

Sammendrag:

Trafikkpotensialet for norske lufthavner 2001-2010. En vurdering av Flesland, Vigra og Kjevik

Luftfartsverket (LV) har behov for oppdaterte prognoser for luftfarten i Norge, landet over og for de enkelte lufthavnene. Grunnlaget for LVs prognosearbeid er basisprognosene fra den nasjonale persontransportmodellen (NPT), og de mer uformelle prognosene fra tidsseriemodellen FØNIKS. NPT og FØNIKS har det til felles at de i liten grad tar hensyn til lokale drivkrefter. Formålet med dette prosjektet har vært å supplere de modellbaserte prognosene gjennom å identifisere og inkludere lokale forhold i framskrivningene.

Sluttsatsen av arbeidet er en prognose for framtidig trafikkutvikling innenlands på lufthavnene Bergen, Ålesund og Kristiansand i perioden 2001-2010. Prognosen tar utgangspunkt i basisprognosen i NPT, og målet er å vurdere, og eventuelt justere, denne. Vi evaluerer imidlertid ikke basisprognosen her, men forutsetter at den ivaretar dynamikken i dagens generelle trend og "normale" drivkrefter på en troverdig måte, innbefattet den generelle modnings- og metningsprosessen. Den skal for eksempel også, forutsetningsvis, ivareta framtidens priselastisiteter i forhold til hva som i kontekst vil være bærekraftige priser.

Lik utvikling og markedsstruktur

Norsk innenriks flytrafikk har stort sett vært en sammenhengende historie om vekst og utvikling. Dette kjennetegner også trafikken ved lufthavnene som behandles i denne rapporten. Fluktasjonene i vekstratene har imidlertid vært sterke, men arten av avvik mellom lufthavnene er små, både med hensyn til langsiktige trender og konjunkturrelle variasjoner. Også når vi ser på lufthavnenes markedsstruktur er hovedinntrykket at denne er lik. Drøyt 60 prosent av passasjerene reiser i forbindelse med arbeid (variasjon mellom 60 og 66 prosent), 55 prosent betaler full pris (variasjon mellom 53 og 61 prosent), omtrent hver tredje betaler reisen selv (variasjon mellom 30 og 35 prosent), og, med unntak av Kjevik, vurderte om lag 10 prosent bruk av annen transportmåte. Forskjellene er i hovedsak å finne i andelen oljebetingede reiser. Denne varierer sterkt, fra 21 prosent på Flesland til bare seks prosent på Vigra.

Trafikkpotensialet 2001-2010

Basisprognosen i NPT viser at Bergen lufthavn vil få en vekst på 4,6 prosent i perioden 2001-2010, mens Kristiansand og Ålesund ligger på henholdsvis 4,0 og 3,3 prosent. For Bergen finner vi ingen forhold som gir noen spesiell grunn til å avvike fra basisprognosen. Vel og merke ligger det et vekstpotensiale i økt olje- og gassvirksomhet. Bergen kan bli et ekspansjonsområde for oljeaktiviteten, og dette kan gi grunnlag for økt vekst i de arbeidsbetingede reisene. Det er likevel ingen grunn til å anta at dette vil være av trendbrytende karakter og omfang.

Ved Ålesund lufthavn antydes det lokalt at deler av markedet for arbeidsbetingede reiser kan nærme seg et metningspunkt. Etter vår vurdering ligger det imidlertid et potensiale for vekst innenfor fritidsmarkedet. Utløsning av dette potensialet, slik det skjedde i 1998/99 etter at SAS og Color Air gikk inn på Oslorelasjonen, henger sammen med tilgangen på rabatterte billetter (som igjen følger av hvor mye kapasitet som totalt sett tilbys). Situasjonen framover vil sannsynligvis være at kapasiteten på Oslorelasjonen vil stabilisere seg på et høyere antall avganger enn før SAS og Color Air etablerte sine ruter. Det antas videre at billettprisen vil øke i forhold til det tilbudet som har vært med tre aktører på banen. Samlet vil imidlertid økt antall avganger og bedre tilgang på rabatterte billetter enn før "Color Air epoken", føre til at potensialet for privatreiser utløses i tilstrekkelig grad til at man opprettholder en vekst utover basisprognosen, selv om arbeidsreisemarkedet skulle nærme seg et metningspunkt. Vi foreslår som konklusjon at den årlige vekstraten i basisprognosen for Vigra for perioden 2001-2010 korrigeres fra 3,3 prosent opp til 4,0 prosent.

I Kristiansand vil flyet møte stor konkurranse fra toget. Ved innføring av krengetog på Sørlandsbanen vil toget bli et attraktivt alternativ til flyet. Etter våre vurderinger er basisprognosen for Kjevik for høy tatt i betraktning NSBs satsing på Sørlandsbanen. Det er liten tvil om at redusert reisetid som følge av innføringen av krengetog skaper et stort potensiale for å overføre trafikk fra fly til tog, og at dette vil være trendbrytende i forhold til basisprognosen. Med referanse til beregninger foretatt av Asplan Viak vil denne satsingen årlig kunne stjele i størrelsesorden 10-15 prosent av dagens trafikk over Kjevik. Vi anbefaler derfor at basisprognosen for Kristiansand lufthavn justeres ned med ett prosentpoeng i perioden 2001-2010, dvs fra 4,0 til 3,0 prosent gjennomsnittlig årlig vekst.

Delfi-undersøkelsen

I tillegg til de lufthavns spesifikke vurderingene ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant eksperter på norsk luftfart, en såkalt Delfi-undersøkelse. Formålet med denne undersøkelsen var å samle synspunkter fra et knippe kompetente personer på hvordan norsk luftfart vil utvikle seg framover. Delfi-undersøkelsen er først og fremst ment som et bidrag for å kvalifisere basisprognosen for totaltrafikken innenlands, og omhandler i mindre grad de enkelte lufthavner.

For perioden 2001-2010 gir basisprognosen en årlig vekstrate på 4,1 prosent for trafikken innenlands. Ekspertpanelets anslag ligger i gjennomsnitt under dette, nærmere bestemt 3,5 prosent for perioden 2000-2005 og 2,8 prosent for 2006-2010. Anslagene varierer imidlertid, og variasjonene øker jo lenger ut i tid vi beveger oss. Likevel, panelet er samstemt i at veksten vil avta sammenlignet med

hva vi har erfart på 1990-tallet, og likeså er de fleste enige om at veksten vil bli størst i privatmarkedet.