

Regional luftfart i nord

Konsekvenser av dagens takstpolitikk og nye sikkerhetskrav

av

Gisle Solvoll

Handelshøgskolen i Bodø

Jon Inge Lian

Transportøkonomisk institutt



Regional luftfart i nord
Konsekvenser av dagens takstpolitikk og nye sikkerhetskrav

av

Gisle Solvoll
Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)
gisle.solvoll@hibo.no
Tlf. +47 75 51 76 32
Fax. +47 75 51 72 68

Jon Inge Lian
Transportøkonomisk institutt (TØI)
jil@toi.no
Tlf. +47 22 57 38 73
Fax. +47 22 57 02 90

FORORD

Dette notatet er skrevet på oppdrag fra Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Nord-Trøndelag. Notatet er skrevet av forskningsleder Gisle Solvoll, Handelshøgskolen i Bodø og forskningsleder Jon Inge Lian, Transportøkonomisk institutt. Arbeidet er gjennomført i perioden august til desember 2005.

Bodø, 20. desember 2005

INNHold

FORORD	1
OPPSUMMERING	3
1. INNLEDNING	5
1.1 Bakgrunn og problemstillinger	5
1.2 Flyplassstilgjengelighet og betydningen av regional luftfart.....	5
1.3 Offentlige kjøp og FOT-ruter.....	9
1.4 Lufthavnstruktur	10
2. REISEAKTIVITET	12
2.1 Reiseaktivitet.....	12
2.1.1 Passasjerer	13
2.1.2 Flybevegelser.....	13
2.1.3 Passasjerer pr. flybevegelse.....	14
2.1.4 Situasjonen pr. november 2005	15
3. TAKSTUTVIKLING OG TAKSTNIVÅ	17
3.1 Takstutvikling	17
3.1.1 Fullpris.....	17
3.1.2 Rabattert pris	19
3.2 Takstnivå og oppnådde billettpriser	21
3.2.1 Takstnivå	22
3.2.2 Oppnådde billettpriser	23
3.3 Offentlige virkemidler	24
4. VIRKNINGER AV DAGENS TAKSTPOLITIKK OG BETYDNINGEN AV REDUSERTE TAKSTER	26
4.1 Flybruk i et par kommuner	26
4.1.1 Båtsfjord kommune	26
4.1.2 Vestvågøy kommune.....	27
4.2 Næringslivets syn på takster og rutetilbud.....	27
4.3 Konsekvenser av en takstreduksjon på offentlige budsjetter	30
4.4 Avsluttende bemerkninger	32
5. REGIONALE FLYRUTER OG SYKETRANSPORTER	33
5.1 Reiseaktivitet og oppnådde priser	33
5.2 Reisemønster og logistikk.....	34
6. LUFTHAVNSTRUKTUREN SETT I LYS AV NYE SIKKERHETSFORSKRIFTER	35
6.1 De nye sikkerhetskravene	35
6.2 Implikasjoner av nye krav til sikkerhet.....	35
REFERANSER	38
VEDLEGG 1	39
VEDLEGG 2	40

OPPSUMMERING

Hovedformålet med dette notatet er å diskutere konsekvensene av takstpolitikken på de regionale flyrutene og beskrive takstutvikling og takstnivå samt virkningene av lavere takster på offentlige budsjetter. Videre drøftes mulige konsekvenser av nye myndighetspålegg i form av økte sikkerhetskrav på de regionale lufthavnene. Det gis også en oversikt over utviklingen i antall passasjerer reist til/fra de regionale lufthavnene i nord samt utviklingen i antall flybevegelser på de samme lufthavnene.

I tilknytning til problemstillingene ovenfor, vil vi spesielt framheve følgende punkter:

Takster og takstpolitikk. Målsettingen til myndighetene er at fullpristakstene på de regionale rutene skal følge utviklingen i konsumprisindeksen. Fra 1997 til 2005/2006 har takstene på to av FOT-rutene i nord økt med 25 % mens konsumprisindeksen har økt med 19 %. Dersom dette er situasjonen også på de andre FOT-rutene, innebærer det at fullpristakstene på de regionale flyrutene øker mer enn konsumprisindeksen.

Fullpristakster. Fra 2002 til 2005/2006 har fullpristakstene med SAS Braathens mellom Bodø/Tromsø og Oslo blitt redusert med 23 %. Samtidig er takstene på de regionale FOT-rutene økt med vel 10 %.

Rabatterte takster. Fra 2002 til 2005/2006 har prisen på høyeste rabatterte billett med SAS Braathens mellom Bodø/Tromsø og Oslo blitt halvert mens tilsvarende billetter på FOT-rutene er blitt 25-30% rimeligere. Samtidig er tilgjengeligheten til rabatterte billetter betydelig dårligere på regionalrutene enn på stamrutene.

Gjennomgangsprising. På reiser der det inngår både en regional del og en stamflydel, ble det før de-reguleringen av luftfarten i 1994 normalt gitt en rabatt på 20 % på lokalstrekningen inn til nærmeste stamflyplass. I dag tyder prisundersøkelser på Internett på at gjennomgangsbilletter faktisk kan være dyrere enn å kjøpe billett for to delstrekninger separat. De reisende kan spare mellom 10 % og 30 % på å bestille to separate billetter. Dette er det imidlertid få som vet.

Oppnådde billettpriser. Basert på reisevaneundersøkelser i 2003 var gjennomsnittlig billettpris tur-retur Oslo om lag 2 500 kr fra Tromsø og Bodø, mens reiser til/fra Hammerfest og Narvik i gjennomsnitt kostet 6 000 kr. Gjennomsnittsprisen er 1,4 til 2,4 ganger dyrere fra regionallufthavnene enn fra stamflyplassene, og forskjellene øker stort sett desto lengre nordover i landet en kommer.

Betydningen av en reduksjon i fullpris- og rabatttakster på regionalrutene. Dersom fullpristakstene reduseres med 30 % og rabatttakstene med 24 %, vil årlig tilskudd på regionalrutene øke med mellom 130 mill. kr og 200 mill. kr. På grunn av et høyt innslag av offentlig betalte reiser, vil årlig nettoutlegg for det offentlige bli mellom 85 mill. kr og 135 mill. kr

Offentlige virkemidler. Myndighetene har *ikke* anledning til å forlange at aktørene på stamrutenettet skal tilby billigere gjennomgående priser for gjennomgangsreisende, og stamruteselskapene bestemmer selv om de vil inngå samarbeid med regionalnettets flyselskap. Et ønske om lavere takster oppnås derfor enklest ved å fastsette en lavere maksimalpris på regionalrutene ved framtidige anbudsutlysninger. Det *reelle* utlegget for det offentlige vil ikke være avskrekkende høyt siden innslaget av "offentlige reiser" på regionalnettets er relativt høyt, dvs. reiser betalt av offentlig arbeidsgiver eller medisinske reiser betalt av Helseforetakene. Dersom det er ønskelig å øke tilgangen på rabatterte billetter, kan en lavere fullpris kombineres med også å stille krav til rabattpriser, for eksempel lik 2/3 av fullprisen, og en minimumsandel, for eksempel 40 % av de reisende, som oppnår denne i gjennomsnitt over et år eller en sesong.

Betydningen av nye sikkerhetsforskrifter. En revidert sikkerhetsforskrift for norske flyplasser foreslår utvidelser av sikkerhetsområdene i hver ende av rullebanen samt på hver side av rullebanen. Kravene vil kunne innebære betydelige investeringsbehov på mange av de regionale lufthavnene. Oppfyllelse

av et krav om 180 meter sikkerhetssone i hver ende av rullebanen samt 40 meter planert område på hver side av banen, kan bety et samlet investeringsbehov på mellom 1,5 og 2 mrd. kr på hele regionalnettet. Det kan imidlertid iverksettes kompensierende tiltak for å oppnå samme sikkerhetsnivå som å opparbeide sikkerhetssoner rundt rullebanen. Dette kan blant annet være: forbedret vintervedlikehold, bedre trening av pilotene eller strengere operative restriksjoner i forhold til sikt og vind. Det siste vil medføre lavere regularitet og følgelig et dårligere tilbud til de reisende.

1. INNLEDNING

Nedenfor er det innledningsvis kort redegjort for bakgrunnen for utarbeidelsen av dette notatet samt hvilke problemstillinger som drøftes. Videre diskuteres betydningen av de regionale lufthavnene og det regionale flyrutetilbudet. Deretter redegjøres det for Avinor sine kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavn- og flyrutetjenester, og fordeler og ulemper ved en framtidig desentralisering av offentlige kjøp av flyruter diskuteres. Til slutt drøftes noen problemstillinger knyttet til framtidig lufthavnstruktur på det regionale flyrutenettet. Deler av innholdet i avsnitt 1.2-1.4 er basert på Solvoll og Amundsveen (2004).

1.1 Bakgrunn og problemstillinger

Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Nord-Trøndelag (LU) vedtok i desember 2004 å nedsette en politisk arbeidsgruppe som skal arbeide med sentrale problemstillinger knyttet til det regionale flyrutenettet. Bakgrunnen for vedtaket er blant annet takstutviklingen på de regionale flyrutene, tidvis dårlig regularitet samt trusler om nedleggelse av lufthavner. LU fikk høsten 2004 utarbeidet en rapport om status og aktuelle problemstillinger på det regionale flyrutenettet, jf. Solvoll og Amundsveen (2004). Dette arbeidet er delvis en oppfølging av denne rapporten. Deler av funnene i arbeidet vil presenteres på konferansen "kampen for et godt regionalt flytilbud" 23. og 24. januar 2006 i Bodø.

I dette arbeidet vil vi fokusere på et par sentrale problemstillinger knyttet til regional luftfart og det regionale flyrutetilbudet. Dette gjelder takstene og takstnivået på de regionale flyrutene, samt problemstillinger knyttet til konsekvenser av nye sikkerhetsforskrifter på de regionale lufthavnene. I tillegg vil vi beskrive utviklingen i antall fraktede passasjerer og flybevegelser på de regionale flyrutene i nord. Mer spesifikt vil vi:

1. Drøfte konsekvensene av dagens takstpolitikk på de regionale flyrutene og virkningene av reduserte takster, spesielt for offentlig sektor, samt beskrive utviklingen i fullpris- og rabattbilletter på 3 regionale rutestekninger og 2 stamrutestrekninger.
2. Diskutere mulige konsekvenser av forventede myndighetspålegg i form av økte sikkerhetskrav på de regionale lufthavnene.
3. Beskrive utviklingen i antall passasjerer reist til/fra de regionale lufthavnene i nord samt utviklingen i antall flybevegelser på de samme lufthavnene.

Punkt 1 belyses delvis ved sekundærdata (takster og takstutvikling på regionale flyruter vs. sentrale stamruter til/fra Nord-Norge samt informasjon fra reisevaneundersøkelser). Dessuten benyttes informasjon framkommet i intervjuer med et par nordnorske kortbanekommuner og ledere i noen bedrifter i landsdelen.

Punkt 2 belyses ved hjelp av informasjon fra samtaler med sentrale personer i Avinor samt ved bruk av dokumentasjon over kostnader ved aktuelle utbedringstiltak på de regionale lufthavnene i nord.

Punkt 3 belyses ved bruk av trafikkstatistikk utarbeidet av Avinor.

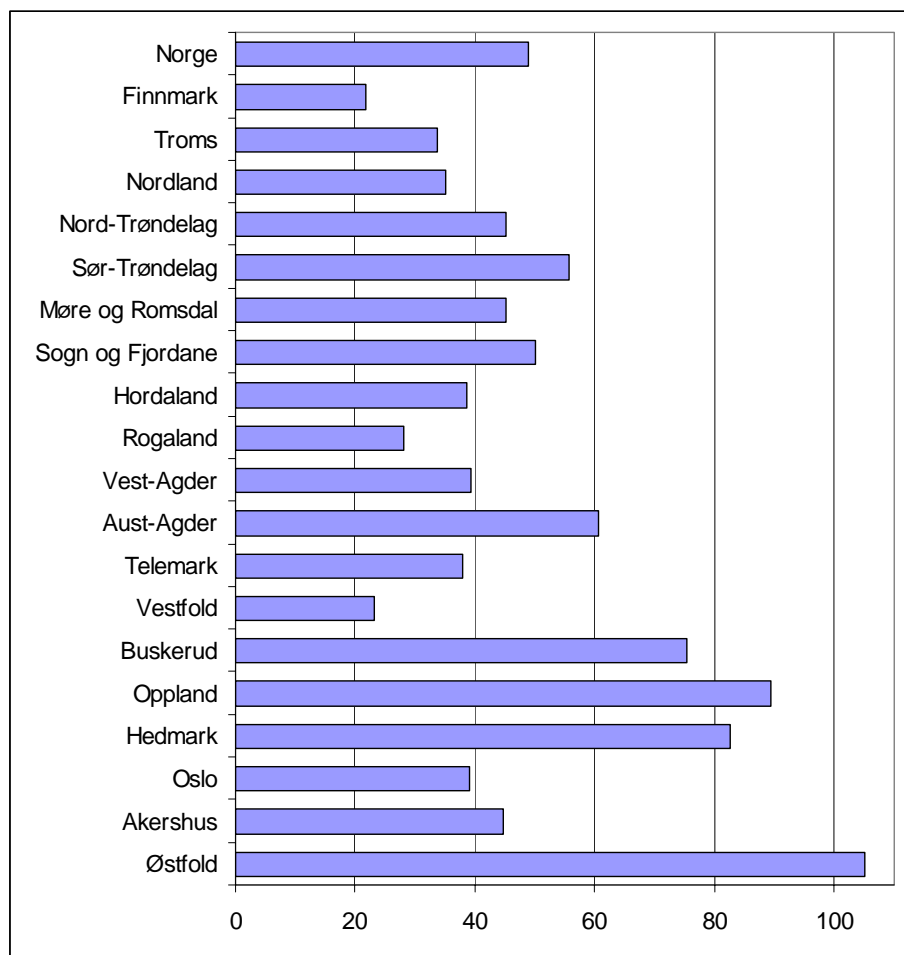
1.2 Flyplasstilgjengelighet og betydningen av regional luftfart¹

Landsdelene har svært forskjellig transportmessig utgangspunkt. I det sentrale Østlandsområdet er avstandene korte og veg- og jernbanetilbudet er godt utbygd. Nord-Norge har lange avstander og Vestlandet er preget høye fjell og dype fjorder. For å kompensere for de naturgitte ulempene er

¹ Første del av dette avsnittet, inkl. Figur 1.1, Figur 1.1 og Tabell 1.1, bygger på Lian m.fl. (2005).

flyplassdekningen god på Vestlandet og i Nord-Norge. Det er særlig utbyggingen av kortbaneflyplassene på 1970-tallet som har bidratt til dette. Denne utbyggingen har dermed vært svært viktig for disse landsdelene i mangel av andre gode transporttilbud. Andelen flyreiser blant lange reiser over 100 km er dermed klart høyere på Vestlandet og i Nord-Norge (23-24 % av lange reiser) enn på Østlandet og Agder (12-13 %). Trøndelag ligger i en midtstilling.

Generelt er flyplassdekningen svært i god i Norge. I Figur 1.1 vises gjennomsnittlig reisetid fra kommunesentret til nærmeste lufthavn i de ulike fylkene.



Figur 1.1: Gjennomsnittlig reisetid (min) til flyplass fra kommunesentret i 2005 etter fylke. Vektet etter befolkningsstørrelse i kommunene.

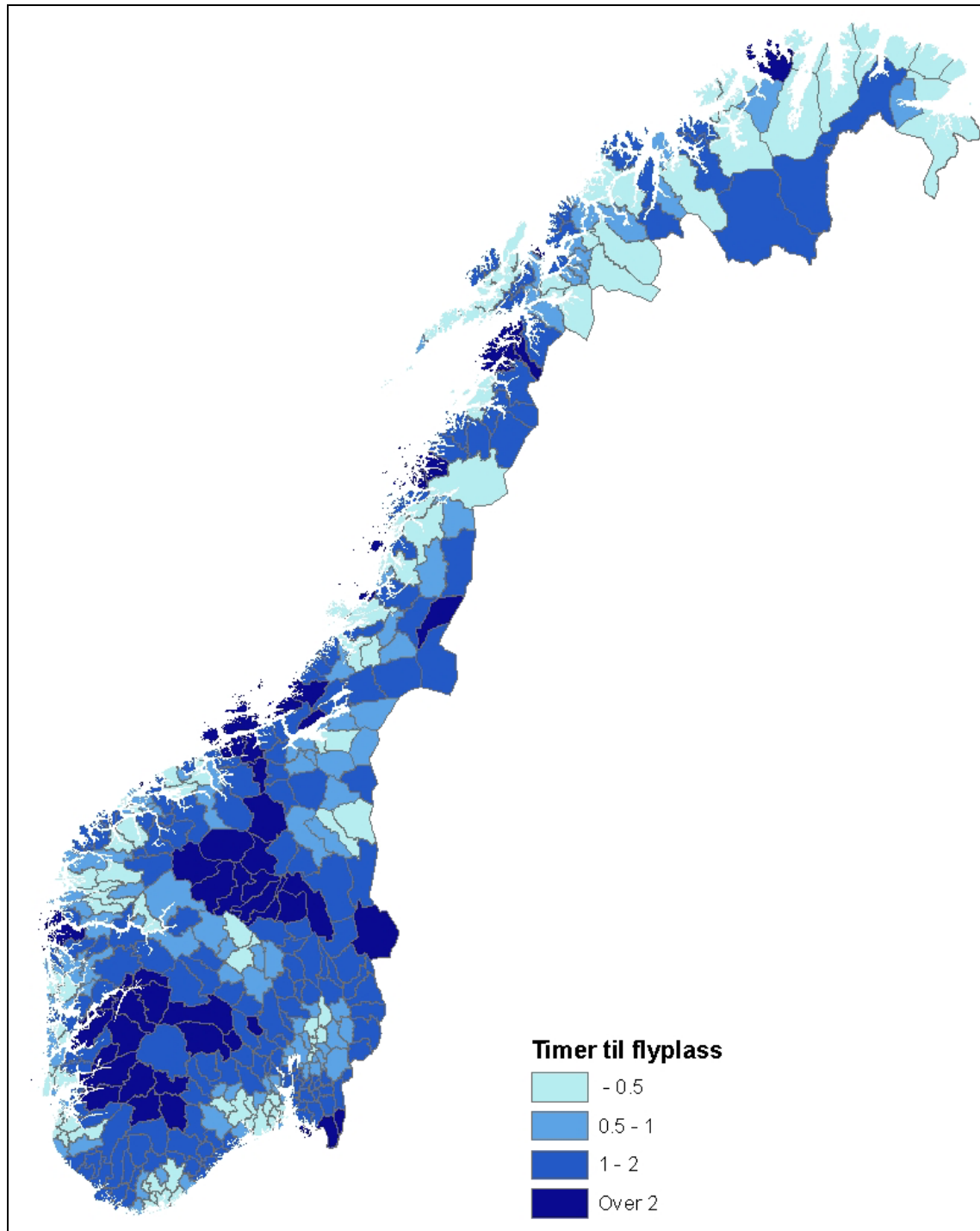
I gjennomsnitt er reisetiden 50 min fra kommunesentret til nærmeste flyplass. Østfold, Hedmark, Oppland og Buskerud er de fylker hvor innbyggerne har lengst reise til flyplassen. Finnmark, Vestfold og Rogaland er de fylker hvor innbyggerne har kortest reise til flyplassen. Hvis vi bryter tallene ned på landsdeler får vi en situasjon som vist i Tabell 1.1.

Tabell 1.1: Reisetid fra kommunesenter til flyplass i 2005. Vektet etter innbyggertallet i kommunen.

Reisetid	Sørøstlandet	Vestlandet	Trøndelag	Nord-Norge	I alt
0-0,5 time	20	66	16	67	36
0,5-1 time	39	13	57	14	32
1-2 timer	37	17	18	16	28
over 2 timer	4	4	9	3	4
I alt	100	100	100	100	100

Tabell 1.1 viser klart at Nord-Norge og Vestlandet har den beste flyplasstilgjengeligheten. 2/3 av innbyggerne her bor innenfor en halv time til flyplassen. På Sør- og Østlandet har 40 % over en time reisevei til flyplassen.

I Figur 1.2 vises et mer detaljert kart der det godt framgår at de indre dal- og fjordbygdene i Sør-Norge har lengst reisetid til flyplass. Langs kysten er reisetida til flyplass mange steder svært liten² Kartet i Figur 1.2 viser situasjonen i 2005.



Figur 1.2: Gjennomsnittlig reisetid (min) til flyplass fra kommunesenteret 2005.

² Reisetida er beregnet ut fra skiltet hastighet i ELVEG. I tråd med tidligere praksis er det ved beregning av gjennomsnittlig reisetid gitt et tillegg i reisetida på 11 % for Europaveg, 18 % for riksveg og 31 % for fylkesveg.

Det regionale flyplass- og rutenettet kan samlet sett oppvise en svært god samfunnsøkonomisk lønnsomhet, selv om det ikke kan utelukkes at det eksisterer muligheter for effektivisering i deler av rutenettet både i forhold til rute- og flyplassstruktur. Dagens flyrutetilbud er viktig i forhold til å opprettholde en desentralisert bosetting og et konkurransedyktig næringsliv i distriktene. I en analyse av nytten av det regionale flyrutenettet, (Bråthen og Hervik, 1992), ble det for eksempel fremhevet at det regionale flyrutenettet representerte:

- En betydelig tidsbesparelse i forhold til alternative transportmuligheter.
- Betjening av et næringsliv som i betydelig grad var eksportrettet.
- En nytte som var betydelig større enn statstilskuddet.

Det regionale flyrutenettet gir positive ringvirkninger i lufthavnens influensområder.³ Det er gjennom bedriftsintervjuer dokumentert at vareproduserende næringer som betjener markeder utenfor egen region vil tape dersom flyrutetilbudet svekkes. Spesielt påpekes det at bedrifter i Nord-Norge ved et svekket flyrutetilbud kan miste oppdrag i egen landsdel på grunn økt konkurranse fra bedrifter i Osloregionen. Således vil et dårligere regionalt flyrutetilbud medføre en konkurransevridning i favør av sentralt beliggende bedrifter med god tilgang til stamrutenettet, der tilbudet, både kapasitets- og prismessig, har bedret seg merkbart de seneste årene.⁴ Virksomheter innenfor offentlig sektor regner dessuten med at et dårligere flyrutetilbud vil bety et dyrere og/eller dårligere tjenestetilbud til befolkningen både på grunn av økte problemer med å rekruttere kvalifisert arbeidskraft men også på grunn av at kompetanseoppbygging blant personalet vil vanskeligjøres gjennom mindre reising på kurs og konferanser på grunn av økte reisekostnader.

En *direkte* indikasjon på viktigheten av det regionale flyrutetilbudet kan vi få ved å se på reisefrekvensen (antall reiser pr. innbygger) i ulike regioner. Denne er betydelig høyere i nord enn for landet som helhet. I Nord-Norge er reisefrekvensen med fly 4,22 mot for eksempel 1,04 på Østlandet, 2,32 på Vestlandet og 2,65 i Trøndelag.⁵ Hvis vi fokuserer kun på det regionale flyrutenettet finner vi samme tendens. I 2002 var for eksempel gjennomsnittlig antall reiser pr. innbygger bosatt i influensområdet til en *regional* lufthavn som følger: 1,6 (Vestlandet/Trøndelag), 2,6 (Nordland unntatt Lofoten/Vesterålen), 4,5 (Lofoten/Vesterålen) og 4,4 (Nord-Troms/Finnmark). Tendensen er naturlig nok at reiseaktiviteten er klart høyest der det er dårligst utbygd alternativ transport. Det kan imidlertid være at kombinasjoner av årsaker skaper høy reiseaktivitet, eksempelvis ved høy besøksfrekvens og/eller pendling til lokalt næringsliv i tillegg til svak tilgjengelighet til/fra sentrale knutepunkter. Et godt eksempel er reiseaktiviteten i forbindelse med Snøhvitutbyggingen i Hammerfest.⁶

En annen indikasjon på viktigheten til det regionale flyrutetilbudet, er det høye innslaget av arbeidsbetingede reiser. Andelen arbeidsbetingede reiser på regionalnettet er over 60 %, hvorav om lag 50 % er forretnings-/tjenestereiser. For jernbane og bil utgjør arbeidsbetingede reiser kun henholdsvis 22 % og 17 %. Andelen arbeidsbetingede reiser innen offentlig og privat sektor er høyest for rutene på Helgeland og Vestlandet, og øker generelt sett desto lenger sør en kommer i landet. Andelen arbeidsbetingede reiser som foretas av offentlig sektor øker imidlertid desto lenger nord i landet en kommer. I Nord-Norge er også andelen reiser i forbindelse med medisinsk behandling stedvis svært høy. Dette viser at det regionale flyrutetilbudet spiller en sentral rolle for befolkningens tilgjengelighet til helse-tjenester i denne delen av landet, jf. for øvrig kapittel 5.

³ Både Hervik (1988) og Lothe (1989) fant indikasjoner på at befolknings- og sysselsettingsveksten i verts-kommunene for kortbaneflyplassene hadde vært større enn for omkringliggende kommuner.

⁴ Se blant annet Kolstad og Solvoll (1997) og Kolstad (1997).

⁵ Tallene er hentet fra Destadli m.fl. (2004) og gjelder innenlandsreiser.

⁶ I 2002 var det 71 500 personer som reiste til/fra Hammerfest lufthavn. Året etter steg passasjertallet til 86 500 og i 2004 til 103 200. På to år er altså årlig trafikk økt med nesten 32 000 passasjerer, tilsvarende en økning på 44 %.

1.3 Offentlige kjøp og FOT-ruter

Samferdselsdepartementet kjøper bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavntjenester fra Avinor og bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyrutetjenester fra flyselskapene. Kjøpet av flyrutetjenester finner sted etter anbudskonkurranse. Begge ordningene har primært en regionalpolitisk begrunnelse.

Gjennom fastsetting av anbudsvilkårene stiller Samferdselsdepartementet krav til kapasitet, rutetider, ruteføring, frekvens, kategori luftfartøy og maksimaltakster for anbudsrutene. Departementet stiller dessuten krav om at anbudsselskapene skal delta i de til enhver tid gjeldende ordninger for gjennomgangspriser og sosiale rabatter. Ut over dette tilbyr selskapene på egen hånd ulike rabatter basert på kommersielle vurderinger. Maksimaltakstene på anbudsrutene blir regulert årlig i henhold til konsumprisindeksen, noe som betyr at takstene reelt sett skal ligge fast over tid.

Samferdselsdepartementets kjøp av flyruter utgjorde i 2004 om lag 420 mill. kr og i 2005 om lag 472 mill. kr, eller gjennomsnittlig rundt 500 kroner pr. passasjer. Basert på siste anbudsrunde, der driftsansvaret for 16 ruteområder ble tildelt 2. november 2005, forventes *samlede* kjøp i 2006 å bli på rundt 442 mill. kr, før betaling av kompensasjon til Widerøe pga. momsøkning fra 6 % til 7 % samt prisjusteringer på noen områder.⁷ En videreføring av eksisterende kontrakter ville gitt et tilskuddsbehov på vel 472 mill. kr. Det ser altså ut til at tilskuddsbehovet i 2006 kan bli opp mot 30 mill. kr lavere enn i 2005. Dette tilsvarer en reduksjon på 6 %.⁸

Med alt annet likt, vil lavere maksimaltakster medføre økt behov for kjøp av flyrutetjenester. Spørsmålet om takstnivået på de regionale flyrutene er derfor i stor grad et spørsmål om hvor mye penger staten ønsker å bruke på å opprettholde flyrutetilbudet på de regionale flyrutene. Siden 1997 har kjøpsbeløpet for flyruter reelt sett økt med vel 40 %. I tillegg til utgifter til kjøp av *flyrutetjenester* kommer om lag 264 mill. kroner, tilsvarende vel 300 kroner pr. passasjer til kjøp av *lufthavntjenester*. I St.meld. nr. 24 (2003-2004), Nasjonal transportplan 2006-2015, er det lagt opp til en ytterligere økning til 300 mill. 2004-kroner årlig i planperioden.

Et viktig spørsmål framover blir hvor mange flyruter som bør innlemmes i FOT-systemet samt hvilken produksjon som bør legges til grunn ved kjøp av flyrutetjenester på de aktuelle rutene. I avsnitt 1.2 ble det argumentert for at opprettholdelsen av et godt regionalt flyrutetilbud er svært viktig for næringslivet og den offentlige tjenesteytingen, og således er det regionale flyrutesystemet et viktig distriktpolitisk virkemiddel. På grunn av endringer som skjer på de kommersielle rutene, vil det også være viktig å ikke kun fokusere på dagens FOT-ruter, men også rette oppmerksomheten mot ruter der flyselskapene velger å avvikle eller redusere tilbudet.

Et annet aktuelt spørsmål er om staten ved Samferdselsdepartementet også i framtiden bør ha ansvaret for kjøp av flyrutetjenester eller om fylkene, som i dag kjøper lokale buss- og hurtigbåttjenester, også bør få ansvaret for kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter. Spørsmålet ble nærmere utredet i 1999 av Møreforskning, jf. Hervik og Ohr (1999). Forfatterne mente at en overføring av ansvaret fra staten til fylkene ville føre til større effektivitet i dette markedet, men konklusjonene fra utredningen er langt fra entydige.⁹ I følge Hervik og Ohr (1999) er det en del problemområder som må diskuteres i tilknytning til en framtidig delegering av innkjøpsansvaret.

Administrasjonskostnader. Det er i hovedsak fire fylker som har interesser i det regionale flyrutenettet. I dag er det stort sett to personer i Samferdselsdepartementet som har ansvaret for anbudsordningen, i tillegg til at en har tilgang til juridisk ekspertise. Ved en regionalisert ordning kan det bli behov for noen flere personer i hvert fylke, noe som innebærer at det samlet sett vil bli noe dyrere for det

⁷ Gjennomsnittlig årlig kompensasjon for de 16 ruteområdene utgjør 321,5 mill. kr. I tillegg kommer tilskudd til rutene i Finnmark samt helikopterruten mellom Værøy og Bodø som i 2006 samlet er anslått til vel 120 mill. kr.

⁸ det må presiseres at dette er foreløpige og relativt grove beregninger.

⁹ ECON (2000) er blant annet uenige i Møreforskings konklusjoner og argumenterer for at ulempene med en ansvarsdelegering er undervurdert mens fordelene er betydelig overvurdert.

offentlige å administrere en desentralisert innkjøpsordning. Operatørene vil også bli påført ekstra-kostnader når de må forholde seg til flere innkjøpere (flere fylkeskommuner).

Koordineringsproblemer. Dersom innkjøpsansvaret legges til fylkene, vil dette kreve samarbeid mellom noen fylker. Troms og Nordland vil for eksempel ha noen ruter som de må samarbeide om. Det er imidlertid lite som tyder på at de fire dominerende "kortbanefylkene" Finnmark, Troms, Nordland og Sogn og Fjordane ikke vil klare å administrere et ruteopplegg som i dag er klart inndelt i de fire regionene Finnmark, Lofoten/Ofoten/Vesterålen, Helgeland og Sogn og Fjordane. Utfordringen ligger i å få fremforhandlet et samlet flyrutetilbud, der mest mulig av stordriftsfordelene kan tas ut.

Konkurransen fra andre sektorer. Fylkeskommunene opererer i dag under knappe økonomiske rammer. En overtakelse av ansvaret for de regionale flyrutene, må derfor innebære at fylkene gjennom rammetilskuddsordningen får tilført "friske" penger. Sterkt press fra andre sektorer (spesielt skolesektoren) og de andre lokale samferdselstilbudene (buss- og hurtigbåtruter), innebærer imidlertid at en kan risikere at tilskuddene til de regionale flyrutene reduseres til tross for at disse tilskuddene kan innebære den beste samfunnsøkonomiske anvendelsen.

Ut fra punktene ovenfor er det ikke noe opplagt svar på spørsmålet om hvem som bør ha ansvaret for innkjøp av regionale flyruter i framtiden. Det er selvsagt også mulig å tenke seg en form for mellom-løsning, der innkjøpsordningen blir regionalisert slik at den inngår i rammetilskuddsordningen, men at staten fortsatt gjennomfører selve anbudsprosessen.

I den pågående diskusjonen om å fjerne fylkeskommunene og erstatte dem med færre og større regionale enheter, er regional luftfart og innkjøp av flyrutetjenester svært interessant når en skal tillegge det regionale forvaltningsnivået naturlige arbeidsoppgaver. Samferdsel vil klart være et område der regionene kunne få større innflytelse enn det fylkeskommunene har i dag. I sine innspill til "Distriktskommisjonen", jf. NOU 2004:19, *Livskraftige distrikter og regioner*, understreker de fleste fylkeskommunene betydningen av å kunne se ulike kommunikasjonsmidler (vei, bane, båt, fly og telekommunikasjon) i sammenheng, når infrastruktur og kollektivtransport skal planlegges. Dette vil særlig være aktuelt dersom regionene blir vesentlig større enn dagens fylker. Kommisjonen sier ingen ting om ansvaret for infrastrukturen, men ved en regional overtakelse av innkjøpsansvaret for flyrutene, vil det også være naturlig å vurdere eierforholdet til selve infrastrukturen (lufthavnene). En overføring av kostnadene ved driften av de regionale lufthavnene til et regionalt nivå, vil helt klart være et bidrag i forhold til å kunne se ulike transportformer i sammenheng ved samferdselsplanleggingen.

1.4 Lufthavnstruktur

Framtidig lufthavnstruktur er av flere årsaker et sentralt tema. I følge St.meld. nr. 24 (2003-2004), *Nasjonal Transportplan 2006-2015*, gjør følgende forhold det nødvendig med en nærmere vurdering av den regionale lufthavnstrukturen:

- Siden etableringen av kortbanenettet på slutten av 1960-tallet og begynnelsen av 1970-tallet har det funnet sted en betydelig utvikling av veginfrastrukturen i distriktene, noe som har ført til redusert reisetid langs veg mellom flere av de regionale lufthavnene.
- Utgiftene til kjøp av regionale flyruter og lufthavntjenester på de regionale lufthavnene har økt sterkt de siste årene. Et generelt etterslep i vedlikehold og investeringer vil øke infrastrukturkostnadene ytterligere i framtida. Dette må avveies mot behovet for økt statlig innsats i andre deler av transportsektoren, blant annet i forhold til veginvesteringer.
- Fra 1. januar 2005 skal EUs regler for beredskapstiltak mot terror og sabotasje etter planen innføres på regionallufthavnene. Dette vil medføre en betydelig kostnadsøkning.

- Flere av de regionale lufthavnene er operativt krevende. Revisjonen av forskrift om utforming av flyplasser kan medføre et betydelig investeringsbehov, eller føre til at dagens transportstandard må endres.

I vurderingen av framtidig regional lufthavnstruktur legges det vekt på de totale samfunnsmessige hensyn. Det skal tas utgangspunkt i besparelsene ved nedlegging, mulighet for alternative transporttilbud, flyoperative forhold, samt muligheten for å tilpasse lufthavnen til forventet revisjon av forskrift om utforming av flyplasser. Disse kriteriene vil bli veid mot vurderinger av regionale effekter på bosetting og sysselsetting, samt helsetjenestens behov for akuttmedisinsk beredskap. Ved nedlegging av lufthavner vil det bli lagt vekt på å finne gode transportalternativer og kompenserende tiltak i dialog med berørte parter.

Luftfartsverket foretok i 2001 en gjennomgang av lønnsomheten til de ulike regionale lufthavnene, og med utgangspunkt i denne gjennomgangen utarbeidet de en "kuttliste". Jf. Luftfartsverket (2001). I følge kuttlisten er det flere av de regionale lufthavnene i Nord-Norge som "henger i en tynn tråd". Blant annet vurderes lufthavnene i Namsos, Vardø og Narvik som samfunnsøkonomisk ulønnsomme med *klar* margin, mens lufthavnene i Svolvær, Mosjøen og Honningsvåg også er definert som samfunnsøkonomisk ulønnsomme, men med *usikker* margin. Ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003-2004) *Nasjonal Transportplan 2006-2015*, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004), foreslås det at Narvik lufthavn, Framnes, blir lagt ned når gjeldende anbudskontrakt går ut 31. mars 2006. Denne nedleggelsen gikk imidlertid Stortinget imot.

I tillegg til å legge ned lufthavner utredes det også muligheter til å opprette nye. I Nord-Norge er utredningen om en felles flyplass på Helgeland det prosjektet som har blitt mest diskutert. En utredning om de tekniske mulighetene til å lokalisere en ny flyplass, til erstatning for lufthavnene i Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana, ble lagt fram av Avinor i juni 2003, jf. Avinor (2003a). Konklusjonene i rapporten er at det finnes et aktuelt alternativ i Vefsn kommune (Kråkstad) der det kan være mulig å oppnå rimelig tilfredsstillende flyoperative, regularitetsmessige og lokaliseringmessige forhold. Det er også et ønske om en nærmere vurdering av en felles flyplass for Lofoten til erstatning for lufthavnene i Svolvær og Leknes samt en utredning av om en av de eksisterende flyplassene i Vardø og Vadsø kan bli framtidig felles lufthavn for dette området.

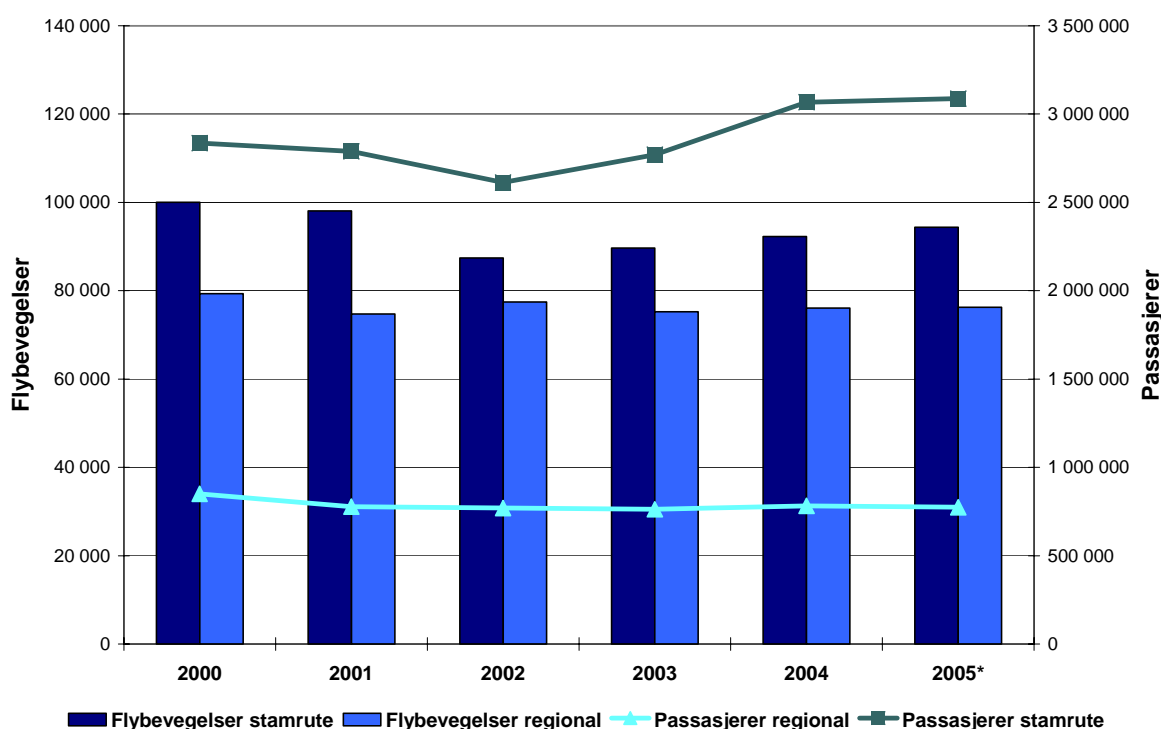
En interessant sak i tilknytning til framtidig lufthavnstruktur, er bystyret i Narvik sitt vedtak i oktober 2000, der det står at "Narvik kommune vil godta at Luftfartsverket avvikler sitt engasjement på Narvik Lufthavn etter at Hålogalandsbrua står ferdig". Bartholdsen (2000). Dersom Hålogalandsbrua til 1,5 mrd. kroner bygges, reduseres avstanden fra Narvik til Evenes fra 75 kilometer til 56 kilometer, noe som for de lokale politikerne i Narvik er et tilstrekkelig kompenserende tiltak for å gi fra seg Framnes lufthavn. Framtidig flyplasstruktur reiser derfor en rekke interessante problemstillinger for transportstandard i Nord-Norge, spesielt når slike endringer kobles opp mot en kraftig opprusting av vegnettet eller andre kompenserende tiltak. Det er derfor viktig å se med åpne øyne på den prosessen som er startet, og diskutere hvilke kompenserende tiltak som kan være med på å gjøre framtidig lufthavnstruktur til et regionalpolitisk aktuelt tema å gå nærmere inn i. I tråd med nedgangen i Avinor sine kommersielle inntekter, og usikkerhet knyttet til omfanget av statens kjøp av luftfartstjenester, vil flyplasstrukturen sannsynligvis bli et stadig tilbakevendende samferdselspolitisk tema framover.

2. REISEAKTIVITET

I dette kapitlet gis en beskrivelse av antall reiser og antall flybevegelser på de regionale lufthavnene i Nord-Norge og Nord-Trøndelag i 2003 og 2004. Basert på forventede trafikk tall for 2005, gis også en kommentar til utviklingen fra 2004 til 2005.

2.1 Reiseaktivitet

I Figur 2.1 vises utviklingen i antall befordrede passasjerer og antall flybevegelser i perioden 2000 til 2005 på stamruteflyplassene og de regionale flyplassene i våre fire nordligste fylker.



Figur 2.1: Antall passasjerer og flybevegelser på stamflyplassene og de regionale flyplassene i Nord-Norge og Nord-Trøndelag, 2000-2005.¹⁰ (Kilde: Avinor).

Figur 2.1 viser for det første at både antall passasjerer og antall flybevegelser varierer relativt lite på de regionale lufthavnene. I den perioden vi betrakter var antall passasjerer reist til/fra de regionale lufthavnene lavest i 2003 med 763 343 og høyest i 2000 med 849 851. Antall flybevegelser var lavest i 2001 med 74 736 og høyest i 2000 med 79 351. I 2004 ble det fraktet 782 000 passasjerer fordelt på 76 063 flybevegelser. I 2005 forventes det at det vil bli fraktet om lag 774 000 passasjerer og utføres ca. 76 200 flybevegelser. Det ser altså ut som om antall passasjerer reist til/fra regionallufthavnene i nord vil reduseres med om lag 1 % i 2005 sammenlignet med 2004, mens antall flybevegelser vil øke med 0,3 %. Dette trekker i retning av en gjennomsnittlig lavere kabinfaktor.

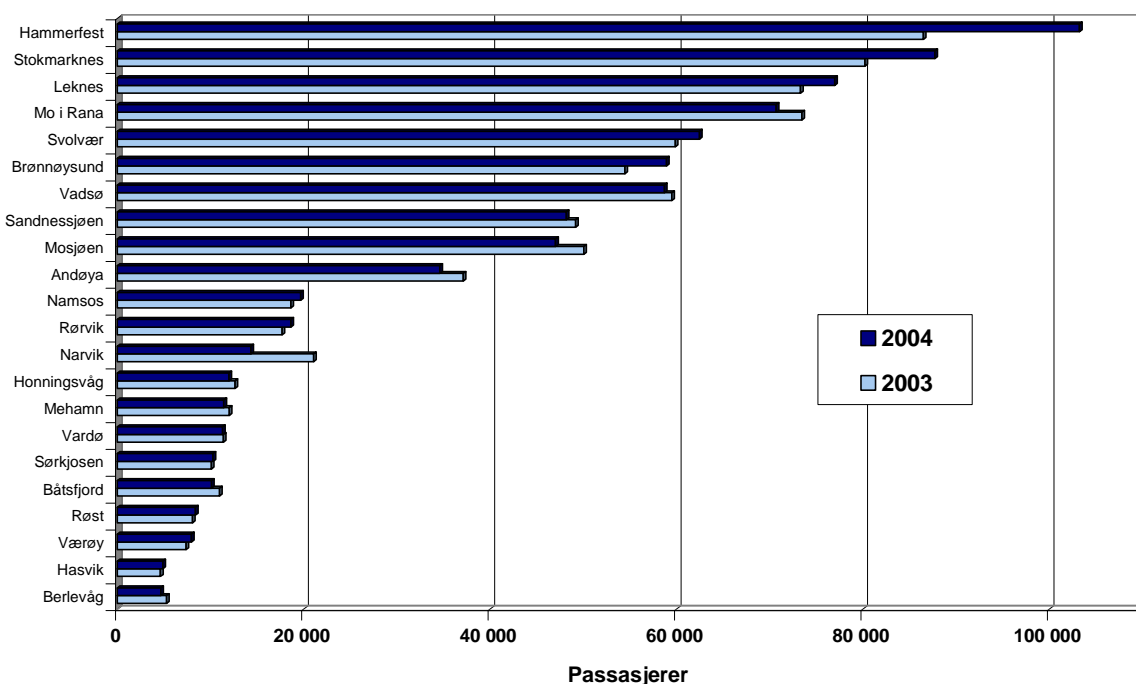
På stamflyplassene har både antall passasjerer og antall flybevegelser variert en del de 6 seneste årene. Antall passasjerer nådde en topp i 2004 med i alt 3 067 726 passasjerer fordelt på nesten 92 256 flybevegelser. I 2005 forventes det å bli fraktet om lag 3 087 000 passasjerer og bli gjennomført 94 400

¹⁰ Tallene for både passasjerer og flybevegelser (antall avganger og landinger) er knyttet til ordinær rutetrafikk. Tallene for 2005 er estimert på grunnlag av trafikkendringene i perioden januar til november fra 2004 til 2005. Trondheim lufthavn Værnes regner vi ikke som en stamflyplass i nord.

flybevegelser. Dersom desember blir en normal måned, vil antall passasjerer i 2005 øke med 0,6 % sammenlignet med foregående år, mens antall flybevegelser forventes å øke med 2,3 %. Som på regionallufthavnene trekker dette i retning av en noe redusert kabinfaktor.

2.1.1 Passasjerer

I Figur 2.2 vises antall passasjerer reist til eller fra de regionale lufthavnene i nord i 2003 og 2004. Lufthavnene er rangert etter situasjonen i 2004. I vedlegg 1 er det gitt en samlet oversikt over antall befordrede passasjerer i 2000, 2001, 2002, 2003, 2004 og 2005 (tall for 2005 er beregnet med utgangspunkt i endringen i antall befordrede passasjerer i perioden januar – november i 2004 og 2005) på de regionale lufthavnene i Nord-Norge og Nord-Trøndelag. Her er også stamruteflyplassene i nord tatt med.

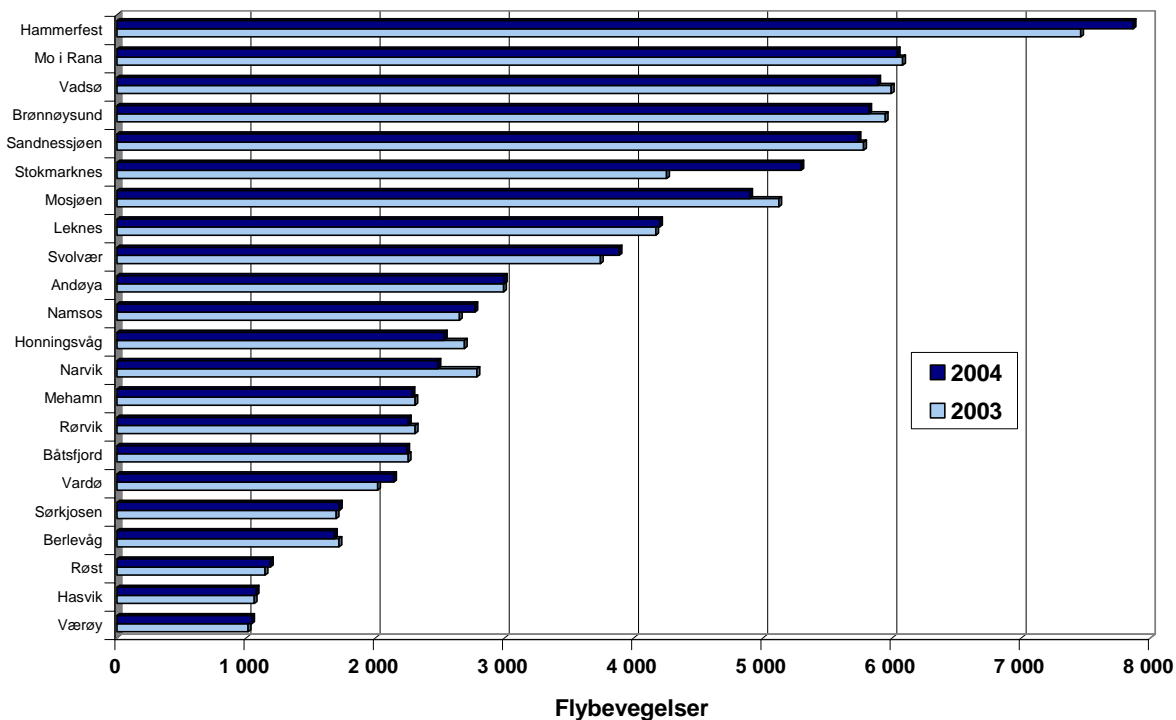


Figur 2.2: Antall passasjerer reist til/fra de regionale lufthavnene i Nord-Norge og Nord-Trøndelag i 2003 og 2004. (Kilde: Avinor).

Figur 2.2 viser at lufthavnene i Hammerfest og Stokmarknes hadde flest reisende mens lufthavnene i Berlevåg og Hasvik hadde lavest trafikk. Samlet sett ble det befordret 2,4 % flere passasjerer i 2004 enn i 2003. Dette tilsvarer nesten 19 000 passasjerer. Det var lufthavnene i Hammerfest og Stokmarknes som hadde størst relativ trafikkøkning med henholdsvis 19 % og 9 %, mens lufthavnene i Narvik og Berlevåg opplevde størst relativ tilbakegang med henholdsvis 32 % og 12 %.

2.1.2 Flybevegelser

I Figur 2.3 har vi vist antall flybevegelser (avganger og landinger) i 2003 og 2004 for de samme lufthavnene som i Figur 2.2. Lufthavnene er rangert etter situasjonen i 2004.



Figur 2.3: Antall flybevegelser på de regionale lufthavnene i Nord-Norge og Nord-Trøndelag i 2003 og 2004. (Kilde: Avinor).

Som Figur 2.3 viser, var det flest flybevegelser ved lufthavnene i Hammerfest og Mo i Rana mens Værøy og Hasvik hadde færrest avganger og landinger. Totalt sett var det vel 1 % flere flybevegelser i 2004 enn i 2003.¹¹ Størst relativ økning i antall flybevegelser finner vi ved lufthavnen i Stokmarknes. Her var økningen på 24 %. Størst reduksjon i antall flybevegelser finner vi i Narvik. Her gikk antall flybevegelser ned med 11 % fra 2003 til 2004.

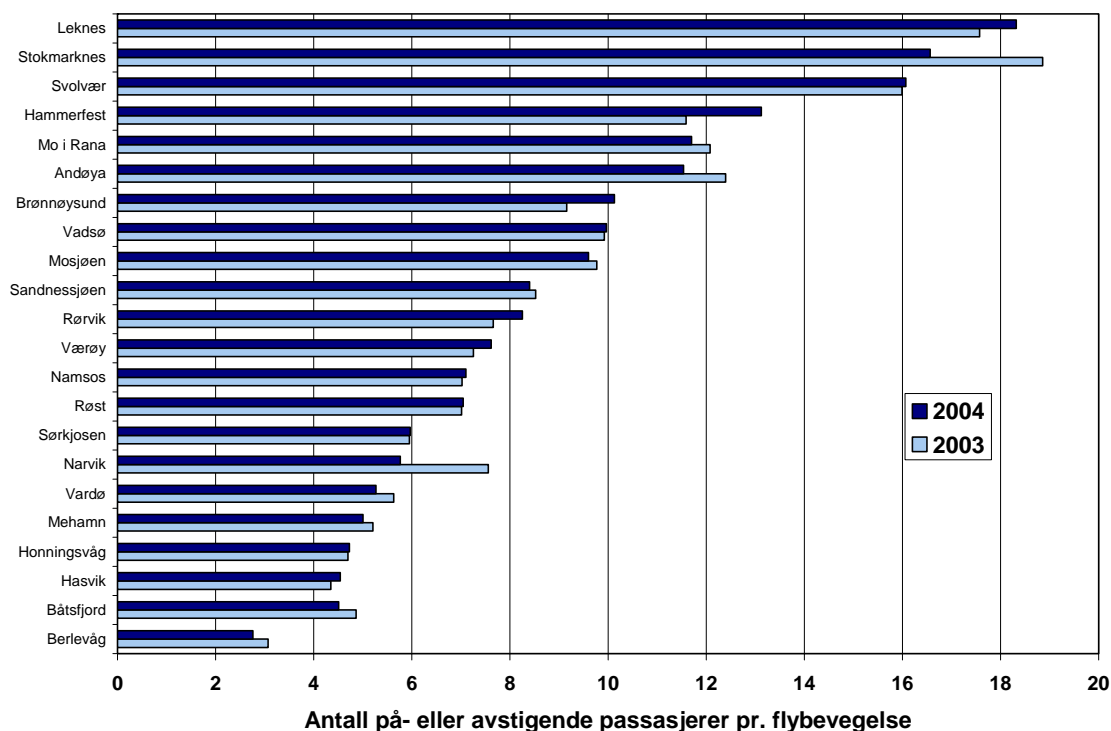
2.1.3 Passasjerer pr. flybevegelse

Figur 2.4 viser antall passasjerer (på- og avstigende) pr. flybevegelse på de regionale lufthavnene i våre fire nordligste fylker i 2003 og 2004.

På grunn av ruteføring og delvis flytype, blir rangeringen mellom lufthavnene noe forskjellig fra antall passasjerer reist til/fra de ulike lufthavnene. Værøy og Røst, som kun har forbindelse til/fra Bodø, blir dermed flyttet lenger oppover i figuren, mens Hammerfest som er et nav på kystruten i Finnmark faller noe nedover. I Leknes og på Stokmarknes var det i 2004 for eksempel i gjennomsnitt ca. 18 og 17 passasjerer som gikk av eller på et fly ved hvert flyanløp. Tilsvarende tall for Berlevåg og Båtsfjord var henholdsvis 3 og 5. Totalt sett var det 1,3 % flere passasjerer pr. flybevegelse i 2004 sammenlignet med 2003.

Størst relativ økning i antall passasjerer pr. flybevegelse finner vi i Hammerfest og Brønnøysund. Økningen var på henholdsvis 13 % og 11 %. Størst relativ tilbakegang finner vi på lufthavnene i Narvik og på Stokmarknes med en nedgang på henholdsvis 24 % og 12 % fra 2003 til 2004.

¹¹ Da passasjerøkningen relativt sett er større enn økningen i antall flybevegelser, og siden flytyper og ruteføring er omtrent uendret fra 2003 til 2004, må dette bety at kabinfaktoren var noe høyere i 2004 enn i 2003.



Figur 2.4: Antall på- eller avstigende passasjerer pr. flybevegelse på de regionale lufthavnene i Nord-Norge og Nord-Trøndelag i 2003 og 2004. (Kilde: Avinor).

2.1.4 Situasjonen pr. november 2005

I avsnittene foran er trafikkutviklingen fra 2003 til 2004 beskrevet. I og med at dette notatet skal ferdigstilles før tallene for 2005 foreligger, vil vi her antyde hvilke endringer vi kan forvente oss fra 2004 til 2005 basert på trafikkutviklingen t.o.m. november 2005.

Som antydnet innledningsvis i avsnitt 2.1, kan vi på lufthavnene i Nord-Norge og Nord-Trøndelag¹² forvente følgende trafikale endringer fra 2004 til 2005:

- På stamflyplassene forventes antall passasjerer å øke med 0,6 % mens antall flybevegelser ser ut til å øke med 2,3 %.
- På regionallufthavnene forventes antall passasjerer å reduseres med 1 % mens antall flybevegelser forventes å øke med 0,3 %.

Dersom disse prognosene slår til, innebærer det at den gjennomsnittlige kabinfaktoren blir noe lavere i 2005 enn i 2004, spesielt på stamflyrutene.

Hvis vi ser litt nærmere på trafikkutviklingen på de enkelte lufthavner, vil vi spesielt kommentere følgende:

På stamflyplassene er det spesielt ved Alta lufthavn at det forventes en særlig stor trafikkendring. Her ser det ut som om antall passasjerer vil øke med over 40 000 (tilsvarende en økning på 14 %). Antall flybevegelser forventes å øke relativt like mye som antall passasjerer. Ellers ser det ut som om vi får en reduksjon i antall passasjerer på om lag 9 % ved Lakselv lufthavn. Ved de andre lufthavnene for-

¹² Når det gjelder stamflyplassene har vi ikke tatt med Trondheim lufthavn Værnes. Dvs. at vi som stamflyplasser i nord inkluderer Bodø lufthavn, Harstad/Narvik lufthavn, Bardufoss lufthavn, Tromsø lufthavn, Alta lufthavn, Lakselv lufthavn og Kirkenes lufthavn.

ventes endringene både i antall passasjerer og antall flybevegelser fra 2004 til 2005 å bli mindre enn ± 3 %.

Ved de 22 regionale lufthavnene forventes det en nedgang i antall passasjerer ved 16 lufthavner og en økning ved 4 lufthavner. Ved de resterende 2 lufthavnene forventes en trafikk på om lag samme omfang som i 2004.

Det er spesielt to lufthavner som skiller seg ut med en forventet *negativ* trafikkutvikling. Dette er Værøy og Sørkjosen. Her forventes det en nedgang i antall passasjerer på henholdsvis 20 % og 14 %. Ellers forventes det også færre passasjerer på lufthavnene i Øst-Finnmark (Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn og Honningsvåg). Her er nedgangen mellom 6 % og 10 %.

Av de lufthavnene der det forventes *økt* trafikk, er det Mosjøen som skiller seg ut med en forventet vekst på nesten 4 000 passasjerer, som tilsvarer en økning på rundt 8 %. Det er også forventet at trafikkveksten ved Hammerfest lufthavn fortsetter. Her kan antall passasjerer havne rundt 106 000 i 2005.

3. TAKSTUTVIKLING OG TAKSTNIVÅ

I dette kapitlet fokuserer vi på takstene og takstutviklingen både på stamrutenettet og det regionale flyrutenettet i nord. Vi beskriver innledningsvis takstutviklingen (fullpris (fullt fleksibel billett) og høyeste rabatterte billett) på noen rutestrekninger både på stamrutenettet og det regionale rutenettet. Basert på søk på Internett beskriver vi prisene på reiser til Oslo fra ulike områder i Nord-Norge mens vi på bakgrunn av reisevaneundersøkelser viser gjennomsnittsprisen på reiser til hovedstaden fra lufthavnene i Nord-Norge.

3.1 Takstutvikling

I dette avsnittet gis en oversikt over takstutviklingen på 3 regionale flyruter i Nord-Norge og Nord-Trøndelag samt på stamflyrutene mellom Tromsø og Oslo og mellom Bodø og Oslo. Vi har valgt ut en regional rute i Nord-Trøndelag; Namsos-Trondheim, en i Nordland; Leknes-Bodø samt en i Troms og Finnmark; Hammerfest-Tromsø. De to første er underlagt anbudsforskriftene (FOT-ruter) mens ruten mellom Hammerfest og Tromsø drives på rent kommersielle vilkår. Alle 3 rutene har vært betjent av Widerøes flyveselskap i den aktuelle perioden 2000-2005.

Når det gjelder stamrutene mellom Bodø og Oslo og mellom Tromsø og Oslo, så var disse kun betjent av SAS og Braathens, i Tromsø fram til september 2002 og i Bodø fram til i mai 2003, inntil Norwegian åpnet sine første ruter på disse strekningene. For en grundig beskrivelse av denne utviklingen kan vi vise til Amundsveen (2004).

Vi har tatt utgangspunkt i *fullpris* (fullt fleksibel billett) samt *rabattert pris* (høyeste rabatt og ingen fleksibilitet). Prisen på fullprispilletter er interessante da dette er billetter som benyttes mye ved arbeidsbetingede reiser, der reisen ofte ikke kan planlegges lang tid i forveien og/eller der behovet for å kunne endre billetten er viktig. Rabatterte priser er interessante siden dette er billetter som benyttes til fritidsreiser der reisen ofte kan planlegges i god tid og/eller der de reisende er mer fleksible i forhold til reisetidspunkt.

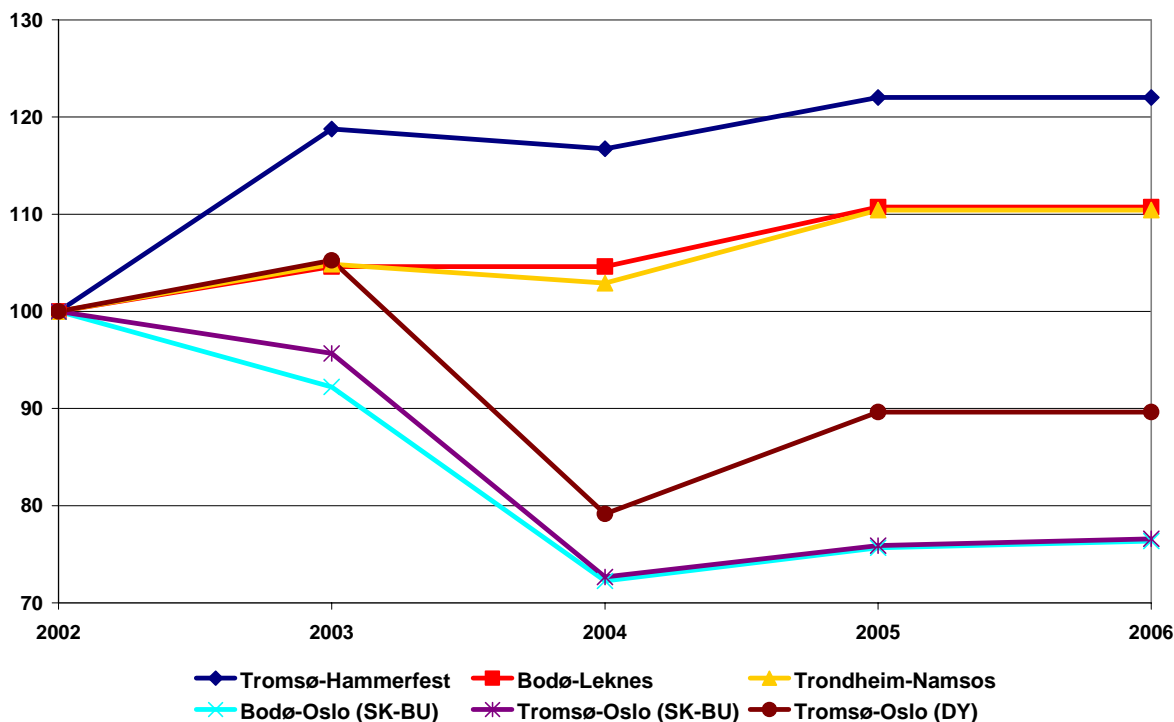
Beregningene som Figur 3.1 og Figur 3.3 baseres på er som følger:

- Prisene er inkludert *alle* avgifter, moms og servicehonorar (laveste).
- Prisene gjelder en vei, selv om det til flere av de rabatterte billettene i perioden har vært knyttet betingelser som tur/retur osv.
- Rabattert billett er høyest rabatterte billett tilgjengelig for *alle*.
- I 2002 og 2003 er alle priser pr. 1. april.
- Alle priser i 2004 og 2005 er fra oktober/november.
- Alle priser i 2006 er pr. januar.

Takstutviklingen er presentert indeksert (som relative endringer). I vedlegg 2 viser vi takstene som ligger til grunn for utarbeidelsen av både Figur 3.1, Figur 3.2 og Figur 3.3. Her er også takstene vist helt tilbake til 1997.

3.1.1 Fullpris

Figur 3.1 viser utviklingen i fullpristakst på de regionale flyrutene Tromsø-Hammerfest, Bodø-Leknes og Trondheim-Namsos samt på stamrutene Bodø-Oslo og Tromsø-Oslo fra april 2002 til januar 2006.



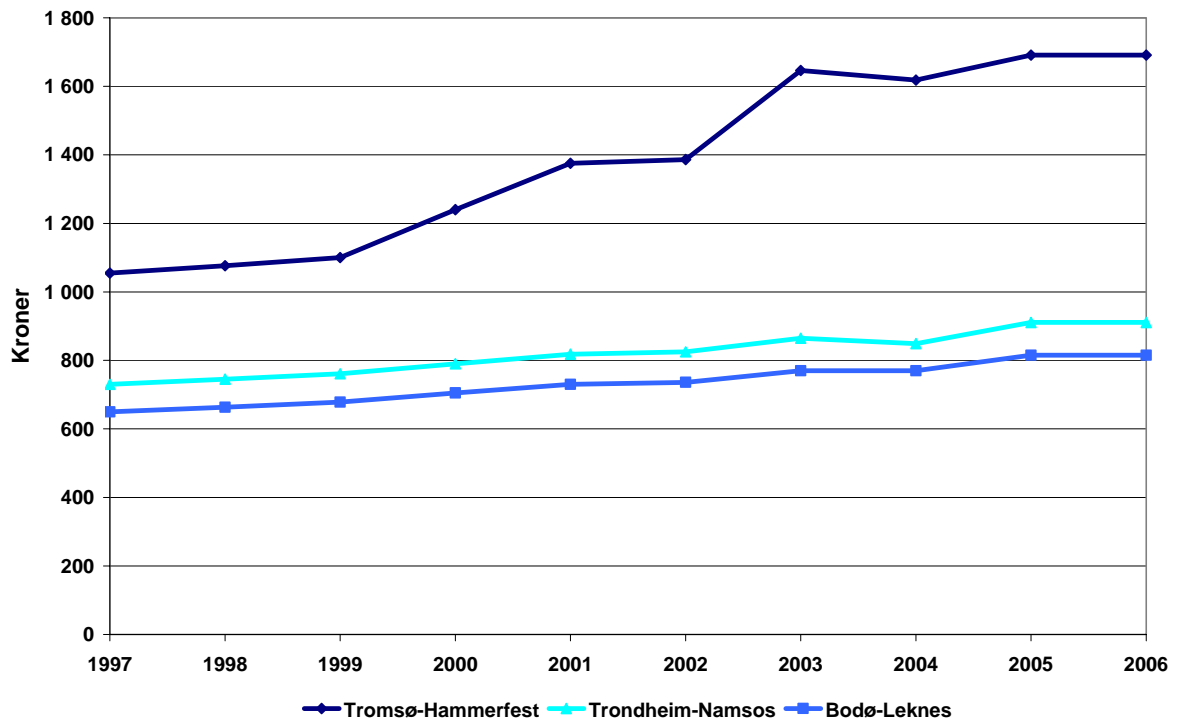
Figur 3.1: Takstutviklingen på utvalgte rutestrekninger indeksert. Periode 2002-2006. Fullpris. Nominelle priser. 1. april 2002 = 100.

Ut fra Figur 3.1 ser vi at fullpristakstene mellom Bodø og Oslo og Tromsø-Oslo har blitt redusert fra 2002 til 2006. Reduksjonen på SAS-Braathens sine ruter er på 23 %, mens Norwegian har redusert sine fullpristakster med 10 %. Prisutviklingen på de to regionale FOT-rutene (Leknes-Bodø og Namsos-Trondheim) har vist en noe annen utvikling. Her har prisene fra 2002 til 2006 økt med 10-11 %. For eksempel kostet en fullprispillett mellom Trondheim og Namsos 825 kroner i 2002. Tilsvarende billett koster 911 kroner i januar 2006. En fullprispillett med SAS-Braathens mellom Tromsø og Oslo kostet 3 144 kroner i 2002 mens den koster 2 408 kroner i 2006. Norwegian tar 1 694 kr for sin fullprispillett fra både Tromsø og Bodø.

Hvis vi betrakter ruten Hammerfest-Tromsø, så har takstøkningen her vært større enn på de to FOT-rutene vi ser på. Fra 2002 til 2006 steg fullpristaksten med 22 % på denne ruten. Hvis vi går helt tilbake til 1997, så har takstøkningen på ruten mellom Tromsø og Hammerfest vært på 60 %. I 1997 kostet billetten 1 055 kroner mens den i januar 2006 koster 1 691 kroner. På de to FOT-rutene har fullpristakstene steget med om lag 25 % i samme periode. Spesielt interessant er det å registrere takstutviklingen på ruten Hammerfest-Tromsø, som ikke er underlagt FOT, og der Widerøes flyveselskap er eneste operatør. Man kan spørre seg om den store takstøkningen her er en "Snøhviteffekt"?

Det er en uttrykt målsetting at fullpristakstene på de regionale rutene skal følge utviklingen i konsumprisindeksen. Fra 2002 til 2005/2006 har den generelle prisstigningen vært om lag 5,8 %. Som vist i Figur 3.1 har prisene på to av FOT-rutene i nord økt med vel 10 %. Fra 1997 har fullpristakstene økt med 25 % mens konsumprisindeksen har økt med kun 19 %. Dersom dette er situasjonen også på de andre FOT-rutene, innebærer det at fullpristakstene på de regionale flyrutene øker betydelig mer enn konsumprisindeksen.

Takstutviklingen fra 1997 og fram til i dag for de tre regionale rutene vi ser på er vist i Figur 3.2.



Figur 3.2: Takstutviklingen på tre regionale rutestrekninger. Periode 1997-2006. Fullpris. Nominelle priser.

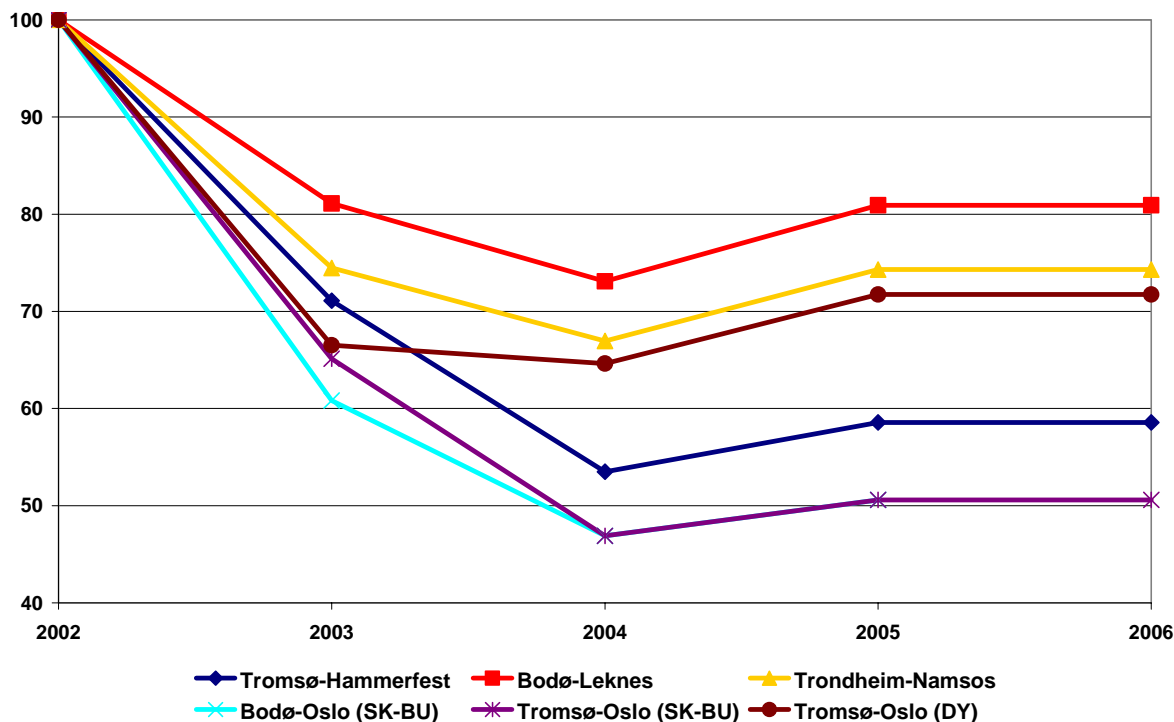
Figur 3.2 viser den betydelige takstøkningen som har funnet sted på ruten mellom Tromsø og Hammerfest, spesielt etter 1999. På de to andre rutene ser vi at takstøkningen har vært langt mer moderat.

3.1.2 Rabattert pris

Figur 3.3 viser takstutviklingen for rabatterte takster (høyeste rabatt) på de samme rutestrekningene som i Figur 3.1. Figuren viser kun utviklingen i prisen på den høyest rabatterte billetten og sier selvsagt ingen ting om hvor mange slike billetter som er tilgjengelig for brukerne samt hvordan en får tilgang til billettene. For å kunne vurdere om rabattordningene er blitt bedre eller dårligere, må en ha informasjon om tilgjengeligheten til disse billettene. Hvor mange rabatterte billetter har blitt solgt de ulike år? Et "nest beste" alternativ vil være å få tilgang til en oversikt over gjennomsnittsprisen pr. passasjer (pris pr. solgte sete) i perioden. Da vil en få en indikasjon på hvordan taksten til en "gjennomsnittspassasjer" har utviklet seg.¹³

I avsnitt 3.2.2 har vi på bakgrunn av en reisevaneundersøkelse fra 2003 vist hvordan gjennomsnittlig billettpris til/fra Oslo varierer mellom de ulike lufthavner i nord.

¹³ Opplysninger i media tyder på at gjennomsnittsprisen pr. passasjer jevnt over har blitt redusert etter 2002 både på stamrutene og på de regionale rutene. Dette er ikke overraskende når vi betrakter Figur 3.1 og Figur 3.3. Hvis vi beveger oss ned på rutenivå er det imidlertid ikke sikkert at dette bildet er representativt for alle ruter. Denne type informasjon er det imidlertid ikke mulig å få fra flyselskapene.

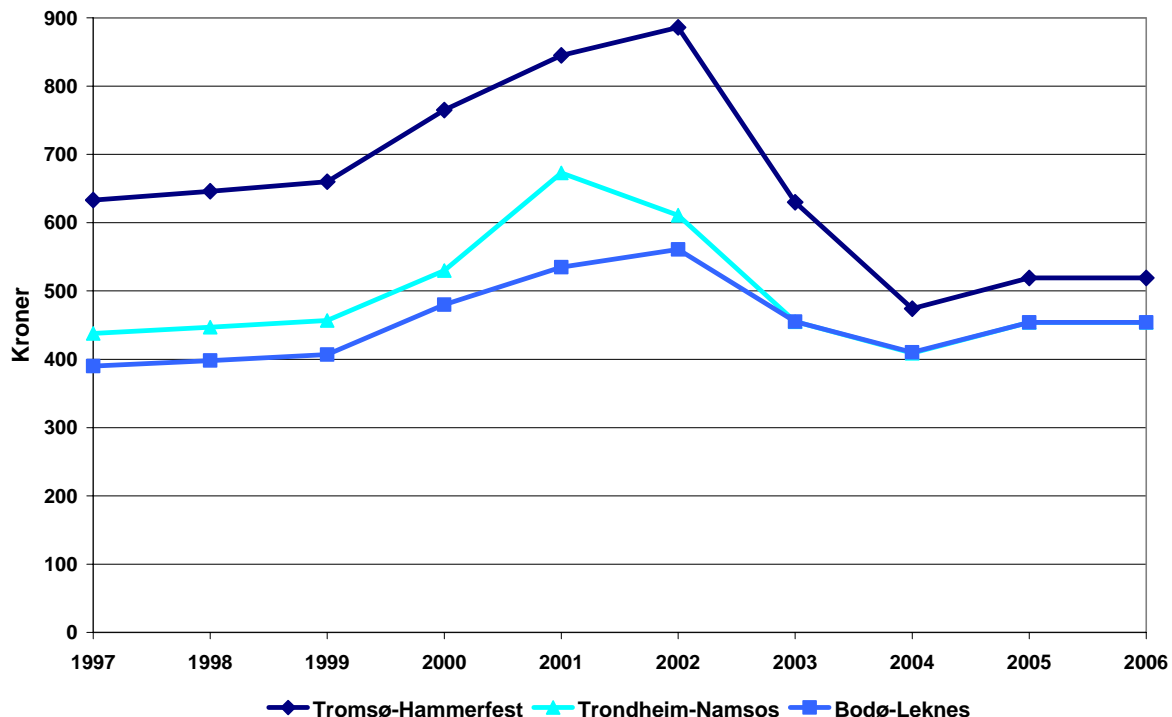


Figur 3.3: Takstutviklingen på utvalgte rutestrekninger indeksert. Periode 2002-2006. Høyeste rabatterte takst. Nominelle priser. 1. april 2002 = 100.

Som Figur 3.3 viser, gikk prisen på rabattbilletter, både på de regionale flyrutene og på stamrutenettet ned fra 2002 til 2004. Nedgangen på de regionale rutene var fra 27 % til 47 %, størst på ruten Tromsø-Hammerfest. På stamflyrutene reduserte Norwegian høyeste rabatterte billett med 35 % mens SAS-Braathens billigste billetter hadde en prisnedgang på 53 %. Etter 2004 har de laveste takstene steget noe, der økningen på de regionale rutene har vært relativt sett størst. I dag er prisen på den høyest rabatterte billetten på rutene Leknes-Bodø og Namsos-Trondheim om lag den samme som i 1997 når vi tar hensyn til prisstigningen.

Hvis vi sammenholder rabatttakstene med fullpristakstene, vil vi se at rabattpolitikken til Widerøes flyveselskap, i hvert fall når det gjelder høyeste rabatterte billett, har endret seg etter 2000. Før 2000 var laveste pris 60 % av fullpristakst på alle rutestrekninger. Etter 2000 har for det første dette likhetsprinsippet blitt forlatt og for det andre har forskjellen mellom fullpris og høyeste rabatterte pris økt etter en forbigående reduksjon fram til 2002. Høsten 2005 er for eksempel laveste pris 31 % av fullpris på strekningen Hammerfest-Tromsø, mens laveste pris på strekningene Namsos-Trondheim og Leknes-Bodø utgjør henholdsvis 48 % og 53 % av fullpris. Etter 2000 har altså Widerøes flyveselskap begynt å differensiere sine rabatter sannsynligvis slik at selskapet gir størst rabatter på strekninger der passasjerene har høyest prisfølsomhet.

I Figur 3.4 vises det hvordan høyeste rabatterte pris har utviklet seg fra 1997 og fram til i dag for de tre aktuelle regionale rutene.



Figur 3.4: Takstutviklingen på tre regionale rutestrekninger. Periode 1997-2006. Høyeste rabatterte takst. Nominelle priser.

Av Figur 3.4 ser vi at prisen på høyeste rabatterte billett økte fram til 2002. Etterpå har, som tidligere vist, takstene gått betydelig ned, spesielt på ruten mellom Hammerfest og Tromsø.

3.2 Takstnivå og oppnådde billettpriser

Vi vil her ser på strukturen i billettprisene samt oppnådde priser. Vi er spesielt opptatt av forholdet mellom priser på stamrutenettet og priser på regionalnettet samt prisen på gjennomgående reiser. Dataene for oppnådde priser stammer fra Reisevaneundersøkelsen på fly 2003, jf. Denstadli m.fl. (2004). Dette er en omfattende undersøkelse med 70 000 intervjuer som er egnet til å gi resultater for de fleste enkeltflyplasser. 85 % har svart på spørsmålet om billettpris for tur/retur reisen.

Dataene for tilgjengelige priser er hentet på Internett hos Widerøe onsdag 2. november 2005. Vi har sett på flytilbudet på 10 regionale lufthavner med trafikkgrunnlag på 40 000 passasjerer eller mer på strekningen fra Brønnøysund til Vadsø (fire på Helgeland, fire i Lofoten/Vesterålen og Hammerfest og Vadsø). For tjenestereiser (fullt fleksibel billett) har vi antatt utreise onsdag 9. november før kl. 10.00, med retur torsdag 10. november etter kl. 15.00. For fritidsreiser har vi antatt utreise torsdag 24. november etter kl. 14.00, med retur søndag 27. november etter kl. 15.00. Vi har funnet laveste tilgjengelige pris, uten hensyn til om det er en fleksibel billett eller ikke. Unntaksvis har vi avveket fra reglene om tidspunkter hvis et egnet tilbud ikke er funnet.

Innledningsvis vil vi illustrere kostnadene ved å fly innad i Nord-Norge i forhold til en lang reise fra Sør-Norge til Finnmark. Som eksempel ser vi på en flyreise mellom Oslo og Kirkenes og mellom Svolvær og Kirkenes. Et søk på SAS Braathens, foretatt 20. desember 2005, med utreise 10. januar 2006 og retur 11. januar, gir en full flex-pris på 4 765 kr fra Oslo og 9 047 kr fra Svolvær. Reisetiden er 2t 10 min fra Oslo og ca. 5t 45 min fra Svolvær. Tilsvarende rabattert pris (happy) er 1 443 kr fra Oslo og 5 998 kr fra Svolvær. Fullprisen er altså 1,9 ganger dyrere fra Svolvær mens rabattbilletten er over 4 ganger dyrere.

3.2.1 Takstnivå

Før dereguleringen av luftfarten i 1994 ble takstene fastsatt av Samferdselsdepartementet etter forslag fra flyselskapene. For kortbanerutene ble det da gitt gjennomgående rabatter, ofte som 20 % rabatt på lokalstrekningen inn til nærmeste stamflyplass. Etter dereguleringen har det ikke vært stilt krav til gjennomgående takster. Den gamle praksisen med noe rabatt på gjennomgående billetter holdt seg en stund, men rabatten ble fram mot 2002 gradvis redusert.

Etter at Norwegian etablerte seg på stamrutenettet, ble SAS Braathens presset til å rabattere mer på stamrutenettet. Dette gjaldt også for flygninger fra Bodø og Tromsø til Oslo. Jf. Figur 3.3. Dette er selvsagt en fordel for de reisende fra disse byene, men de reisende på regionalnettet har ikke i samme grad fått ta del i denne forbedringen. For det første har takstene på lokalstrekningene hatt en mindre gunstig utvikling enn takstene på stamrutenettet, jf. Figur 3.1. For det andre er tilgjengeligheten til rabatterte billetter dårligere på regionalnettet. Dette har delvis naturlige årsaker fordi det vil være færre rabatterte seter tilgjengelig i et lite fly enn i et stort fly. Samtidig synes det å være slik at gjennomgangsreisende som ikke får rabattbillett på regionalstrekningen, heller ikke får det på stamrute-strekningen, selv om det her er ledig billetter i disse rabattkategoriene. SAS Braathens synes altså å benytte den høyeste av de tilgjengelige billettkategoriene på delstrekninger, som grunnlag for å prise hele strekningen. Denne praksisen er også anvendt på flygninger med flere stamrutestrekninger (jf. Aftenposten 21.10.2005). Det blir dermed faktisk billigere å kjøpe to separate billetter enn en gjennomgående.

At det er billigere å kjøpe to separate billetter framfor en gjennomgående billett, framkommer tydelig i Tabell 3.1.

Tabell 3.1: Billettpriser fra regionale lufthavner i Nord-Norge til Oslo. November 2005. Kroner.

	<i>Regional del</i>	<i>Stamflydel</i>	<i>Hele</i>	<i>2 deler / hele</i>
Helgeland				
Tjenestereise	2 183	2 138	6 001	0,72
Fritidsreise	1 156	1 405	2 774	0,92
Lofoten/Vesterålen				
Tjenestereise	1 660	2 156	5 750	0,66
Fritidsreise	1 157	1 414	2 914	0,88
Nordland i alt				
Tjenestereise	1 922	2 147	5 875	0,69
Fritidsreise	1 157	1 410	2 844	0,90
Finnmark				
Tjenestereise	2 541	2 221	6 955	0,68
Fritidsreise	1 298	1 643	3 440	0,85

Tabell 3.1 viser at fritidsreisende i Nordland sparer gjennomgående 10 % på å stykke opp billetten i to. Tjenestereisende sparer hele 30 %, men dette kan også innebære at de oppnår en mindre fleksibel billett på en delstrekning. Av Tabell 3.1 kan vi også utlede at gjennomsnittsprisen en vei på den regionale delen av flyreisen er om lag 1 000 kr for tjenestereiser og 600 kr for fritidsreiser.

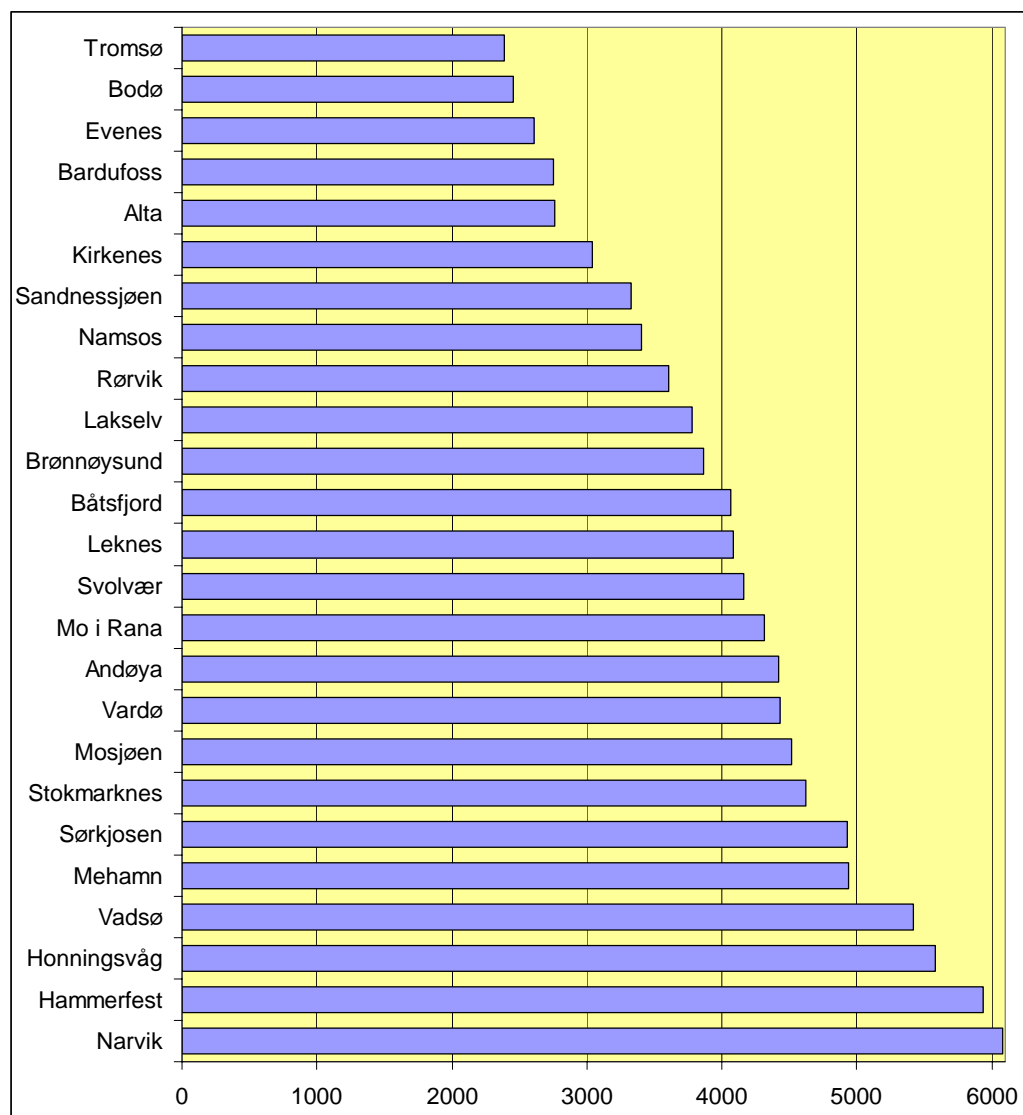
SAS Braathens praksis er fullt ut forståelig ut fra konkurransegrunner. Selskapet er alene om slike gjennomgående reiser. Da kostnadene påløper fullt ut for hver av de to flygningene, er det dessuten fra et kostnadsperspektiv ingen grunn til å gi gjennomgående rabatter. Likevel, betyr dette i praksis at SAS utnytter sin monopolsituasjon på gjennomgangsruiter og ruter med offentlig kjøpte flytjenester. Reisende på regionalnettet avskjæres fra å kunne høste fruktene av konkurransen på stamrutenettet, selv om stamrutestrekningen inngår som del av deres reiserute. Da Norwegian kun tilbyr billetter for enkeltreiser, er de ikke med å konkurrere om de reisende fra regionalnettet som skal videre i stamrutenettet, med mindre de reisende selv splitter opp billetten i to delreiser.

Så lenge det ikke er større bevissthet blant de reisende om fordelene ved å kjøpe to separate billetter kan denne praksisen fortsette. En skal heller ikke utelukke at mange tjenestereisende foretrekker en fullt ut fleksibel gjennomgående billett, og at de ikke er villig til å påta seg den usikkerhet det innebærer å stykke opp billetten, eller å måtte velge en mindre fleksibel billettkategori på en delstrekning.

3.2.2 Oppnådde billettpriser

Internett gir opplysninger om tilgjengelige billettpriser, men Internett gir ikke opplysninger om faktisk betalte billettpriser. Hvor mye de reisende faktisk betaler for billetten, avhenger hvor fleksibel billett de trenger og hvor lenge i forveien de kan planlegge å bestille reisen sin. Forretningsreisende har gjerne kortere planleggingshorisont og er avhengige av å kunne gjøre endringer. For dette er de villige til å betale mer. Fritidsreisende er mer prisfølsomme fordi billettprisen betales av egen lomme. Hvis den tilgjengelige billettprisen ikke er lav nok, er alternativet å reise på annen måte eller å la være å reise. I Nord-Norge hvor alternative reisemåter er dårlige pga. lange avstander langs veg, vil bortfall av reisen trolig forekomme hyppigere enn i andre deler av landet. Reisevaneundersøkelsen på fly gjør det mulig å segmentere analysene etter reisemål.

Vi vil først beskrive oppnådde billettpriser for reiser til Oslo fra lufthavnene i Nord-Norge og Nord-Trøndelag. Prisene er vist i Figur 3.5.



Figur 3.5: Gjennomsnittlig billettpris for flyreise t/r Oslo etter avreiseflyplass. 2003. Kroner.

Stamflughavnene Tromsø, Bodø, Evenes, Bardufoss og Alta skiller seg ut med billettpriser på rundt 2 500 kr. Prisforskjellene mellom stamflyplassene og regionalflughavnene kan delvis forklares ut fra kostnadsforskjeller. Det er billigere med en flygning enn med to som er nødvendig for å komme til Oslo fra regionalflyplassene. I tillegg bidrar konkurransen mellom SAS Braathens og Norwegian til lavere priser på stamruteplassene. Mange av regionalflyplassene har billettpriser mellom 4 000 kr og 5 000 kr. Tre flyplasser i Finmark (Hammerfest, Honningsvåg og Vadsø) og Narvik skiller seg ut med gjennomsnittlige billettpriser godt over 5 000 kr.

For de regionale flyplassene har vi sett nærmere på prisingen på de enkelte delstrekninger samt mellom tjeneste- og fritidsmarkedet. De regionale flyplassene er gruppert i tre geografiske områder (Helgeland, Lofoten /Vesterålen og Finmark). Tabell 3.2 synes å vise en gjennomgangsrabatt på rundt 10 % i Nordland og nær 20 % i Finmark. Til tross for at Internett-prisene fra 2005 viste ”negativ gjennomgangsrabatt”, synes faktiske betalte priser å vise at de reisende i praksis får en gjennomgangsrabatt. En forklaringshypotese på dette kan være at ”langveisreisende” med store utlegg anstrenger eller tilpasser seg mer for å få rabatt.

Tabellen viser videre at prisen på den regionale delen av flygningen er omtrent halvparten av prisen for en gjennomgangsbillett helt til Oslo. Gjennomgangsrabatten synes særlig høy for tjenestereiser (ca. 15 %), mens den er tilnærmet null for fritidsreiser.

Tabell 3.2: Gjennomsnittlige billettpriser* for reiser til Oslo fra regionale flyplasser i 2003.

Område	Regional del	Stamflydel	Hele strekningen	2 deler	2 deler / Hele
Lofoten/Vesterålen	1 661	2 331	3 670	3 992	1,09
Helgeland	1 838	2 331	3 717	4 169	1,12
Finmark	2 045	2 205	3 571	4 250	1,19

* Filtrert bort for høye verdier, >4 500 kr regional del, > 7 000 kr ellers.

Rabattering mellom billett kategorier er klart mer utbredt på stamflyrutene, hvor det er større fly og konkurranse, enn på regionalrutene. På stamflyrutene fra Bodø og Tromsø betaler fritidsreisende i gjennomsnitt litt over halvparten av det forretningsreisende betaler. På de regionale rutene oppnår fritidsreisende snaut 30 % rabatt i forhold til hva tjenestereisende betaler. Igjen tyder dette på at tilgjengeligheten til billigbilletter er lav på regionalnettet. Dette kan delvis forklares med en skjev retningsbalanse som skaper sterkt etterspørselspress i *en* retning på bestemte tidspunkter, og lite etterspørsel utenom disse reisetidspunktene. For de som reiser hele strekningen til Oslo ser det ut som rabatten for fritidsreisende avtar jo lenger nord man kommer.

Tabell 3.3: Gjennomsnittlige billettpris for fritidsreiser til Oslo fra regionale flyplasser i prosent av prisen på tjenestereiser. 2003.

Område	Regional del	Stamflydel	Hele strekningen
Lofoten/Vesterålen	74	53	64
Helgeland	73	53	58
Finnmark	71	55	77

3.3 Offentlige virkemidler

Hva kan så gjøres for å bøte på de forskjellene i takststruktur og takstnivå som er beskrevet i dette kapitlet? Myndighetene har *ikke* anledning til å forlange at aktørene på stamrutenettet skal tilby billigere gjennomgående priser for gjennomgangsreisende. Aktørene opptrer fritt innenfor konkurranselovgivningens rammer. Stamruteselskapene bestemmer selv om de vil inngå samarbeid med regionalnettets flyselskap.

Derimot kan det stilles krav til de regionalrutene der staten kjøper tjenester. Et krav om gjennomgangsrabatt er imidlertid vanskelig også her fordi det regionale flyselskapet vil være avhengig av at stamruteselskapene er interessert i å tilby slike rabatter.

Det eneste relevante tiltaket er trolig å stille krav til takstene på regionalnettet som er relativt høye i dag. I dag stilles det kun krav om *maksimalpris* ved anbudsutlysninger på regionalnettet. Det er imidlertid ingen krav om rabatter. Et alternativ er nettopp å stille krav om en rabattpris, for eksempel lik $2/3$ av fullprisen, samt en minimumsandel, for eksempel 40 % av de reisende, som oppnår denne rabatten i gjennomsnitt over et år eller en sesong. Dette vil nok kunne øke tilskuddsbehovet noe, men i og med at det også vil kunne utløse mer trafikk vil virkningen på tilskuddsbehovet sannsynligvis ikke blir svært stor.

Noe enklere vil det være å rett og slett senke maksimalprisen. Dette vil først og fremst være en fordel for tjenestereisende, men også en del fritidsreisende vil tjene på dette da tilgjengeligheten til rabattbilletter er begrenset. Videre vil det reelle utlegget for det offentlige ikke være avskrekkende høyt fordi innslaget av "offentlige reiser" på regionalnettet er relativt høyt, dvs. reiser betalt av offentlig arbeidsgiver eller medisinske reiser betalt av Helseforetakene. I avsnitt 4.3 vil vi se nærmere på hvilke følger en reduksjon av fullpristakstene med 30 % vil ha for offentlig sektor under ett.

4. VIRKNINGER AV DAGENS TAKSTPOLITIKK OG BETYDNINGEN AV REDUSERTE TAKSTER

I dette kapitlet vil vi først beskrive flybruken i et par kommuner i Nord-Norge samt disse kommunenes synspunkter på dagens flyrutetilbud i nord. Vi fokuserer også på tilsvarende problemstillinger i noen bedrifter i vår nordligste landsdel. Til slutt forsøker vi å beregne hvordan reduserte takster på regionalrutene mest sannsynlig vil slå ut på offentlige budsjetter.

4.1 Flybruk i et par kommuner

For å illustrere flyets rolle og problemstillinger rundt flyreiser, har vi brukt to kommuner og reiseaktiviteten til administrativ og politisk ledelse som eksempel. Kommunene er Båtsfjord i Finnmark og Vågan i Nordland.

4.1.1 Båtsfjord kommune

Båtsfjord kommune ligger i Finnmark og har om lag 2 200 innbyggere. Kommunens bruttobudsjett for 2005 er ca. 117 mill. kroner. Kommunen har egen lufthavn. I 2004 reiste 10 110 personer til/fra Båtsfjord lufthavn.

Når det gjelder reiseaktiviteten til administrasjonen og den politisk ledelsen, så er denne i all hovedsak knyttet til reiser til kurs og ulik møtevirksomhet. Kommunen er bevisst på at reisevirksomheten skal være begrunnet i et klart definert behov og at det kan dokumenteres stor nytte av reisen. Mye av møtevirksomheten skjer i internt i Finnmark, blant annet i regi av Fylkesmannen og KS. Til reiser internt i fylket benyttes mye bil, men Hurtigruta er også et viktig transportmiddel. Flyreiser internt i fylket blir svært dyrt, og rutemønsteret er sjelden lagt opp slik at det er hensiktsmessig å benytte fly. På grunn av store avstander legges det ofte opp til lunsj-til-lunsj møter, slik at overnatting blir nødvendig.

Reiser der flytransport inngår planlegges normalt sett god tid i forveien, slik at det er mulig å få tak i de rimeligste billettene. Det anslås at om lag $\frac{3}{4}$ av flybillettene kjøpes til rabatterte priser. Når det gjelder reiser der fly benyttes, så er disse reisene fordelt med om lag $\frac{1}{4}$ til Oslo, $\frac{1}{4}$ til Tromsø og $\frac{1}{4}$ til Alta eller Hammerfest. Den siste fjerdedelen gjelder reiser til fylkeshovedstaden Vadsø samt til andre steder utenfor fylket. Anslagsvis 80 000 kroner vil bli benyttet til kjøp av flybilletter i 2005, fordelt på 60 enkeltreiser (30 tur-retur reiser).

Dersom prisen på fullprisenbilletter reduseres med 30 % vil ikke dette ha noen spesiell betydning for reiseomfang og bestillingsrutiner for reiser foretatt av ansatte i kommunen. En vil fortsatt være opptatt av å skaffe til veie de rimeligste billettene. Selv om pris er viktig, er ofte tiden en vel så kritisk faktor når det gjelder omfanget av reiseaktiviteten. Dagsturer er sjelden aktuelle fra Båtsfjord. Når bil benyttes er det om vinteren også stor usikkerhet knyttet til om man kommer seg over Kongsfjordfjellet (riksveg 890). Derfor reduseres ofte reiseaktiviteten om vinteren til et absolutt minimum. Dette betyr ikke at takstnivået er uten interesse, noe som den bevisste bruken av rabatterte billetter viser. Kommunen benytter for øvrig videokonferanser aktivt. Videokonferanserom er godt utbygd i Finnmark, og er et rimelig og godt alternativ til reising, spesielt for kommuner som Båtsfjord, der reising i forbindelse med møter betinger overnatting, slik at to arbeidsdager normalt sett går bort i forbindelse med et møte.

Når det gjelder flyrutetilbudet til/fra kommunen, så er dette svært viktig for både næringslivet og befolkningen generelt. Alternative transportmuligheter er lite interessante i forhold til de avstander vi snakker om, og vær- og klimaforholdene gjør at flyet ofte er eneste transportmiddel til/fra kommunen vinterstid. Således påpekes det at dårlig regularitet hos nåværende operatør (Widerøes flyveselskap) på grunn av forhold som *ikke* skyldes været, skaper betydelige problemer for brukerne av flytransport.

Når det gjelder takstene er prisene for reiser til/fra Alta og Kirkenes med stamruteselskapene SAS-Braathens og Norwegian ingen ting å utsette på. Reiser internt i Finnmark og fra det regionale rutenettet og inn til stamrutenettet er derimot høye, noe som gjør flyreiser fra kortbanekommunene uforholdsmessig dyre sammenlignet med flyreiser til/fra stamruteflyplassene.

4.1.2 Vestvågøy kommune

Vestvågøy kommune ligger midt i Lofoten og har knapt 10 800 innbyggere. Kommunens bruttobudsjett i 2005 er 481 mill. kroner. Kommunesenteret er Leknes. Til/fra Leknes lufthavn reiste det nesten 77 000 passasjerer i 2004.

Reiseaktiviteten til sentraladministrasjonen og den politiske ledelsen i kommunen er i all hovedsak knyttet til møtevirksomhet og ulike kurs. En del relevante konferanser utløser også flyreiser. Mye av kursene arrangeres i Bodø, for eksempel i regi av Fylkesmannen, og Bodø er derfor det viktigste reisemålet. Andre sentrale destinasjoner er Oslo og Trondheim. Reisene foretas ofte til fullpris, da det er viktig å ha fleksibilitet i forhold til reisetidspunkt. En del av reiseaktiviteten er også vanskelig å planlegge lang tid i forveien. Tilgangen på rabatterte billetter er også svært begrenset dersom en ikke bestiller plass lang tid før reisen skal foretas. Kommunen benytter Berg Hansen reisebyrå til bestilling av flyreiser for det meste av reiseaktiviteten, men en del av reisene bookes også direkte på nettet av den/de som skal reise. I 2004 hadde Vestvågøy kommune reiseutgifter med fly på minimum 1,3 mill. kroner. Dette er fordelt på 340 bestillinger, noe som skulle gi en gjennomsnittlig turpris på 3 800 kroner (tur-retur).

Dagens flyrutetilbud til/fra Leknes betraktes av kommunen som rimelig greit. Fordelingen av frekvensene kunne imidlertid ha vært noe annerledes enn i dag ut fra kommunens behov og ønsker. Ideelt sett hadde det vært ønskelig med en justering av avgangene fra Bodø kl. 13.20 og kl. 17.10. En avgang mellom kl. 15.00 og kl. 16.00 hadde passet lang bedre. Videre er siste avgang fra Bodø kl. 20.30 i tidligste laget, noe som medfører behov for overnatting i Bodø når flyet fra Oslo til Bodø kl. 18.40 er forsinket.

For kommunen er regulariteten svært viktig. Kanselleringer og forsinkelser som *ikke* skyldes været, er svært irriterende, og svekker tilliten til operatøren. Kapasiteten, spesielt om morgenen fra Leknes er i en del tilfeller for dårlig. Dermed må reiser kanselleres pga. at flyet er fullt. Når det gjelder takstene, så er kommunen svært fornøyd med Norwegian's entré i Bodø, og det prisfallet både på fullpris og rabatterte reiser som dette har medført. Prisen mellom Lofoten og Bodø er imidlertid alt for høy. Dette påfører kommunen ikke ubetydelige reisekostnader. Dersom prisen på fullprislilletter senkes med ca. 1/3 (fra 815 kroner til 570 kroner), så vil denne "gevinsten" bli tatt ut både i form av flere reiser, men også ved reduserte reiseutgifter. Kommunen føler hele tiden et press på å holde seg faglig oppdatert i lover, regelverk og forskrifter på de ulike tjenestoområde, og reduserte reisekostnader vil gjøre dette betydelig enklere.

Ellers er kommunen opptatt av at et godt flyrutetilbud er et viktig distriktpolitisk virkemiddel. Gode kommunikasjoner reduserer både den fysiske og følte avstanden, og gjør det mer attraktivt å bo samt etablere næringsvirksomhet i distriktene.

4.2 Næringslivets syn på takster og rutetilbud

Nedenfor vil vi fokusere på flybruk i noen bedrifter samt deres synspunkter på flyrutetilbudet. Data-materialet er basert på samtaler med noen bedriftsledere i november 2005 samt informasjon fra tidligere intervjuer, jf. Kolstad (1997). Intervjuene er på ingen måte ment å være representative for næringslivets synspunkter, men kun ment som eksempler fra noen utvalgte brukere av flyrutetilbudet.

Grotnes verksted AS (Mo i Rana)

Grotnes verksted har 14 ansatte og en omsetning på 33 mill. kroner i 2005. Grotnes er et skjæresenter med virksomhet innenfor områdene skjæring, sveising og varmebehandling. Dessuten tilbyr bedriften tjenester som maskinering, videre bearbeiding, sammensetting av komponenter og sertifisering. Produktene er kundetilpassede og varierer i størrelse fra 10 kg til 30 tonn. Bedriftens viktigste kunder befinner seg i hovedsak fra Trøndelag og sørover. Viktige kunder er bedrifter innenfor off-shore industrien, skipsverft og diverse landbasert industri. Bedriften kjøper inn stål, og de viktigste leverandørene befinner seg i hovedsak i Tyskland.

Bedriftens reisebudsjett med fly varierer mye fra år til år, alt etter hvor kundene befinner seg. Antall årlige flyreiser kan variere fra 10-20. Hovedtyngden av tjenestereisene går til Trondheim, Oslo og Stavanger. Nærmede 90 % av tjenestereisene foretas med fly. For bedriften er kort reisetid den klart viktigste faktoren ved reisene. Formålet med reisene er hovedsakelig kundebesøk til nåværende kunder, men også tidligere kunder som det ikke har vært bevegelse på i en periode. Ellers er det en del reisevirksomhet i forbindelse med kurs og messer. Representanter for leverandørene i Tyskland besøker bedriften et par ganger i året og de kommer til Mo i Rana med fly.

I dag er det for tungvint å komme seg til Oslo. Det er for få avganger, for dårlig kapasitet og for mange kanselleringer på grunn av dårlig vær. Resultatet er at folk heller tar toget til Værnes eller Bodø og fly videre derfra. Videre gjør dårlig regularitet, spesielt om vinteren, at kundebesøk vanskelig-gjøres. Bedriften benytter mest fleksible billetter, men dersom en reise kan planlegges god tid i forveien forsøker en også å få tak i rimeligere billettkategorier. Bedriften mener at fullprisbilletten koster for mye, slik at kostnadene for å komme seg til/fra en stamrute-flyplass blir uforholdsmessig høye. En prisreduksjon på flybilletter vil ikke medføre større reiseaktivitet, da dagens reiser betraktes som nødvendighetsreiser. Reisekostnadene vil imidlertid reduseres, og det er viktig for bedriften.

En felles flyplass på Helgeland oppfattes ikke som kun negativt, men en slik flyplass må ha et bedre flyrutetilbud og gi muligheter til å ta ned større fly sammenlignet med dagens situasjon. Ellers benyttes flyplassen i Hemavann (Sverige) en del av næringslivet i Rana. Avstanden fra Mo i Rana til Hemavann er 100 km og flyplassen har gode flyforbindelser til/fra Stockholm.

Marhaug slipp og mekaniske verksted AS (Svolvær)

Marhaug har 25-30 ansatte og en omsetning på rundt 45 mill. kroner. Bedriften er lokalisert i Svolvær med moderne verksted og overbygde slippbatterier som kan ta imot fartøyer på inntil 50 meters lengde. Bedriften utfører vedlikeholdsoppdrag på fiskebåter, hurtigbåter, ferjer, redningsskøyter, losfartøy m.m. Dessuten utføres også vedlikehold av motorer på dumpere som benyttes i gruvedrift. Kundene befinner seg i hele landet.

Bedriften har en utstrakt reisevirksomhet. 3-4 personer reiser svært mye. Majoriteten av reisene går til Bergen, Rørvik, Sandnessjøen, Mo i Rana, Tromsø og Hammerfest. Reisene har normalt en varighet fra 1 til 3 dager. Rutetilbudet til/fra Svolvær betegnes som stort sett greit, men regulariteten er alt for dårlig. Dette skaper problemer for bedriften, da mange av reisene er hasteoppdrag i forbindelse med motorhavari. Da er tidsfaktoren helt overordnet. Pris er imidlertid også viktig siden reisekostnadene i siste instans betales av kundene som naturlig nok er opptatt av å få utført et oppdrag så rimelig som mulig.

Bedriften får mye gods med fly, både fra Tyskland, Nederland, Belgia og USA. Ved havarier får bedriften motordeler med fly fra Oslo. Om lag 40 % av bedriftens inngående frakter kommer med fly, på utgående frakter er flyandelen hele 70 %. Det kan dreie seg om minst en flyfrakt pr. dag i snitt. Det er tidsfaktoren som gjør at bedriften bruker fly. Oppstår det en feil på en båtmotor i løpet av dagen gjør bruk av flyfrakt det mulig å få inn reservedeler samme ettermiddag/kveld, slik at reparasjoner kan utføres på kvelden og natta.

Et dårligere flyfraktilbud, både i form av frekvens og pris, ville bety at godsfrakten ville gå ned. Da måtte bedriften øke lagerbeholdningen, noe som innebærer at en større del av kapitalen må bindes i lageret.

Bedriften benytter i all hovedsak fleksible billetter, da reisene stort sett ikke kan planlegges lang tid i forveien. All reiseaktivitet med fly må gå via Bodø. På de fleste av bedriftens flyreiser, utgjør prisen mellom Svolvær og Bodø minst 40 % av den totale flyprisen. Dette synes bedriften er svært høyt. Lavere flypriser vil komme bedriftens kunder til gode.

Når det gjelder spørsmålet om framtidig lufthavnstruktur, er ikke bedriften direkte negativ til en mulig felles flyplass for Lofoten. En flyplass på Gimsøy vil være grei uten de store veiutbedringer, mens en lokalisering på Leknes vil kreve bedre og raskere vei mellom Svolvær og Leknes. LOFAST åpner nye muligheter da tilgjengeligheten til Evenes lufthavn forbedres radikalt.

Rolf Jentoft AS (Ballstad)

Rolf Jentoft A/S er en fiskeindustribedrift som ligger i Vestvågøy kommune om lag 10 kilometer fra Leknes sentrum. Bedriften er tilsluttet Nordic Group i Trondheim som er et salgsselskap for frossen fisk, som også har salgskontor i USA. De øvrige produktene (tørrfisk, saltfisk, rogn og tran) markedsføres og selges direkte fra Ballstad.

Frosne produkter selges i hovedsak til kunder i USA og England samt en del til Tyskland. Tørrfisk går til Italia og Afrika (Nigeria), Canada og USA. Saltfisk eksporteres i hovedsak til Spania, Portugal og Italia. Sei går i hovedsak til kunder i Norge for videreforedling til klippfisk. Uer fryses og går til Israel, Tyskland og Finland. Rogn selges til Japan, Frankrike og Spania. Hele tranproduksjonen kjøpes av Petter Møller, mens sukkersaltet rogn selges til Sverige der den videreforedles til kaviar.

Bedriftens ansatte hadde i 1997 om lag 90 reisedøgn. Halvparten av tjenestereisene gikk til land i Europa og USA og 40 % til Nord-Norge. Om lag 80 % av tjenestereisene foretas med fly. For bedriften er det reisetiden som er alfa og omega når valg av transportmiddel foretas. Det er helt sentralt å komme seg hurtig fram og tilbake. Reisevirksomheten er stort sett knyttet opp mot salgsvirksomhet og kundebesøk. Kundene er imidlertid like hyppig hos bedriften som representanter for bedriften er hos dem. Spesielt kunder fra de Latviske land samt Portugal, Italia, Spania og Hellas er ofte på besøk.

En forbedring av flyrutetilbudet vil ikke isolert sett føre til at reiseaktiviteten vil øke, siden reiseaktiviteten stort sett er knyttet opp mot nødvendige reiser i forbindelse med salg og markedsføring. Lavere takster vil sannsynligvis føre til en viss økning i reiseaktiviteten. Et dårligere flyrutetilbud eller en betydelig takstøkning, vil føre til en viss "reisevegring" og en overgang til mer bruk av telekommunikasjon, telefonmøter o.l. Bedriften avholder svært ofte styremøtene som rene telefonmøter, noe som fungerer svært bra og fører til en betydelig kostnadsreduksjon i forhold til å reise og møtes fysisk. Salg over telefon fungerer også utmerket for bedriften. Bedriftens økende bruk av telekommunikasjon har ført til en betydelig nedgang i antall reisedøgn. Et dårligere flyrutetilbud vil forsterke trenden med bruk av telekommunikasjon.

Det forventes at bedriftens framtidige behov for flytransport vil øke. Bedriften er svært eksportrettet og ekspanderer i dag mye på "trading" (kjøp og salg av varer fra andre). Bedriften kjøper fisk i Finnmark, Troms og Vesterålen og nedover kysten helt ned til Møre og Romsdal. De har inspektører som reiser rundt for å se på partiene og ofte kommer kjøpere til Ballstad for å se på det samme. Alt dette betyr flere reiser, spesielt utenlandsreiser, og flere kundebesøk fra utlandet.

Når det gjelder flyplasstrukturen, er bedriften opptatt av to forhold: Det ene er fraktsiden og det andre er personbefordring. Når det gjelder flyfrakt av fisk vil en større felles flyplass for Lofoten, for eksempel beliggende på Gimsøya, være en fordel under forutsetning av at en slik flyplass kan ta ned

større fly med god fraktkapasitet. For personbefordring er den strukturen som man har i dag med 10 minutter kjøretid til Leknes lufthavn utmerket for bedriften.

4.3 Konsekvenser av en takstreduksjon på offentlige budsjetter

Nedenfor vil vi forsøke å anslå hva en takstreduksjon på de regionale flyrutene vil kunne bety i forhold til tilskuddsbehovet på regionalrutene, samt nettoeffekten på offentlige budsjetter, når vi tar høyde for at det offentlige (stat, fylkeskommuner og kommuner) er storforbrukere av flytransport. Et sentralt spørsmål er om takstreduksjonen skal gjelde alle billetter eller kun fullpristaksten. Vi forutsetter i første omgang 30 % reduksjon kun i fullpristaksten.

En takstreduksjon vil, alt annet likt, medføre økt trafikk. Hvor mye avhenger av prisfølsomheten i markedet. Prisfølsomheten er vanskelig å anslå. I den siste versjonen av TØI's nasjonale persontransportmodell (NTM 5), er problemene med å estimere riktig prisfølsomhet drøftet. NTM 5 synes å gi alt for lav prisfølsomhet på flyreiser sammenlignet med andre modeller (Hamre 2002, vedlegg 1). Mens NTM 5 viser en prisfølsomhet på -0,35 ligger andre modeller på -0,6 til -0,7. En prisfølsomhet på -0,6 innebærer at hvis prisen økes med 10 %, reduseres etterspørselen med 6 %. Tilsvarende vil en prisreduksjon på 10 % gi en trafikkøkning på 6 %. Tidligere versjoner av NTM har gitt samme prisfølsomhet for fritidsreiser som for tjenestereiser. Intuitivt virker dette noe merkelig, men et argument er at prosentvise endringer i pris regnes med utgangspunkt i en høyere pris for tjenestereisende enn for fritidsreisende.

Vi vil gjennomføre beregninger for tjenestereiser betalt av offentlig arbeidsgiver samt andre offentlig betalte reiser. Vi antar først at disse *ikke* er prisfølsomme, dvs. at de blir gjennomført uansett. Dette innebærer at vi i første omgang ikke ser på etterspørselseffekter av redusert pris, men kun på de finansielle følgende for det offentlige gitt uendret trafikkmengde. Deretter vil vi vurdere endringer i tilskuddsbehovet hvis etterspørselen øker. Alle beregninger gjøres på makronivå, dvs. at vi tar utgangspunkt i *alle* reiser på kortbanenettet både i Nord-Norge og Sør-Norge.

I 2004 var antall passasjer (kommet + reist) i innenlandsk rutetrafikk på de regionale flyplassene 744 000 i Nord-Norge og 329 000 i Sør-Norge (Kilde: Avinor). Ser vi kun på de plassene hvor Widerøe opererer (pr. 2004), er fordelingen 727 000 i Nord-Norge og 215 000 passasjerer i Sør-Norge. I følge Reisevaneundersøkelsen på fly 2003, var reisene på regionalnettet i Nord-Norge betalt av:

- Offentlig arbeidsgiver 20,2 %
- Trygden 9,8 %
- Privat arbeidsgiver 25,4 %
- Privatpersoner 42,5 %
- Fribillett, bonusreise 2,0 %

Offentlige myndigheter betaler med andre ord 30 % av alle reiser og 54 % av reiser betalt av det offentlige eller av privat arbeidsgiver. Disse reisene er typiske fullprisreiser.¹⁴

Widerøe oppgir at passasjerinntektene på anbudsrutene i 2004 var 518 mill. kr, mens inntektene på kommersielle kortbaneruter i nord var 211 mill. kr. Andre trafikkinntekter (provisjon, frakt mv.) er anslått til 110 mill. kr, mens tilskuddet var 354 mill. kr. Dette betyr at tilskuddsandelen utgjør snaut 30 % av de samlede inntektene på kortbaneruter i nord (anbudsruiter + kommersielle ruter).

Widerøe hadde 840 000 passasjerer på anbudsrutene i følge årsberetningen for 2004. Dersom alle var betalende passasjerer, betalte de 617 kr hver i gjennomsnitt. Tar vi med kommersielle kortbaneruter (Stokmarknes og Hammerfest) blir tallene 1,12 mill. passasjerer og 651 kr pr. passasjer.

¹⁴ Dog finnes det en del unntak, jf. blant annet avsnitt 4.1.1

Dette er lavere priser enn det som framkommer av Reisevaneundersøkelsen på fly 2003. Denne viser at enkeltreiser på regionalnettet i gjennomsnitt kostet 900 kr i Nord-Norge og 1 050 kr i Sør-Norge. Våre Internettdata fra november 2005, jf. Tabell 3.1, viste en gjennomsnittspris på regionalnettet i Nord-Norge på snaut 800 kr. Dette fordelte seg med ca. 1 000 kr for tjenestereiser og om lag 600 kr for fritidsreiser.

Vi må forutsette at regnskaps- og passasjertall fra Widerøe for 2004 er riktige og antar således en gjennomsnittspris i Nord-Norge på 650 kr pr. passasjer. Vi antar videre at reisene fordeler seg likt mellom fullpris og rabattpris¹⁵, og at gjennomsnittlig fullpris er 800 kr¹⁶ og gjennomsnittlig rabattpris er 500 kr for en enkeltreise. Disse forutsetningene antas å gjelde i både Sør- og Nord-Norge¹⁷. Widerøes passasjerinntekter fordeler seg da som gitt i Tabell 4.1.

Tabell 4.1: Anslåtte passasjerinntekter på Widerøes anbudsruiter og kommersielle kortbaneruter i 2004. Mill. kr.¹⁸

	<i>Totalt</i>	<i>Fullpris</i>	<i>Rabatt</i>
Totalt	728	448	280
Nord-Norge*	568	349	218
Sør-Norge	160	99	62

* Inkl. kommersielle ruter til/fra Stokmarknes og Hammerfest.

Vi antar nå at *fullprisen settes ned 30 %* i Nord-Norge, mens rabattprisen holdes uendret. Konsekvensene beregnes med og uten økt trafikk. Dersom trafikken holdes konstant, reduseres Widerøes inntekter i Nord-Norge med 105 mill. kr ($349 \cdot 0,3$). For at Widerøe ikke skal bli skadelidende, må dette beløpet kompenseres av staten ved økt tilskudd på eksisterende ruter og ved etablering av tilskudd på dagens kommersielle ruter. Offentlig betalte reiser utgjør 54 % av fullprisreisene. Dermed sparer offentlige myndigheter 57 mill. kr pga. reduserte takster. Dermed blir det reelle ekstra utlegget for det offentlige 48 mill. kr.

På kortbanerutene i Sør-Norge er 20 % av reisene offentlig betalt¹⁹. Dette utgjør ca 1/3 av fullprisreisene på disse rutene. En redusert normalpris på 30 % vil under de samme forutsetninger, redusere Widerøes inntekter med 30 mill. kr. Det offentlige sparer 10 mill. kr av dette slik at det reelle utlegget for det offentlige blir ca. 20 mill. kr.

Dersom vi antar at *fullpristrafikken øker med 15 %* som følge av prisreduksjonen, uten at det blir behov økt produksjon, vil Widerøes inntekter reduseres med 68 mill. kr. En slik trafikkøkning innebærer en priselastisitet på -0,5. Da offentlige myndigheter sparer 37 mill. kr på reduserte takster, blir nettoutlegget for det offentlige i dette tilfellet kun 31 mill. kr. Offentlige myndigheters reisebudsjett reduseres altså ikke like mye under dette alternativet som ved uendret etterspørsel fordi det utløses noe mer reisevirksomhet. Totalen for offentlige myndigheter er likevel mer gunstig enn uten trafikkøkning fordi Widerøe får større inntekter og dermed reduseres tilskudsbehovet.

I Sør-Norge reduseres inntekten med 20 mill. kr hvis fullpristrafikken øker med 15 %. Det reelle utlegget for det offentlige blir i dette tilfelle på ca. 13 mill. kr. pr. år.

¹⁵ Dette innebærer at ca. 10 % av reisene som de reisende ikke betaler selv, kjøpes til rabattert pris.

¹⁶ Oppgitt pris kan være litt høyere da en del kunder har rabattavtale.

¹⁷ I Sør-Norge er det en noe høyere tjenestereiseandel enn i Nord-Norge. På den annen side må det rabatteres mer for å utløse trafikk siden alternative reisemåter er relativt sett bedre.

¹⁸ I tillegg til Widerøes flyveselskap driver også Kato Airline AS (Narvik og Røst) samt Danish AS Transport AS (Florø) ruter på det regionale flyrutenettet. Konsekvensene for inntektene på disse rute er *ikke* med i analysen.

¹⁹ Beregningen omfatter rutene på Sogndal, Florø, Førde, Sandane og Ørsta/Volda.

Det er vanskelig å si i hvilken grad fullpristrafikken er prisfølsom. Er det slik at offentlig betalte reiser ville blitt utført uansett? Eller er det slik at noen reiser ikke blir gjennomført pga. kostnadene slik at en prisnedgang gir rom for økt reiseaktivitet? Uten å ta standpunkt til dette, er vår konklusjon at en prisnedgang på 30 % på normaltakstene, uten at rabattprisene endres, vil medføre et nettoutlegg for offentlige myndigheter på 31-48 mill. kr i Nord-Norge og 13-20 mill. kr i Sør-Norge. Våre intervjuer om flybruken i et par kommuner, jf. avsnitt 4.1, indikerer en viss prisfølsomhet, spesielt ved betydelige takstendringer.

Hvilke ulemper ville kunne følge av en slik situasjon? Hovedproblemet vil være at det blir liten prisforskjell mellom fullpris og rabatt pris (anslagsvis 60 kr pr. enkeltreise). Dette vil medføre at også fritidstrafikken vil etterspørre attraktive tidspunkter. Da fritidsreisende har en mye lenger planleggingshorisont enn forretningstrafikken, vil forretningstrafikken kunne bli presset ut fra attraktive tidspunkt rett og slett fordi fritidsreisende allerede har kjøpt opp billettene.

Dette vil kunne medføre store problemer for forretningstrafikken. Deler av forretningstrafikken kan dermed rett og slett bli avvist. Videre blir det vanskeligere å fylle opp flyet på lite attraktive tidspunkter. Høyst sannsynlig må derfor operatøren måtte innføre en sterkere prisdiskriminering igjen. *Hvis fullprisen reduseres med 30 %, vil det dermed være mer realistisk at rabattprisen reduseres med 20-30%.* La oss anta en takstreduksjon på 24 % og en prisfølsomhet på -0,5. Fritidstrafikken ville dermed øke med 12 %, men inntekten pr. reisende ville gå ned med 24 %. Dette gir et inntektstap på 15 % på rabatterte trafikk, dvs. 32-33 mill. kr. Når dette beløpet legges til ovenstående beregninger, kan det samlet nettoutlegg for offentlige myndigheter på kortbanerutene i Nord-Norge anslås til 63-80 mill. kr, eller 85-108 kr pr. passasjer.

Under de samme forutsetninger vil inntektstapet for rabatterte trafikk i Sør-Norge også bli 15 %, dvs. drøyt 9 mill. kr. Samlet nettoutlegg for offentlige myndigheter på kortbanerutene i sør blir dermed 22-29 mill. kr, eller 107-135 kr pr. passasjer. Nettoutlegget pr. passasjer er høyere i Sør-Norge enn i Nord-Norge pga. en lavere andel offentlig betalte reiser. Samlet innebærer dette et netto utlegg for det offentlige på 86-109 mill. kr pr. år hvis både fullpriser og rabattpriser reduseres i Sør- og Nord-Norge.

4.4 Avsluttende bemerkninger

Tilskudd til rutedrift, eller offentlig kjøp av rutetjenester, bør vurderes ut fra den nytten tilskuddene skaper for de som reiser. Her vil tidsbesparelsen man oppnår med et regionalt flyrutenett i forhold til alternative transportmuligheter stå sentralt. Et samlet utlegg på anslagsvis 450-500 kr pr. passasjer på regionalrutene i nord, vil fortsatt være godt under verdien av spart tid. På de fleste rutene sparer de reisende fra fire timer og oppover pr. enkeltreise og tidsverdien for flyreisende ligger på rundt 300 kr/time i gjennomsnitt.

Samfunnsøkonomisk riktig prising tilsier en pris lik den kostnaden som medgår til å frakte den enkelte passasjer. Gitt at nytten er høy nok til å forsvare de totale kostnadene, som vist ovenfor, vil det være riktig å la det offentlig betale en stor del av de faste kostnadene. Så lenge det er ledig kapasitet er det riktig at passasjerene betaler de variable kostnadene som reiseaktiviteten påfører rutenettet. I tillegg synes rutetilbudet å ha en positiv nytte ut over verdien av spart tid ved at det har en positiv innvirkning på befolknings- og næringsutviklingen.

5. REGIONALE FLYRUTER OG SYKETRANSPORTER²⁰

Syketransport (tidligere kalt "trygdereiser") er reiser til/fra legekantor, sykehus, rehabilitering, fysioterapeut etc. Ansvar for all syketransport ble fra 1. januar 2004 overført fra Rikstrygdeverket til Helseforetakene. Fra 1. januar 2006 har Helseforetakene det fulle ansvaret for utgiftene til syketransport. Helseforetakene får overført en rammebevilgning fra Staten, og eventuelle merutgifter ut over denne rammebevilgningen må dekkes over driftsbudsjettet. Tilsvarende vil eventuelle besparelser beholdes i sin helhet. Helseforetakene har altså incitament til å effektivisere syketransportene. Som et utgangspunkt skal transportform velges ut fra rimeligste reisemåte sett fra Helseforetakenes ståsted. Eventuell ventetid for pasientene tas det ikke hensyn til dersom ikke medisinske kriterier skulle tilsi noe annet. Bruk av drosje kan godtas dersom det gis en medisinsk begrunnelse for at dette er viktig for pasienten.

5.1 Reiseaktivitet og oppnådde priser

I 2004 ble det brukt om lag 5 400 mill. kroner til syketransporter for pasienter bosatt i Helseregion Nord (Nord-Norge). Av dette beløpet var 250 mill. kr knyttet til flytransport. Dette utgjør 46 % av de totale utgiftene til syketransport. Reisene fordeler seg på destinasjoner både innad i landsdelen men også utenfor landsdelen. Videre er utgiftene knyttet både til reiser på det regionale flyrutenettet (i all hovedsak betjent av Widerøes flyveselskap) og reiser på stamrutenettet (betjent av SAS-Braathens og Norwegian). Beløpet på 250 mill. kr er knyttet til om lag 170 000 bestillinger, der knapt 90 % av bestillingene er tur-retur reiser.²¹ Dette skulle årlig innebære om lag 315 000 enkeltreiser med fly til en gjennomsnittspris på 800 kroner en vei. I 2004 ble det i alt fraktet 1,1 mill. passasjerer på de regionale flyrutene i Norge. Dersom vi antar at 90 % av sykereisene i Helse Nord foregår på det regionale flyrutenettet, vil en av ti reiser på de regionale flyrutene være sykereiser. Dersom vi også antar at rundt 90 % av det offentliges utgifter til flyreiser kan knyttes til regionalnettet, kjøpte Helse Nord flyreiser hos Widerøe i 2004 for 225 mill. kr. Dette viser at Helse Nord er en betydelig kunde hos Widerøes flyveselskap samt at det regionale flyrutetilbudet spiller en viktig rolle for befolkningens tilgjengelighet til helsetjenester i Nord-Norge.²²

I 1. halvår 2005 gikk om lag 12 % (2 100 turer; av disse om lag 90 % tur-retur reiser) av sykereisene fra Salten og Lofoten til sykehus utenfor Nord-Norge. Av disse reisene gikk 63 % til Oslo, 15 % til Trondheim, 13 % Bergen mens 9 % gikk til andre destinasjoner. Gjennomsnittsprisen på disse reisene var ca. 1 450 kroner en vei. De resterende 88 % av reisene gikk til destinasjoner i Nord-Norge, i hovedsak Bodø. Gjennomsnittsprisen på disse reisene var 775 kroner en vei. På den "tyngste" relasjonen mellom Svolvær/Leknes og Bodø, er syketransportene av et slikt omfang at, dersom alle reiste på samme avgang, kunne en Dash-8 maskin (37-39 seter) fylles daglig.

Nordlandssykehuset og Hålogalandssykehuset kjøper tjenester hos et reisebyrå (VIA Travel) i forbindelse med bestilling av flybilletter til pasienter i sitt område som er avhengig av slik transport.²³ Pasientene ringer da til VIA Travel som forestår bestilling av flybilletter fra aktuelle flyselskap. Det er da opp til VIA Travel og finne fram til rimelige billetter. Det er inngått en avtale med flyselskapene SAS-Braathens og Widerøe om priser på flybilletter. Det oppnås i 2005 faste rabatter på 2 % (C-pris) - 8 % (S-pris) på fullprisbilletter, men en viktig oppgave for reisebyrået er å finne fram til de rimeligste tilgjengelige billettene. Hos SAS-Braathens oppnådde VIA Travel i 3. kvartal 2005 C-priser på 25 % av billettene, S-pris på 51 % av billettene mens de resterende 24 % av billettene ble kjøpt til større

²⁰ Det meste av opplysninger i dette kapitlet er gitt av Trond Solem i Helse Nord.

²¹ Disse tallene er beregnet av Helse Nord, og er noe usikre, men anslagene skal ligge rimelig nært opp til de reelle tallene.

²² Fra lufthavnene Berlevåg, Vardø, Båtsfjord, Mehamn og Leknes er mellom 18 % og 33 % av flyreisene knyttet til medisinsk behandling, Fugleberg (2000).

²³ Høsten 2005 gikk det ut et anbud på kjøp av reisebyråtjenester for alle helseforetakene i Helse Nord.

rabatter. Tilsvarende tall for kjøp av flyseter hos Widerøe var 32 %, 61 % og 7 %. Det er altså betydelig vaskeligere å framskaffe billetter med store rabatter hos Widerøe enn hos SAS-Braathens.

5.2 Reisemønster og logistikk

Helse Nord har gode kunnskaper om sykereisene til personer bosatt i ”influensområdet” til Nordlands-sykehuset (sykehusene i Bodø og Lofoten) og Hålogalandssykehuset (sykehusene i Harstad, Narvik og Stokmarknes). Dette er personer bosatt i Salten, Ofoten, Lofoten og Vesterålen. Når det gjelder syke-reiser til resten av befolkningen i Nord-Norge er oversikten kun knyttet til reiseutgifter, og ikke til destinasjoner og reisestekninger. Nordlandssykehuset Bodø er det sentrale sykehuset i Nordland, og det er viktig å få pasientene tidlig inn til sykehuset om morgenen slik at de er ferdigbehandlet før kl. 15.00. For sykereiser fra Lofoten til Bodø innebærer for eksempel dette normalt sett fly inn til Bodø om morgenen (kl. 05.50 og kl. 06.25) og retur med Hurtigruta kl. 15.00 fra Bodø. Dette innebærer at de første flyene inn til Bodø fra Lofoten er mye benyttet. Dette betyr nok at en del ordinære reisende kan bli fortrent i perioder. Det er imidlertid usikkert hvor stort dette ”problemet” er.

Som vist ovenfor, er Helse Nord en storforbruker av flytransport. Dette gjør at mulighetene for å benytte charterfly som et delvis alternativ til bruk av rutenet er under vurdering. Det er ikke kun volumet som gjør at et slikt alternativ vurderes, men også det faktum at det i perioder er en del kapasitetsproblemer hos ambulansesykselskapene. Charterfly har den fordelen at det kan skreddersys et opplegg både i forhold til ruteføring og rutetider, men også i forhold til innredning av selve flyet. For eksempel vil det være aktuelt å kunne disponere et fly der en også kan ta med noen bærepassasjerer i tillegg til ”ordinære” pasienter. Dette er imidlertid et spørsmål om kostnader.

Det er drivkrefter bak utviklingen i syketransporten som både trekker i retning av flere reiser, men som også virker motsatt. Sykehusenes behandlingstilbud er sentralt når det gjelder omfanget på syketransporten. Nye tilbud som ikke har vært tilgjengelig tidligere, fører til økt etterspørsel og dermed et økt transportbehov. Ordningen med fritt sykehusvalg innebærer at det genereres en del nye reiser, spesielt til Oslo og Trondheim, som ellers ikke ville blitt gjennomført. Fritt sykehusvalg rekker altså i retning av flere og lengre sykereiser. Det skjer også en utvikling i retning av større spesialisering av de ulike behandlingstilbud innenfor helseregionene. Dette betyr at ikke alle sykehus utfører alle typer behandling. Denne utviklingen er isolert sett med på å øke antall sykereiser, også med fly.

Dagens finansieringsmodell gir Helseforetakene incitament til å organisere sykehustjenestene på en slik måte at antall sykereiser ikke øker. Dette innebærer blant annet et sterkere fokus på det lokale behandlingstilbudet. For eksempel kan en ambulerende spesialistpoliklinikk være et godt alternativ for mange. Nordlandssykehuset har vedtatt å kjøpe inn MR-røntgen til lokalsykehuset i Lofoten, slik at pasienter i Lofoten som trenger slik røntgenundersøkelse ikke trenger å reise til Bodø. Rent generelt innebærer en slik logistikk at leger ruller mellom sykehus i stedet for at pasientene reiser inn til legen. I tillegg vil telemedisin være et hjelpemiddel som kan åpne for et lokalt behandlingstilbud for enkelte pasientgrupper, hvor alternativet kanskje er en mer kostnadskreven transport. Når det gjelder flyreiser spesielt, er totalkostnadene avhengig av bestillingsgebyrer og i hvilken grad en klarer å benytte rabatterte billetter. For å få ned prisen på flybillettene, er det en forutsetning at det inngås en samarbeidsavtale med et reisebyrå eller tilsvarende, som kan ta seg av bestillingen til pasientene. Som nevnt ovenfor er dette gjort i Nordlandssykehuset sitt ansvarsområde.

6. LUFTHAVNSTRUKTUREN SETT I LYS AV NYE SIKKERHETS-FORSKRIFTER

En revidert sikkerhetsforskrift for norske flyplasser (BSL E 3-2) som foreslår utvidelse av sikkerhetsområdene rundt rullebanen er høsten 2005 under arbeid hos Luftfartstilsynet. Sikkerhetsområdet er et delvis planert og hinderfritt område som omslutter rullebanen med formål å redusere risiko for skade på fly som ruller utenfor rullebanen eller flyr over området i lav høyde. På mange av kortbaneflyplassene fører det til et behov for å planere ut store areal både på sidene og i forlengelsen av rullebanen. Prislappen fra flyplass til flyplass varierer derfor mye.

6.1 De nye sikkerhetskravene

Et utkast til nye sikkerhetsforskrifter ble sendt Samferdselsdepartementet våren 2005 og gjort til gjenstand for høring. For kortbaneflyplassene inneholdt de nye forskriftene et krav om 300 meter sikkerhetssone i hver ende av rullebanen, mot dagens 30 meter. Dette ville på mange lufthavner bli svært dyrt, for ikke å si umulig, å gjennomføre innenfor en rimelig ressursinnsats. Etter kommentarer fra Avinor og Samferdselsdepartementet har Luftfartstilsynet i sitt utkast til forskrift pr. oktober 2005 kommet til at 180 meter i hver ende er tilstrekkelig. Dette utkastet er også sendt på høring. Den reviderte forskriften skal settes i kraft fra 1. januar 2006.

Luftfartstilsynet har også økt kravet til planert område på siden av rullebanen. For kortbaneplassene er kravet formulert til 70 meter på hver side. Avinor ønsker 40 meter som er på linje med kravene fra ICAO. Resultatet av høringsrunden er ennå ikke klart, og det hersker usikkerhet mht. hva det endelige resultatet vil bli.

6.2 Implikasjoner av nye krav til sikkerhet

Luftfartstilsynet peker i sine konsekvensutredninger på at det kan iverksettes kompenserende tiltak for å oppnå samme sikkerhetsnivå som å opparbeide flate sikkerhetssoner rundt rullebanen. Dette kan være aktuelt for lufthavner der kostnadene blir uforholdsmessig store ved å fylle ut eller fjerne masser. Blant disse alternativene er forbedret vintervedlikehold og bedre trening av pilotene som flyr på kortbanenettet. Videre er strengere restriksjoner i forhold til sikt og vind et virkemiddel. Da vil man imidlertid få en lavere regularitet og følgelig et dårligere tilbud til de reisende.

Uformell informasjon antyder et samlet investeringsbehov på regionalnettet, slik forslaget nå lyder, på 1,5 – 2 mrd. kr. Dette er ikke basert på detaljerte kalkyler. Dersom kravet til sideareal reduseres kan det endelige resultat bli betydelig lavere. Luftfartstilsynet har i første høringsrunde anslått investeringsbehovet til 30 mill. kr pr. kortbaneflyplass.

Det kan også være aktuelt med rullebaneforlengelse enkelte steder for å kunne få inn andre flytyper (ATR-42 og King Air) og dermed også mer konkurranse på regionalnettet. I dag har Brønnøysund og Florø rullebanelengder på 1 200 meter. I tillegg har Røros, Fagernes og Andenes lange rullebaner (1 600 meter eller mer). En utredning i Avinor om baneforlengelse konkluderer med at Vadsø, Stokmarknes, Leknes og Sandnessjøen er særlig aktuelle kandidater på basis av markedsgrunnlag og egnede terrengforhold (Avinor, 2003b). Selv om rullebanen på disse fire stedene utvides til 1 200 meter, vil en ATR-42 på noen av dem få operative begrensninger i take-off vekt pga. terrengformasjoner man vanskelig kan gjøre noe med. I tillegg er Sogndal og Hammerfest vurdert, men her er det klare operative begrensninger som hindrer utvidelse til 1 200 meter.

Avinor kan satse på ulike konsepter i sitt møte med sikkerhetsforskriften:

- Rullebaneforlengelse til 1 200 meter.

- Rullebane som i dag.
- Forkorting (til for eksempel 760 meter) for å møte store utfyllingskostnader. Dette vil kunne føre til operative begrensninger, dvs. redusert take-off vekt, hos Widerøe.
- Sikkerhetssone kun i en ende av rullebanen, dvs. man må starte og lande fra samme retning. Dette vil kunne berøre regulariteten.

Det er i dag ikke tatt stilling til disse konseptene og dermed foreligger heller ikke sikre kostnadstall. For to flyplasser i nord, (Sørkjosen og Mosjøen) er det foretatt detaljerte kostnadsberegninger knyttet til opparbeidelse av sikkerhetssoner. For Sørkjosen ligger kostnadsanslaget på 16-25 mill. kr. For Mosjøen er kostnadsanslaget 80-90 mill. kr med 70 meter sikkerhetssone til siden og 16-25 mill. kr med 40 meter.

Flyplassenes operative godkjenning rulleres. I forbindelse med rulleringene settes det frister til handlingsplaner og til selve utbedringene. Fristene er som følger:

<i>Lufthavn</i>	<i>Frist til utbedring</i>	<i>Utsettelse</i>
Båtsfjord	01.10.2006	
Sørkjosen	01.10.2006	01.10.2008
Stokmarknes	01.10.2006	
Sandnessjøen	01.10.2006	
Florø	01.10.2006	?
Sogndal	01.10.2006	
Vadsø	01.10.2007	
Berlevåg	01.10.2007	
Hasvik	01.10.2007	01.10.2008
Svolvær	01.10.2007	01.10.2008
Mosjøen	01.10.2007	01.10.2008
Namsos	01.10.2007	01.10.2008
Sandane	01.10.2007	01.10.2008
Ørsta-Volda	01.10.2007	
Honningsvåg	01.10.2008	
Hammerfest	01.10.2008	
Leknes	01.10.2008	
Narvik	01.10.2008	
Vardø	01.10.2009	
Mehamn	01.10.2009	
Værøy	01.10.2009	
Røst	01.10.2009	
Førde	01.10.2009	
Fagernes	01.10.2009	
Mo i Rana	01.10.2010	
Brønnøysund	01.10.2010	
Rørвик	01.10.2010	

For flyplasser med utbedringsfrist i 2006 er tiden knapp og midler må være avsatt i årsbudsjettet. Der- som Avinor ikke rekker å bli ferdig med tiltakene, er det ikke klart hva Luftfartstilsynet kommer til å gjøre. Å stenge en flyplass er et svært drastisk tiltak. En tidsbegrenset dispensasjon er en mer sannsynlig reaksjon og/eller en utsettelse av fristen i første omgang.

I tillegg til sikkerhetsområder er det behov for sikkerhetsinvesteringer knyttet til innflygningssystemer. Widerøe installerer nå satellittbasert navigasjonssystem i sine fly. Dette vil gi en elektronisk glidebane og dermed sikrere innflygning, men systemet krever utbygging av bakkestasjoner på alle kortbane-

plassene. Det stilles i forskriften også krav om forbedret værvarsling, spesielt av vind og turbulens, på kortbaneflyplassene. Dette kan medføre endringer i regulariteten.

REFERANSER

Aftenposten 21.10.05. Taster bort lavprisene.

Avinor (2003a): Felles flyplass på Helgeland. En mulighetsstudie. Oslo/Bodø 3. juni 2003.

Avinor (2003b): Om baneforlengelse på regionalnettet. Oslo 18.11.2003.

Bartholdsen, T (2000): Selger flyplassen for bru. Samferdsel nr. 10, 2000.

Bråthen og Hervik (1992): Nyttene av kortbanenettet. Rapport 92056. Møreforskning, Molde.

Denstadli, JM, Rideng, A og Strand, S (2004): Reisevaner med fly 2003. TØI-rapport 713. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

ECON (2000): Regionalisering av ansvaret for regionale flyruter? Rapport R4/2000.

Fugleberg, O (2000): Ulik trafikk over ulike lufthavner: Reiser til medisinsk behandling svært viktig i Nord-Norge. Samferdsel nr. 2, 2000.

Hamre, T (2002): NTM 5 – Den nasjonale persontransportmodellen. TØI-rapport 555. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Hervik, A (1988): Distriktene og kortbanenettet. Møreforskning Molde. Utgitt som publikasjon fra Widerøes flyveselskap AS.

Hervik, A og Ohr, F (1999): Finansiering av regional luftfart. En problemdrøfting av momenter knyttet til regionalisering av anbudsansvaret. Rapport nr. 9905. Møreforskning, Molde.

Innst. S. nr. 240 (2003-2004): Innstilling fra samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2006-2015.

Kolstad, P (1997): Samfunnsnyttene av luftfarten. Bedriftsintervjuer. NF-arbeidsnotat nr. 1004/97. Nordlandsforskning, Bodø.

Kolstad, P og Solvoll, G (1997). Samfunnsnyttene av luftfarten. NF-rapport nr. 3/97. Nordlandsforskning, Bodø.

Lian, JI m.fl. (2005): Luftfartens samfunnsnytte. TØI-rapport 807. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Lothe, T (1989): Kortbaneruter og regional utvikling: virkninger på befolknings- og næringsutvikling med spesiell vekt på utviklingen i Finnmark. Hovedoppgave i geografi. Universitetet i Bergen.

Luftfartsverket (2001): Regionale lufthavner – analyse av utvikling og struktur. Notat av 10. oktober 2001.

NOU 2004:19: Livskraftige distrikter og regioner. Rammer for en helhetlig og geografisk tilpasset politikk.

Solvoll, G og Amundsveen, R (2004): Regional luftfart i nord. Status og aktuelle problemstillinger.

St.meld. nr. 24 (2003-2004): Nasjonal transportplan 2006-2015. Samferdselsdepartementet.

VEDLEGG 1

Antall flybevegelser og antall passasjerer reist *til/fra* lufthavnene i Nord-Norge og Nord-Trøndelag i perioden 2000 til 2005. Tallene relaterer seg til ordinær rutetrafikk. Tall for 2005 er anslag basert på trafikken i perioden januar til november.

Lufthavn	2 000		2 001		2 002		2 003		2 004		2 005	
	Flybevegelser	Passasjerer	Flybevegelser	Passasjerer	Flybevegelser	Passasjerer	Flybevegelser	Passasjerer	Flybevegelser	Passasjerer	Flybevegelser	Passasjerer
Rørвик, Ryum	2 389	17 966	2 344	16 344	2 420	16 775	2 309	17 690	2 256	18 626	2 216	18 652
Namsos	2 663	22 382	2 556	19 623	2 530	17 591	2 652	18 629	2 772	19 679	2 784	18 834
Brønnøysund, Brønnøy	7 150	57 805	6 077	49 155	6 349	52 837	5 947	54 454	5 819	58 927	5 840	61 481
Sandnessjøen, Stokka	5 960	51 408	5 936	49 184	5 986	48 385	5 779	49 161	5 736	48 168	5 689	47 469
Mo i Rana, Røssvoll	6 621	80 248	6 306	72 901	6 440	74 176	6 081	73 454	6 040	70 684	6 162	70 752
Mosjøen, Kjørstad	5 513	46 274	5 493	48 933	5 495	50 756	5 123	50 051	4 899	47 020	4 943	50 773
BODØ	42 280	846 742	42 192	818 522	35 335	755 802	36 376	789 389	37 045	856 837	37 646	860 200
Værøy (Heliport)	1 026	8 104	1 044	9 356	1 056	7 725	1 016	7 371	1 043	7 945	1 049	6 284
Røst	1 243	10 245	1 211	7 870	1 191	9 421	1 147	8 048	1 189	8 380	1 155	8 159
Leknes	4 328	78 258	4 328	76 364	4 289	75 259	4 171	73 307	4 201	76 964	4 191	74 018
Svolvær, Helle	4 376	68 068	2 290	63 870	4 342	62 573	3 743	59 866	3 887	62 460	3 908	61 749
Stokmarknes, Skagen	4 339	90 899	4 484	82 001	4 532	80 099	4 254	80 217	5 295	87 719	5 330	83 728
HARSTAD/NARVIK, Evenes	9 541	424 638	9 093	411 463	8 075	368 128	8 150	375 430	8 965	422 277	9 265	431 006
Narvik, Framnes	2 970	36 720	3 103	33 009	3 088	32 142	2 787	21 067	2 485	14 320	2 098	13 675
BARDUFOSS	4 831	191 181	4 345	182 356	2 453	160 374	1 965	150 631	1 968	156 077	2 030	152 194
Andøya	3 119	39 447	3 092	37 519	3 130	35 701	2 993	37 098	2 998	34 592	3 030	34 140
TROMSØ	28 953	936 658	28 362	945 777	26 094	899 446	28 054	1 011 404	28 237	1 126 184	28 585	1 100 720
ALTA	4 935	227 992	4 782	221 365	5 947	223 668	6 031	243 062	6 814	288 673	7 818	329 280
LAKSELV, Banak	2 876	52 922	2 899	54 394	2 910	49 213	2 258	39 866	2 737	44 261	2 800	40 418
KIRKENES, Høybuktnoen	6 604	155 278	6 386	154 817	6 593	155 711	6 818	160 251	6 490	173 417	6 252	173 232
Hesvik	1 062	6 196	1 069	5 774	1 077	5 360	1 063	4 624	1 078	4 894	1 044	4 536
Særkjosén	1 768	16 098	1 757	13 442	1 714	11 508	1 697	10 095	1 722	10 271	1 686	8 859
Hammerfest	6 764	78 454	6 891	65 959	6 807	71 528	7 460	86 471	7 866	103 216	8 063	106 000
Honningsvåg, Valan	2 685	19 203	2 059	12 720	2 799	14 534	2 690	12 643	2 534	11 976	2 545	10 814
Mehamn	2 358	14 404	2 325	13 051	2 366	12 689	2 308	12 020	2 284	11 427	2 314	10 806
Berlevåg	1 925	6 942	1 741	5 940	1 720	5 652	1 719	5 273	1 684	4 649	1 713	4 238
Båtsfjord	2 688	15 560	2 779	14 586	2 429	11 804	2 255	10 966	2 244	10 110	2 285	9 533
Vadsø	6 443	71 871	6 122	67 140	6 019	62 132	5 993	59 475	5 889	58 692	6 072	59 457
Vardø, Svartnes	1 961	13 299	1 729	12 563	1 666	10 988	2 018	11 363	2 142	11 288	2 150	10 413
Sum regionale lufthavner	79 351	849 851	74 736	777 304	77 445	769 635	75 205	763 343	76 063	782 005	76 257	774 370
Sum stamflughavner	100 020	2 835 411	96 059	2 788 694	87 407	2 612 342	89 652	2 770 033	92 256	3 067 726	94 397	3 087 050
Totalt	179 371	3 685 262	172 795	3 565 998	164 852	3 381 977	164 857	3 533 376	168 319	3 849 731	170 654	3 861 421

VEDLEGG 2

Fullpris og laveste pris på 5 rutestrekninger i Nord-Norge og Nord-Trøndelag

- Prisene er inkludert alle avgifter, moms og servicehonorar (laveste).
- Prisene gjelder en vei, selv om det til flere av de rabatterte billettene i perioden har vært knyttet betingelser som tur/retur osv.
- Rabattert pris er høyest rabatterte billett tilgjengelig for *alle*.
- I perioden 2000-2003 er alle priser for SAS og Widerøe pr. 1. april.
- Alle Widerøes priser unntatt 2004 og 2005 (som er fra oktober/november) er fra 1. april.
- For SAS er prisene før 2000 fra juni-august, mens prisene i 2004 og 2005 er fra oktober/november.
- For Norwegian er prisene fra oktober/november.
- Prisene for 2006 er for januar.

Priser med SAS Braathens og Widerøe

Fullpris	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tromsø-Hammerfest	1 055	1 076	1 100	1 240	1 375	1 386	1 646	1 618	1 691	1 691
Bodø-Leknes	650	663	678	705	730	736	770	770	815	815
Trondheim-Namsos	730	745	761	790	818	825	865	849	911	911
Bodø-Oslo	2 020	2 020	1 920	2 358	2 776	2 942	2 713	2 126	2 226	2 247
Tromsø-Oslo	2 175	2 175	2 060	2 538	2 973	3 144	3 008	2 285	2 386	2 408

Rabattert pris	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tromsø-Hammerfest	633	646	660	765	845	886	630	474	519	519
Bodø-Leknes	390	398	407	480	535	561	455	410	454	454
Trondheim-Namsos	438	447	457	530	673	611	455	409	454	454
Bodø-Oslo	-	-	-	875	1 078	1 164	708	546	589	589
Tromsø-Oslo	-	-	-	875	1 078	1 164	758	546	589	589

Priser med Norwegian

Fullpris	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Bodø-Oslo	-	-	-	-	-	-	1 649	1 496	1 694	1 694
Tromsø-Oslo	-	-	-	-	-	1 890	1 989	1 496	1 694	1 694

Rabattert pris	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Bodø-Oslo	-	-	-	-	-	-	459	446	495	495
Tromsø-Oslo	-	-	-	-	-	690	459	446	495	495