

Sammendrag:

Oslo Lufthavn Gardermoen – trafikk og betydning for regional utvikling

TØI rapport 1133/2011

Forfattere: Tom Erik Julsrud, Anne Gjerdåker og Jon Inge Lian
Oslo 2011, 56 sider

Oslo lufthavn er viktig som knutepunkt for hele landet og for bedriftene i hovedstadsregionen. Et godt rutetilbud gjør hovedstadsregionen mer attraktiv for bedriftslokalisering og utvikling. Sysselsettingen og befolkningen på Romerike har økt etter etableringen av hovedflyplassen. Befolkningsveksten har vært særlig sterk i de aller nærmeste kommunene. Flytrafikken på Oslo lufthavn forventes å øke til rundt 40 millioner passasjerer i 2040. Det knytter seg en viss usikkerhet rundt lavkostselskapenes fremvekst og konkurransen mot Rygge og Torp. Oslo lufthavn har en svært høy kollektivandel (65 %) og toget er klart den viktigste transportmåten til flyplassen. Økt trafikk til Rygge og Torp kan føre til at en større andel av tilbringerreisene gjøres med bil.

Rammebetingelser for luftfarten

Oslo lufthavn Gardermoen (OSL) har relativt stabile politiske og økonomiske rammebetingelser. OSL hadde i 2009 et driftsoverskudd på ca 1 milliard som går til å subsidiere mindre lufthavner i Norge med driftsunderskudd. Det er lite som tyder på at endringer i rammebetingelsene vil påvirke trafikkutviklingen fremover i vesentlig grad. Den største utfordringen for Gardermoen lufthavn kommer fra en økende konkurranse fra flyplassene på Rygge og Torp.

Oslo Lufthavn – et nav i norsk luftfart

OSL er navet i norsk luftfart i kraft av sin størrelse og fordi den er dominerende for innenlands og utenlands transfertrafikk. Veksten i passasjertallet har de siste årene vært på nær tre prosent. Veksten framover er forventet å ligge noe under tre prosent årlig vekst. De siste prognosene viser en trafikk på 40 millioner passasjerer i 2040. OSL er nest størst av de nordiske lufthavnene når det gjelder passasjerer og antallet direkteruter. I forhold til de øvrige hovedlufthavnene har imidlertid OSL relativt få interkontinentale direkteruter.

Utvikling av tilbringertransporten

Flypassasjerene utgjør den største gruppen med reisende til OSL Gardermoen, men de ansatte som i stor grad bruker bil, utgjør også en stor gruppe. Andelen passasjerer som benytter kollektiv transport til OSL har vært økende de siste fem år, og i 2009 sto kollektivtransporten for 65 prosent av all tilbringertransport. Det er særlig passasjerer fra Oslo og Asker/Bærum som benytter flytoget, mens passasjerer som kommer inn fra Rv 35 (Ringerike, Tyristrand, Hole, Norderhov, Ådal, Flå, Nes, Gol, Hemsedal, Ål, Hol, Sigdal, Krødsherad, Modum), Rv 2

(Kongsvinger, Nord-Odal, Sør-Odal, Eidskog, Vinger, Kongsvinger, Brandval og Grue, Hof, Åsnes og Våler) og Romerike bruker bil i større grad. Bilbruken er redusert i alle sonene, spesielt blant passasjerer som kommer fra Vestfold, Telemark og Rv 2. En sammenlikning av passasjerenes reisemønster fra 2005 og 2009 viser at flytoget har økt sin andel innenfor de fleste sonene, spesielt for reisende fra Oslo, Asker/Bærum, Drammen/Numedal og Telemark. Forretningsreisende velger i større grad flytog og taxi, mens fritidsreisende kjører i større grad egen bil eller de blir kjørt av andre.

Ringvirkninger for regionen

OSL har gitt betydelige ringvirkninger for kommunene på Romerike de siste ti årene. Antallet sysselsatte på Øvre og Nedre Romerike har vokst raskere enn i Oslo, og i samme takt som i Asker og Bærum. Veksten har særlig funnet sted innenfor varehandel, hoteller og restauranter, forretningsmessig tjenesteyting, bygg og anlegg og offentlig sektor. Kommunene Ullensaker, Skedsmo og Sørum har hatt sterkest vekst. Antall nyetableringer har også steget jevnt i kommunene på Romerike siden årtusenskiftet, og den sterkeste veksten finner vi i Ullensaker og Sørum. Befolkningstilveksten på Romerike kom i etterkant av etableringen av OSL i 1998, og den sterkeste veksten har funnet sted på Øvre Romerike. Pendlingsstrømmene fra Romerike til Oslo er dempet, og Ullensaker har blitt et viktigere pendlingsmål enn Oslo for flere kommuner på Øvre Romerike.

Gardermoen lufthavns langsiktige betydning for norsk næringsliv

Tilgang til en velfungerende og effektiv lufthavn med et godt tilbud av direkteruter er viktig for bedrifter som har stor reisevirksomhet. I et næringsliv som i økende grad blir knyttet til den globale økonomien, får flytrafikk en stadig viktigere rolle. OSL blir generelt oppfattet som en god og effektiv lufthavn, med flytoget som en velfungerende tilbringertjeneste.

For bedrifter med virksomhet i flere land, er en stor andel av reisevirksomheten relatert til foretaksinterne møter, gjerne i store knutepunktsbyer som Amsterdam og London. Andre viktige reisemål er utveksling av kompetansepersoner og fleksibel bruk av spesialister, kurs, utplassering, kompetanseoverføring, kunde-besøk og markedskontakt.

Som følge av knutepunktfunksjonen er rutetilbudet på OSL og omfanget av flytrafikk langt høyere enn regionens størrelse skulle tilsi, noe som medvirker til å gjøre Oslo til en mer attraktiv lokalisering for internasjonal virksomhet enn byen sannsynligvis ellers ville ha vært.

Utsikter og konkurranse i luftfarten

Trafikken på OSL er forventet å vokse med litt under 3 % årlig. Dette gir i alt 40 millioner passasjerer i 2040. Veksten er sterkere i utenlandstrafikken enn innenriks. Innenlandsmarkedet er i ferd med å bli et modent marked med lavere vekstrater, mens for utenlandsmarkedet er det fortsatt langt fram til at metningstendenser kan spores. Fortsatt vekst i trafikk med lavkost flyselskaper er en forutsetning for den antatte veksten. Det er økende konkurranse i utenlandsmarkedet mot flyplassene i sør, særlig Rygge. En økt lekkasje til Rygge og Torp vil innebære mer bilkjøring i tilbringertransporten.