartssystemet. Dette gjelder for innlands- og utenlandsreiser og også for flyfrakt. Med fortsatt trafikkvekst og uendret kapasitet, vil trafikken presses ut til lufthavner syd for Oslo og prisene for flytrafikk til/fra og via OSL vil øke. I tillegg vil knutepunktfunksjonen bli ivaretatt av økt transfertrafikk i Bergen og Stavanger og ved økt bruk av utenlandske knutepunkt (Amsterdam, Frankfurt). Det er særlig nordvestlandet og Nord-Norge som er avhengig av OSL som knutepunkt for videre trafikk. For denne trafikken vil overgangsmulighetene bli dårligere og mer tungvinte.

På bakgrunn av økt flytrafikk har OSL og Avinor har bedt TØI om å utrede Oslo lufthavns betydning for det norske samfunnet, spesielt knutepunktfunksjonen. Utredningen skal brukes i forbindelse med prosessen rundt konsekvensutredning av utbygging av terminal 2 på OSL. Et sentralt punkt i utredningen er utvikling av scenarier for hva som kan tenkes å skje dersom OSL utsettes for et kapasitetstak og ikke får utvikle seg videre. Konsekvenser for Tromsø og Ålesund er vurdert særskilt som eksempel på OSLs betydning for ulike regioner. Oslo lufthavns betydning for norsk flyfrakt og for Osloregionen er også analysert. Analysene bygger på reisevanedata, internasjonal litteratur og på samtaler med næringslivet i Tromsø og Ålesund.

Oslo lufthavn som knutepunkt

Når Oslo lufthavn er knutepunkt for flygninger betyr dette at flypassasjerene har flybytte eller transfer på Gardermoen. Transfertrafikken på OSL har økt betydelig de siste årene. Reisevaneundersøkelsen på fly 2007 var 4,6 millioner¹ av 19 millioner terminalpassasjerer på OSL i transfer, fordelt på:

- 1,0 millioner innland
- 1,8 millioner innland (innlandsk del av transfer mellom innland og utland)
- 1,8 millioner utland (utlandsk del av transfer mellom innland og utland)

Målt i reiser utgjør transfer på OSL en halv million enkeltreiser innenlands og 1,8 millioner enkeltreiser mellom innland og utland. Fra 2003 til 2007 har omfanget av innlandstransfer økt med 30 % mens utlandstransfer økte med 70 %. Også andelen transfer øker. Ca 70 % av reisene på innenriksnettet er innom OSL enten

¹ Hver transferpassasjer telles to ganger, både ved ankomst og avgang.

som start eller endepunkt mens to av tre reiser til/fra utlandet går via OSL. OSL er relativt sett viktigere for utlendinger enn for nordmenn.

OSLs betydning som knutepunkt på reiser til/fra utlandet er ikke svekket de senere årene til tross for at utenlandstilbudet på landets øvrige lufthavner er betydelig forbedret. For utenlandstrafikken til/fra Nord-Norge og Møre og Romsdal er OSL helt avgjørende, ca 90 prosent av denne trafikken går over OSL.

Oslo lufthavn med og uten kapasitetsbegrensninger

I 2008 hadde OSL 19,3 millioner terminalpassasjerer. Prognoser viser at flytrafikken på OSL vil vokse til 33 millioner passasjerer fram mot 2030 forutsatt at den økonomiske veksten tar seg opp igjen. Uten terminal 2 vil det kun bli plass til 23 millioner passasjerer. Flere funksjoner buttrer samtidig i mot dette taket (bagasjehåndtering, innsjekking, sikkerhetsjekk, rømningskapasitet). I følge scenarier utviklet i prosjektet vil et kapasitetstak få mange konsekvenser.

Med et kapasitetstak på OSL vil konkurransen mellom flyselskapene sannsynligvis reduseres og etablerte flyselskap vil holde på sine landingsretter for å hindre lavkostselskapenes ekspansjon. Dette, samt den reduserte kapasiteten i forhold til underliggende etterspørsel, vil kunne føre til en prisøkning på ca 30 % (nødvendig for å få tilstrekkelig trafikkavvisning gitt en priselastisitet på -0,7). Fritidsmarkedet vil da delvis skvises ut, mens næringslivet fortsatt reiser men må betale mer.

En del trafikk presses ut til Rygge og Torp, spesielt fritidstrafikken. Begge disse lufthavnene har i 2009 hatt en sterk økning i rutetilbudet til utlandet. Rutetilbudet er tilpasset nordmenns feriebehov og gir et langt dårligere for yrkesreisende. Yrkesreisende fra Østlandsområdet (og også de som benytter OSL som knutepunkt) vil få et dårligere rutetilbud enn om OSL hadde fått utvikle seg videre. Da hadde flere ruter fått konkurranse og flere direkteruter ville ha blitt opprettet. For en del fritidsreisende som relativt nær Torp og Rygge kan det oppleves som en fordel at deres "lokallufthavn" får et bedre tilbud, men også disse vil lide under at OSL ikke får like mange direkteruter som ved naturlig utvikling.

Videre vil Bergen og Trondheim få økt betydning som knutepunkt. Dette vil kunne bidra til noen få ekstra frekvenser og kanskje en ny rute, men tilførsels- trafikken er liten i forhold til hovedtyngden som går til/fra flyplassenes nedslagsfelt. Rutetilbudet og antall frekvenser vil likevel være langt lavere i Bergen og Trondheim enn på OSL.

For transferpassasjerene fra resten av landet vil dette gi lengre ventetider for overganger og flere som må ha en flygning ekstra i utlandet for å komme til sin endelige destinasjon. Det siste vil som regel også medføre en kostnadsøkning. Videre vil innkommende flybasert turisme som har vokst kraftig i de senere år, bli vanskeliggjort ved mer kompliserte flyreiser med flere hopp. Også innkommende turisme til Oslo som er en innfallsport til resten av landet, vil rammes av færre direkteruter fra OSL. Videre vil reisende over OSL oppleve lengre køer ved innsjekk og sikkerhetsjekk og lavere regularitet etter som flyplassen når sin absolutte kapasitetsgrense. Til sist vil et tak på OSL kunne bidra til å utvikle andre lufthavner i Nord-Europa som knutepunkt for deler av Norge utenfor Østlandet. Dette vil innebære et nasjonalt tap av inntekter og arbeidsplasser.

For et nettverksflyselskap vil et kapasitetstak legge begrensninger på mulighetene for å bygge opp et effektivt nett med mange destinasjoner og gode overgangstider for de reisende. Et tak kan bety at Kastrup kommer tilbake som knutepunkt, spesielt for trafikk fra Nord-Norge. For et lavkostselskap kan kapasitetstak bety ytterligere ekspansjon på Rygge og en økende grad av "delt løsning" med dyrere og mindre fleksibel drift som resultat.

For Avinor vil et kapasitetstak medføre mindre evne til krysssubsidiering av systemet av flyplasser, og vil også kunne medføre større forsinkelser, svekket effektivitet og lavere servicegrad fordi man opererer for tett på kapasitetsgrensen.

Eksempel Tromsø og Ålesund

Tromsø og Ålesund er to regioner som i dag har omfattende bruk av OSL som knutepunkt for sin reiseaktivitet. OSL er et avgjørende knutepunkt og destinasjon for trafikk til/fra Tromsø. Næringslivet foretok i 2007 om lag 70 000 forretningsreiser til Oslo, som er den klart viktigste destinasjonen for bedriftene. OSL er knutepunkt for mellom 80 og 90 prosent av trafikken mellom Tromsø og Vestlandet/Østlandet, og 95 prosent av utenlandsreisene til/fra Tromsø i 2007 gikk over OSL. Årlige merkostnader for næringslivet ved et kapasitetstak på OSL vil være 155 millioner kroner (grove beregninger, 2007 kroner). Kostnadene fordeler seg på nær 140 millioner i direkte utlegg på grunn av økte billettpriser og drøyt 15 millioner i økte tidskostnader. Tilsvarende virkninger vil gjelde for trafikk som kommer inn til Tromsø med kortbanefly og skal videre sørover. Et kapasitetstak på OSL vil være til stor ulempe næringsliv og offentlig virksomhet i Tromsø som er avhengig av OSL både som reisemål og knutepunkt. Det fins ingen reelle alternativer som ivareta knutepunktsfunksjonen.

Næringslivet i Ålesund beskriver et godt tilbud til og ut fra Oslo som livsnerven for bedriftene i regionen. I alt 58 prosent av forretningsreisene generert i Ålesund ender i Østlandsområdet og 42 prosent har Oslo som destinasjon. På reiser til utlandet gikk knapt 90 prosent av trafikken over OSL i 2007. OSL er også et viktig knutepunkt på reiser innenlands. Nærmere 90 prosent av trafikken mellom Ålesund og Troms/Finmark går via OSL, og to av tre reiser til Agder-fylkene. Grove beregninger viser at årlige merkostnader for næringslivet ved et kapasitetstak på OSL vil være anslagsvis 160 millioner 2007-kr. Reisetid og gode forbindelser beskrives likevel som viktigere enn billettpriser. En 30 prosents prisøkning til/fra Oslo vil på den annen side ha store negative konsekvenser for innkommende turisme til regionen.

Flyfrakt

Oslo lufthavn er navet i norsk flyfrakt. 70 % av flyfraktet gods innenlands og utenlands starter eller ender på Gardermoen. Flyfrakt til/fra utlandet er i vekst, særlig ferdigvarer sendt med de store ekspressfraktselskapene Innenlands flyfrakt er på vikende front fordi tilbudet på landjorda blir stadig bedre. Dette skyldes både bedre veier og bedre organisering av transportene. Tendensen går i retning av rene fraktfly til utlandet og post sendes med egne fly, men for flyfrakt innenlands spiller ruteflyene en viktig rolle.

Markedet kan deles i tre like store deler: ekspress og post, ferskvarer og generell flyfrakt. Oppdrettsprodukter er viktigste eksportprodukt som sendes med fly. På OSL bygges det en stor kjøleterminal med kapasitet til 120 000 tonn laks i året som åpner i 2010. OSL konkurrerer med større flyplasser lenger sør som har et bedre rutetilbud til Asia og USA. I dag kjøres mye laks dit med bil for videre flytransport. Nye ruter er derfor svært viktig for å øke omfanget av flyfraktet laks fra OSL. Generelt gjelder at eventuelle framtidige kapasitetsbeskrankninger vil redusere mulighetene for å utvikle OSL knutepunktfunksjon for flyfrakt.

Reservedeler, elektronikk, medisiner, organer, heste- og svinesæd og dokumenter er alle eksempler på varer som fraktes med fly fordi konsekvensen av at varen ikke kom fram fort vil være at aktiviteter ikke lar seg gjennomføre eller at avbruddskostnadene er svært høye. Flyfrakt vil ikke rammes i nevneverdig grad av et kapasitetstak på OSL fordi begrensningen ligger i kapasitet i passasjer-terminalen og ikke i banesystemet.

Oslo lufthavns betydning for Osloregionen

Et godt luftfartstilbud bidrar til økt turisme. For fritidsreisende er tilgang på lavkostselskaper viktig, mens for forretningsreisende og store arrangementer og konferanser står kvaliteten i rutetilbudet sentralt.

Flere studier har framhevet flytilbudet som en viktig lokaliseringsfaktor for næringslivet, for kontorvirksomhet, distribusjon og for multinasjonale selskap. Mange direkteruter med en rimelig bra frekvens er ønskene fra næringslivet.

Internasjonal arbeidsdeling og distribuerte produksjonsnettverk med hovedkontorer i sentrum er fullstendig avhengig av en velutviklet luftfartssektor. Videre er flytransport viktig i den nye kunnskapsøkonomien og kreative næringer med et stort kontaktbehov.

Flere statistiske analyser støtter disse utsagnene, men det er i blant vanskelig å fastslå/bevise årsaksretningen mellom økonomisk utvikling og utvikling i flytilbudet/-trafikken.

OSL har som følge av sin knutepunktsfunksjon et bedre rutetilbud enn bystørrelsen skulle tilsi. Opprettholdelsen av en sterk knutepunktsfunksjon med tilhørende godt rutetilbud er viktig for å gjøre Oslo, med sin noe avsides beliggenhet, mer attraktiv for internasjonal virksomhet. Eventuelle framtidige kapasitetsbegrensninger vil redusere mulighetene for å utvikle OSL knutepunktfunksjon og vil dermed også redusere Oslos attraktivitet i konkurranse med andre større byer i Nord-Europa.

Sluttord

To forhold er sentrale for vurdering av norsk utenlandstrafikk:

- Internasjonal flytrafikk sprer seg på svært mange destinasjoner. Store deler av trafikken må derfor fordeles via knutepunkt med stort trafikkgrunnlag som gir grunnlag for mange ruter.
- Hovedtyngden av internasjonal flytrafikk til/fra Norge skal til/fra Østlandet som endepunkt. Oslo er med andre ord det eneste stedet hvor det er grunnlag for å kunne bygge opp et nasjonalt knutepunkt for utenriks flytrafikk.

Valget står derfor mellom å satse på *sentralisert fordeling av utenlandstrafikken* via Oslo eller å satse på en *desentralisert fordeling fra mange norske byer* til to-tre knutepunkt i utlandet (København, Amsterdam, Frankfurt) for videre spredning derfra. Det er det siste alternativet som velges dersom det settes et kapasitetstak på OSL. Dette alternativet innebærer en delvis overføring av aktivitet fra norsk til utenlandsk luftfartsbransje som vil ha ringvirkninger i form av færre arbeidsplasser og redusert luftfartsmiljø/-kompetanse.

Når det gjelder innenrikstrafikken er situasjonen litt annerledes. En stor del av OSLS knutepunktfunksjon består av trafikk mellom Nord-Norge og Vestlandet. Selv om OSL også her fungerer bedre enn andre flyplasser som knutepunkt pga flere ruter og frekvenser, representerer Oslo også en viss omvei. Bruk av andre flyplasser (Trondheim og Bergen) som knutepunkt vil kunne gi en mer direkte ruteføring selv om valgmulighetene mht tidspunkter blir noe dårligere. Det vil uansett være en norsk flyplass som utfører den innlandske knutepunktfunksjonen.