

Lufthavnene i Notodden, Skien og Stord

Markedsmessige og økonomiske analyser



av

**Terje Mathisen
Gisle Solvoll
Frode Kjærland**



Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

SIB-rapport 5/2008

Lufthavnene i Notodden, Skien og Stord
Markedsmessige og økonomiske analyser

Av

Terje Mathisen

Gisle Solvoll

Frode Kjærland

Handelshøgskolen i Bodø
Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi (SIB AS)

terje.mathisen@hibo.no

gisle.solvoll@hibo.no

frode.kjaerland@hibo.no

Tlf. +47 75 51 76 37

Tlf. +47 75 51 76 32

Tlf. +47 75 51 78 56

Fax. +47 75 51 72 68

Utgivelsesår: 2008

ISSN-nr. 1890-3584

FORORD

Denne rapporten er skrevet på oppdrag for Samferdselsdepartementet. Arbeidet er utført i perioden september – desember 2008. Arbeidet er utført av seniorforsker Terje Mathisen, stipendiat Frode Kjærland og forskningsleder Gisle Solvoll, med sistnevnte som prosjektleder. Kjærland har spesielt bidratt på kapitlene 2, 3 og 5 og 6.2, mens Mathisen og Solvoll har vært mest sentrale ved skrivingen av de andre kapitlene samt i forhold til gjennomføringen og analysene av de tre spørreundersøkelsene som har vært gjennomført.

En takk til førsteamanuensis Erlend Bullvåg ved HHB for å ha framskaffet databasene med mailadresser som vi benyttet ved spørreundersøkelsen rettet mot næringslivet.

Bodø 11. desember 2008.

INNHOOLD

FORORD	1
INNHOOLD	2
1. INNLEDNING	4
1.1 BAKGRUNN	4
1.2 FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER	5
1.3 METODISK OPPLEGG OG DATAKILDER	5
1.3.1 Spørreundersøkelsen	6
2. GENERELT OM LUFTHAVNENE I NOTODDEN, SKIEN OG STORD	10
2.1 NOTODDEN FLYPLASS	10
2.1.1 Operativ godkjenning og påkrevde investeringer	11
2.2 SKIEN LUFTHAVN	12
2.2.1 Operativ godkjenning og påkrevde investeringer	12
2.3 STORD LUFTHAVN	13
2.3.1 Operativ godkjenning og påkrevde investeringer	14
2.4 LUFTHAVNENES INFLUENSOMRÅDER	15
3. TRAFIKK, RUTETILBUD OG REGULARITET	17
3.1 NOTODDEN FLYPLASS	17
3.1.1 Flybevegelser	18
3.1.2 Reiseaktivitet	19
3.1.3 Regularitet og punktlighet	20
3.2 SKIEN LUFTHAVN	20
3.2.1 Flybevegelser	21
3.2.2 Reiseaktivitet	22
3.2.3 Regularitet og punktlighet	23
3.3 STORD LUFTHAVN	24
3.3.1 Flybevegelser	25
3.3.2 Reiseaktivitet	26
3.3.3 Regularitet og punktlighet	27
3.4 TRAFIKKUTVIKLING PÅ ALTERNATIVE LUFTHAVNER	27
3.4.1 Bergen lufthavn, Flesland	28
3.4.2 Haugesund lufthavn, Karmøy	28
3.4.3 Sandefjord lufthavn, Torp	29
3.5 SAMMENLIGNING AV FLYRUTETILBUD OG TRAFIKK	29
4. BRUKERNES NYTTE AV LUFTHAVNENE	31
4.1 ANTALL REISER PER INNBYGGER I INFLUENSOMRÅDET	31
4.2 GENERALISERTE REISEKOSTNADER	32
4.2.1 Notodden flyplass	33
4.2.2 Skien lufthavn	34
4.2.3 Stord lufthavn	35
4.3 OPPSUMMERING GENERALISERTE REISEKOSTNADER	35
4.4 NYTTEN AV LUFTHAVNENE OG ØNSKER OM NYE RUTER	36
4.4.1 Notodden flyplass	36
4.4.2 Skien lufthavn	40
4.4.3 Stord lufthavn	44
4.5 SAMMENLIGNING AV LUFTHAVNENE	48
5. ØKONOMIEN TIL LUFTHAVNENE	50
5.1 NOTODDEN FLYPLASS	50
5.1.1 Takstsystem	50
5.1.2 Driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat	51
5.1.3 Vurdering av økonomien	53
5.2 SKIEN LUFTHAVN	53

5.2.1	<i>Takstsystem</i>	53
5.2.2	<i>Driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat</i>	54
5.2.3	<i>Vurdering av økonomien</i>	56
5.3	STORD LUFTHAVN.....	57
5.3.1	<i>Takstsystem</i>	57
5.3.2	<i>Driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat</i>	57
5.3.3	<i>Vurdering av økonomien</i>	59
6.	KONSEKVENSER FOR AVINOR VED EN OVERTAKELSE AV LUFTHAVNENE SAMT FOR SAMFERDSELSDEPARTEMENTET VED KJØP AV FLYRUTER.....	61
6.1	HVA MENER NÆRINGSLIVET OM OVERTAKELSE?	61
6.2	VERDIVURDERING AV LUFTHAVNENE	63
6.2.1	<i>Verdsetting basert på substansverdi</i>	64
6.2.2	<i>Bedriftsøkonomisk tilnærming til verdsetting av lufthavnene</i>	64
6.2.3	<i>Verdsetting av Notodden flyplass</i>	65
6.2.4	<i>Verdsetting av Skien lufthavn</i>	65
6.2.5	<i>Verdsetting av Stord lufthavn</i>	66
6.3	HVA MENER NÆRINGSLIVET OM FLYRUTEKJØP?	68
6.4	RUTEØKONOMI FOR NYE RUTER.....	70
7.	LUFTHAVNENES REGIONALE BETYDNING	73
7.1	REGIONALE VIRKNINGER AV EN FLYPLASS	73
7.2	NOTODDEN FLYPLASS.....	73
7.2.1	<i>Hva mener næringslivet?</i>	74
7.3	SKIEN LUFTHAVN.....	77
7.3.1	<i>Hva mener næringslivet?</i>	78
7.4	STORD LUFTHAVN.....	81
7.4.1	<i>Hva mener næringslivet?</i>	82
7.5	SAMMENLIGNING AV LUFTHAVNENE OG OPPSUMMERING	85
8.	AVSLUTTENDE KOMMENTARER OG SAMFUNNSØKONOMISKE VURDERINGER	87
8.1	AVSLUTTENDE KOMMENTARER	87
8.2	SAMFUNNSØKONOMISKE VURDERINGER.....	90
	REFERANSER	95
	VEDLEGG 1.....	97
	VEDLEGG 2.....	100
	VEDLEGG 3.....	103

1. INNLEDNING

Nedenfor gis det en kortfattet beskrivelse av bakgrunnen for og problemstillingene i dette notatet samt en omtale av det metodiske opplegget vi har lagt til grunn.

1.1 BAKGRUNN

Dagens lufthavnstruktur ble fastlagt ved behandlingen av St.meld. nr. 15 (1994-1995). I vurderingene av behovet for flyruter ved lufthavnene i Skien, Notodden og Stord, vil det være naturlig å legge til grunn de samme kriterier for flyrutetilbudet som i St.meld. nr. 15 (1994-1995). I tillegg skal vurderingsgrunnlaget for behovet for nye flyruter suppleres ved å gjennomføre nytte-kostnadsanalyser. I vurderingen av om en ruteflygning er tilfredsstillende, skal det i følge St.meld. nr. 15 (1994-1995) tas hensyn til følgende forhold: Allmennhetens interesse, muligheten for å benytte andre transportformer og deres mulighet til å dekke de aktuelle transportbehov, flytakster og vilkår som tilbys brukerne og den samlede virkning av alle luftfartsselskapers drift eller planlagte drift av ruten.

Spørsmålet om flyplassnett i Norge ble tatt opp på nytt i Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 (2008). Her presiseres det at det vil ha store økonomiske konsekvenser for Avinor og staten å utvide nettet til Avinor, og at spørsmålet derfor må utredes grundig. For Stord lufthavn har statsråden i brev av 04.03.2008 til Samarbeidsrådet for Sunnhordland, vist til at vurderinger av omfanget av det statlige flyplassnett hører hjemme i NTP og at en tar sikte på å komme tilbake til spørsmålet der.

Lufthavnstrukturen har etter behandlingen av St.meld. nr. 15 (1994-1995), vært drøftet to ganger i Stortinget, siste gang ved behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004), NTP 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004). I innstillingen stod flertallet i komiteen fast på Stortinget sitt tidligere vedtak i tilknytning til behandlingen av Innst. S. nr. 269 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 61 (2001-2002).

Regjeringen presiserer i St.meld. nr. 24 (2003-2004), at det i vurderingen av framtidig regional lufthavnstruktur skal legges vekt på de totale samfunnsmessige hensyn. En vil i denne sammenheng ta utgangspunkt i besparelsene ved nedlegging, mulighet for alternative transporttilbud, flyoperative forhold, samt muligheter til 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. I forbindelse med St.meld. nr. 24 (2003-2004) ble det også utarbeidet et eget vedlegg til NTP om luftfartens regionale virkninger.

På bakgrunn av det ovenstående ønsker Samferdselsdepartementet nå å få gjennomført en markedsmessig og økonomisk analyse av lufthavnene i Notodden, Skien og Stord og ulike rutetilbud til/fra disse lufthavnene.

1.2 FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER

Hovedformålet med dette prosjektet er å gjennomføre trafikale og økonomiske analyser av ulike rute- og driftsopplegg på de tre ikke-statlige lufthavnene i Notodden (Tuven), Skien (Geiteryggen) og Stord (Sørstokken). Problemstillingene i arbeidet er å:

1. Beskrive trafikkutviklingen ved lufthavnene de seneste 8 år og dagens flyrutetilbud til/fra lufthavnene.
2. Anslå nytten for næringslivet og befolkningen generelt av rutetilbudet på lufthavnene.
3. Beskrive og analysere økonomien til lufthavnene og flyrutene til/fra lufthavnene.
4. Beregne konsekvenser for Avinor av en overtakelse av lufthavnene samt for Samferdselsdepartementet dersom nye ruter skal legges inn i FOT-systemet.
5. Diskutere flyplassenes betydning for regional utvikling i lufthavnenes kraftfelt.
6. Gjennomføre en bedriftsøkonomisk lønnsomhetsvurdering av alternative ruteopplegg.

Trafikkutviklingen ved lufthavnene (problemstilling 1) vil bli dokumentert i kapittel 3. Når det gjelder næringslivets nytte av lufthavnene og flyrutetilbudet ved disse (problemstilling 2), vil dette bli beskrevet og analysert i kapittel 4. I kapittel 5 vil økonomien til lufthavnene (problemstilling 3) bli behandlet. Når det gjelder konsekvenser for Avinor ved en overtakelse av lufthavnene samt for Samferdselsdepartementet dersom nye flyruter skal inkluderes i FOT-rutesystemet (problemstilling 4), så behandles disse spørsmålene i kapittel 6. Flyplassens betydning for regional utvikling (problemstilling 5), vil drøftes i kapittel 7. I kapittel 8 gis noen avsluttende kommentarer samt en diskusjon av den samfunnsmessige betydningen til de 3 aktuelle lufthavnene, og rutetilbudet på disse.

1.3 METODISK OPPLÈGG OG DATAKILDER

Nedenfor gis beskrives det metodiske opplegget vi har benyttet ved utarbeidelsen av denne rapporten. Spesiell vekt legges på å beskrive opplegget for den spørreundersøkelsen vi har gjennomført, og der resultatene utgjør en viktig del av datamaterialet vi benytter.

Når det gjelder primærdatakilder er følgende to de sentrale:

- Intervju med lufthavnledelsen ved de respektive lufthavner. Dette er Helen Agersborg Hanssen ved Notodden flyplass, Henning Klouman ved Skien lufthavn og Jan Morten Myklebust ved Stord lufthavn.¹
- Web-baserte spørreundersøkelser rettet mot næringslivet i influensområdet til de tre aktuelle lufthavnene.

Våre viktigste sekundærdatakilder har vært:

- Regnskap og årsmeldinger fra lufthavnene i 2005, 2006 og 2007.
- Diverse skriftlig korrespondanse mellom Luftfartstilsynet og eierne av lufthavnene.
- Trafikkstatistikk fra Avinor.

¹ I tillegg har konsulent Martin Dahle i Stord kommune bidratt med nyttige opplysninger.

1.3.1 Spørreundersøkelsen

Undersøkelsen rettet mot næringslivet ble gjennomført som en web-basert spørreundersøkelse der 1 656 bedriftsledere, fordelt på 558 i influensområdet til Notodden flyplass, 887 i influensområdet til Skien lufthavn og 211 i influensområdet til Stord lufthavn, fikk tilsendt et spørreskjema som de kunne svare direkte på via PC. Utsendelsen skjedde 11. oktober 2008 med purring på de som ikke svarte 18. oktober.

Oversikt over antall utvalgte bedrifter fordelt på influensområdene² til de 3 lufthavnene, antall innkomne svar og svarprosent er vist i Tabell 1-1. Spørreskjemaene for de tre lufthavnene er vist i vedlegg 1, 2 og 3 for henholdsvis Notodden flyplass, Skien lufthavn og Stord lufthavn.

Det er fordeler og ulemper knyttet til en slik spørreundersøkelse. En viktig fordel er at mange respondenter får uttalt sin mening om den lokale lufthavnen, og blir stilt overfor de samme spørsmålene uten noen form for påvirkning av en intervjuer. Et større antall besvarelser gjør at hver enkelt respondent påvirker de totale resultatene i mindre grad. Det er dessuten en stor fordel av alle respondentene blir stilt ovenfor de samme spørsmålene. Eventuelle kommentarer utover det som spørres om i skjemaet kan oppgis i et åpent kommentarfelt. Det er imidlertid generelle svakheter ved spørreskjema knyttet til misforståelser av skjemaet, taktisk svargivning og usikkerhet rundt utvalgets representativitet for den totale populasjonen.

Det er nærliggende å tro at næringslivet vil overvurdere nytten av lufthavnene siden de ikke blir stilt ansvarlig for eventuelle økte kostnader som følger av uttalelsene. Det har imidlertid vært lokale debatter om lufthavnene og vårt inntrykk er at datasettet inneholder informerte respondenter som både er positive og negative til fortsatt drift av lufthavnene. Vår oppfatning er at undersøkelsen gir en god indikasjon på det lokale næringslivets holdninger til de lokale lufthavnene, samtidig som generalisering av resultatene bør utføres med noe skjønn.

Som det framgår av Tabell 1-1 var det nesten 30 % av bedriftslederne som svarte på spørreskjemaet. Høyest respons fikk vi blant bedriftene i influensområdet til Stord lufthavn. Her svarte over 45 % av de bedriftslederne som mottok spørreskjemaet på dette. Lavest respons fikk vi blant de bedriftene vi definerte inn i influensområdet til Notodden flyplass. Her svarte knapt 25 % av bedriftslederne på skjemaet.

En generell kommentar til responsen er at den er svært høy sammenholdt med erfaringer fra lignende spørreundersøkelser andre steder. Dette tyder på et betydelig engasjement blant næringslivet rundt spørsmål som angår de lokale lufthavnene og flyrutetilbudet på disse.

Tabell 1-1: Oversikt over utvalget av bedrifter, antall svar og svarprosent.

<i>Influensområde</i>	<i>Utvalg (antall bedrifter)</i>	<i>Antall svar</i>	<i>Svarprosent</i>
Til Notodden flyplass	558	138	24,7 %
Til Skien lufthavn	887	258	29,1 %
Til Stord lufthavn	211	96	45,5 %
Totalt	1 656	492	29,7 %

² Problemstillinger knyttet til avgrensning av influensområder, og vår definisjon av influensområdene til de 3 aktuelle lufthavnene er diskutert i kapittel 2.4.

Når det gjelder vårt datamateriale fra spørreundersøkelsene, har vi i Tabell 1-2 gitt en oversikt over antall årsverk, antall årlige tjenestereiser med fly samt antall årlig private flyreiser foretatt av husholdningen til respondentene.

De private reisene er trolig ikke representative for befolkningen som helhet, siden utvalget er basert på husholdningene til bedriftsledere. Det er rimelig å anta at denne gruppen har en høyere reiseaktivitet i sitt arbeid og at de også reiser noe mer enn gjennomsnittet i det private. I og med at private reiser ofte kombineres med arbeidsrelaterte reiser, er det også grunn til å anta at bruken av de lokale lufthavnene til private flyreiser, er høyere enn den ville ha vært dersom utvalget av respondenter hadde vært trukket tilfeldig i befolkningen.

Hvis vi betrakter gjennomsnittsverdiene, ser vi at det er bedriftene i influensområdet til Notodden flyplass, og spesielt Stord lufthavn som foretar flest tjenestereiser med fly. Vi ser også at gjennomsnittlig bedriftsstørrelse, målt med antall årsverk, er størst blant respondentene i influensområdet til Stord lufthavn.

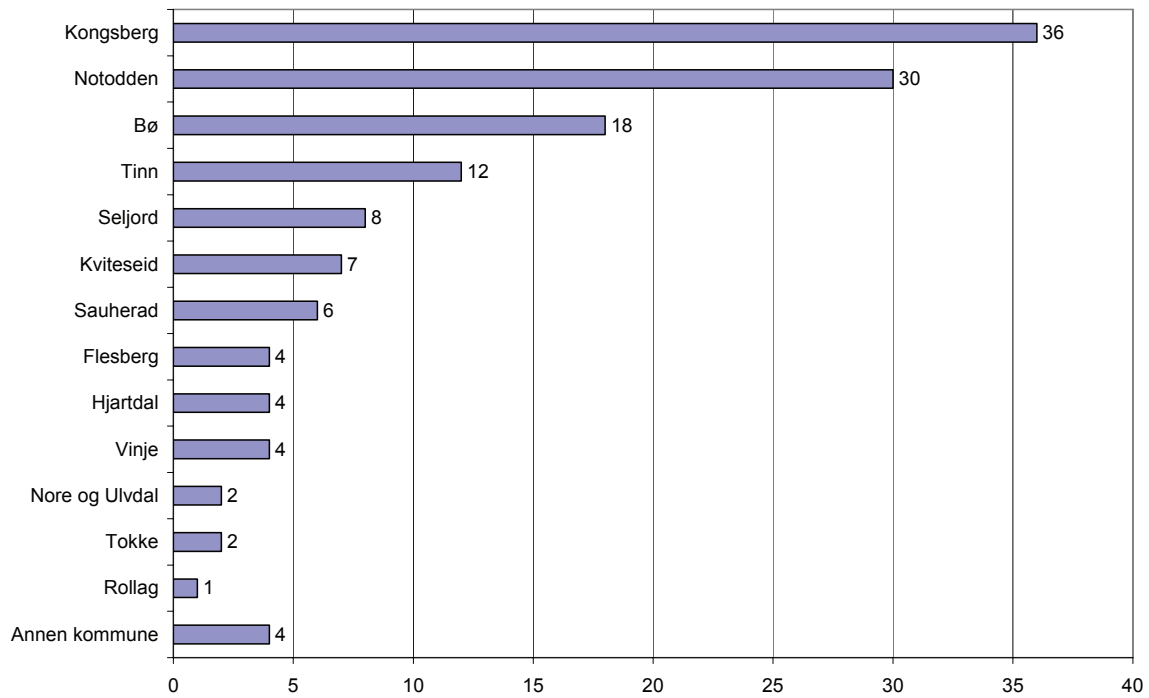
Tabell 1-2: Antall årsverk i bedriftene, bedriftenes tjenestereiser med fly og private flyreiser foretatt av respondentenes husstand.

<i>Influensområdet til</i>	<i>Data for bedriftene og respondentene</i>	<i>Antall svar^a</i>	<i>Maks.</i>	<i>Min.</i>	<i>Gj.snitt.</i>	<i>St.avvik</i>
Notodden flyplass	Antall årsverk ^b	138	800	3	29,1	84
	Antall årlige tjenestereiser med fly	132	7 000	0	70,1	610
	Antall årlige private flyreiser for husholdningen	130	30	0	5,6	5,3
Skien lufthavn	Antall årsverk ^b	251	300	3	28,0	63
	Antall årlige tjenestereiser med fly	253	1 000	0	29,4	93
	Antall årlige private flyreiser for husholdningen	252	28	0	5,8	4,7
Stord lufthavn	Antall årsverk ^b	94	800	3	47,2	113
	Antall årlige tjenestereiser med fly	93	8 000	0	119,1	829
	Antall årlige private flyreiser for husholdningen	91	30	0	7,7	5,4

^a Det var henholdsvis 127 (Notodden), 240 (Skien) og 88 (Stord) respondenter som hadde svart på alle disse tre spørsmålene.

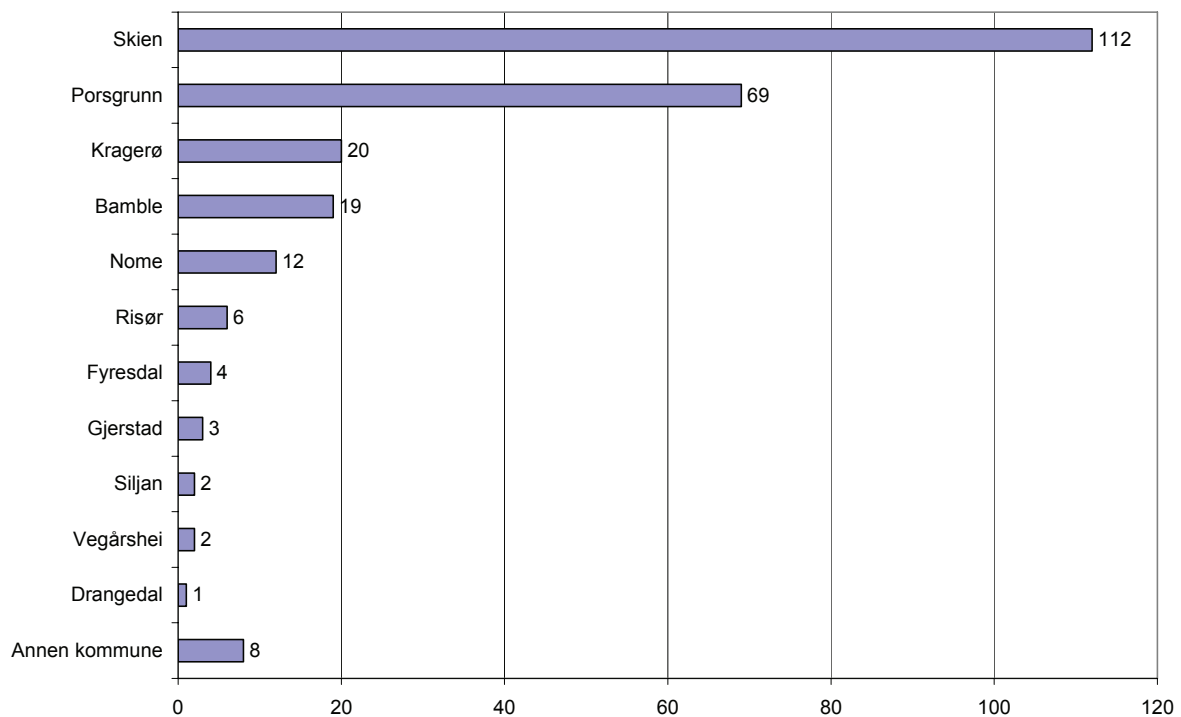
^b Kategoriseringen av antall årsverk er basert på svar fra respondentene der svaralternativene for antall årsverk var som følger: 1-5, 5-10, 10-50, 50-100, 100-500 og over 500. De som svarte over 500 er "tildelt" 800 årsverk.

I de tre påfølgende figurene har vi vist hvordan vårt utvalg av bedrifter fordeler seg på kommunene i influensområdet til lufthavnene. Figur 1-1 viser respondentenes fordeling på kommunene rundt Notodden flyplass, Figur 1-2 viser tilsvarende fordeling rundt Skien lufthavn mens Figur 1-3 viser den geografiske respondentfordelingen rundt Stord lufthavn.



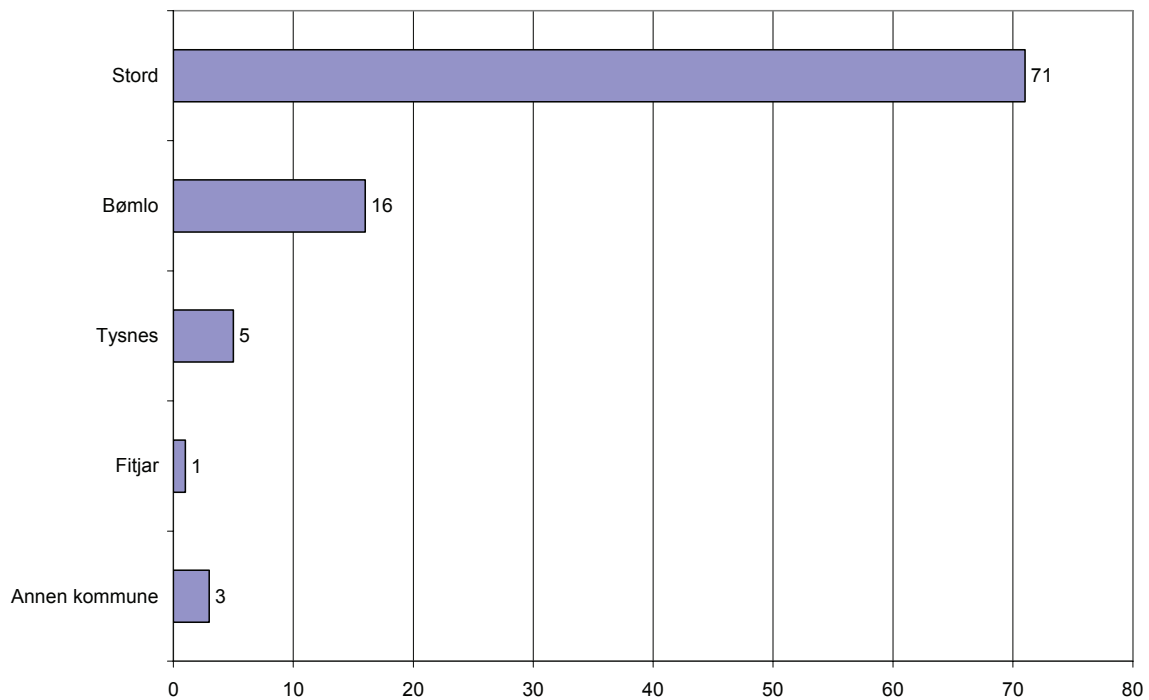
Figur 1-1: Bedriftene i influensområdet til Notodden flyplass fordelt på kommuner. (N=134).

Som vi ser av Figur 1-1 er majoriteten av bedriftene hjemmehørende i kommunene Kongsberg og Notodden. Nesten halvparten av bedriftene er lokalisert i disse to kommunene.



Figur 1-2: Bedriftene i influensområdet til Skien lufthavn fordelt på kommuner. (N=258).

Når det gjelder bedriftene som sokner til influensområdet til Skien lufthavn, jf. Figur 1-2, er 70 % av bedriftene lokalisert i kommunene Skien og Porsgrunn.



Figur 1-3: Bedriftene i influensområdet til Stord lufthavn fordelt på kommuner. (N=93).

Figur 1-3 viser at vårt utvalg av bedrifter i influensområdet til Stord lufthavn, i all hovedsak er hjemmehørende i Stord kommune. Kun 25 av 93 bedrifter (27 %) har adresse i en annen kommune.

2. GENERELT OM LUFTHAVNENE I NOTODDEN, SKIEN OG STORD

I dette kapitlet presenteres en del relevant informasjon om de tre aktuelle flyplassene bl.a. vedrørende beliggenhet, drift, aktiviteter og influensområde. En del av disse opplysningene er systematisert og oppsummert i Tabell 2-2.

2.1 NOTODDEN FLYPLASS

Notodden flyplass ligger 3 km nordøst for Notodden sentrum like ved riksvei 360 ved nordenden av Heddalsvatnet. Flyplassen ble anlagt i 1955. Beliggenheten i forhold til et større omland, der også de nærmeste nabolufthavnene Torp og Geiteryggen er inntegnet, er vist på kartskissen i Figur 2-1.



Flyplassen benyttes i dag til ruteflyging til Bergen (daglige avganger), charter, taxi, frakt og luftsportsaktiviteter. Følgende kan nevnes når det gjelder flyplassrelatert virksomhet ut over rutedriften:

- Notodden flyplass har Norges nest største småflyverksted og med all verksteddrift for hele den norske kommersielle sjøflyflåten. Luftfartsskolen startet trafikkflygerskole på Notodden i første halvdel av 2007.
- Notodden flyplass har 24 timers beredskap med tårnberedskap, bunkring, brann/redning og annen service for søk og redningstjenesten, samt ambulansefly for store deler av Telemark og Buskerud.
- Sandefjord og Oslo seilflyklubber har fast base ved Notodden flyplass. Flyplassen har også offisielt godkjente seilflyskoler med delegert myndighet fra Luftfartstilsynet gjennom NAK/NLF³. Nome, Drammen og Jeløy seilflyklubber er gjestende klubber.

Det er også en betydelig verkstedvirksomhet både for fly som betegnes som ”general aviation” og sjøfly. I Norge finnes det ca. 360 luftdyktige fly, som regnes i klassen for ”general aviation”. Flyteknisk på Notodden vedlikeholder ca. 80 av disse flyene. Dette betyr at om lag 30 % av Norges småflypark vedlikeholdes på Notodden. Av 35 luftdyktige sjøfly, vedlikeholdes 29 på Notodden. Det er 8 sjøfly som flyr ervervsmessig. Flyteknisk vedlikeholder samtlige av disse.

³ Norsk aeroklubb (www.nak.no) og Norges luftsportsforbund (www.nlf.no).



Figur 2-1: Kartskisse over beliggenheten til Notodden flyplass, Tuven, Skien lufthavn, Geiteryggen og Sandefjord lufthavn, Torp.

2.1.1 Operativ godkjenning og påkrevde investeringer

Notodden lufthavn AS fikk fornyet sin konsesjon for drift av Notodden flyplass, Tuven, 14. april 2004. Dette innebar en endring i forhold til daværende konsesjon om å holde landingsplassen åpen for allmenn bruk. Det ble også gjort et poeng ved konsesjonstildelingen om at betegnelsen ”lufthavn” ikke var helt dekkende ettersom dette normalt omtaler større landingsplasser til allmenn bruk. Luftfartstilsynet støttet derfor konsesjonshavers eget forslag om å benytte betegnelsen ”flyplass”. Konsesjonen ble da gitt for 10 år fram til 1. mai 2014. En fornyet godkjenning ble også gitt av Luftfartstilsynet 20. desember 2004.

Senere har også Notodden lufthavn AS fått konsesjon for drift av en sjøflyhavn til privat bruk. Denne ble gitt 21. september 2006. Luftfartstilsynet betrakter dette som en separat konsesjon og ikke som en utvidelse av ovenfor nevnte konsesjon. Av praktiske årsaker ble denne gitt for samme tidsrom, altså fram til 1. mai 2014.

Notodden flyplass er godkjent for å kunne ta ned fly inntil 5 700 kg. Dette innebærer normalt sett fly med en kapasitet på 9 passasjerer, men de har dispensasjon til å ta ned Bergen Air Transport sine fly på 12 seter.

Det foreligger ingen krav fra Luftfartstilsynet knyttet til eventuelle tiltak som må gjøres i framtiden i forhold til sikkerhetssoner etc. Imidlertid er det et behov for å reasfaltere rullebanen. Dagens asfaltdekke er fra 1969, og reparasjoner av dette kan ikke fortsette stort lengre. I 2005 ble kostnadene for asfaltering anslått til 6,9 mill. kr. I dag (2008) er det nok rimelig å anslå at dette beløpet vil ligge rundt 8 mill. kr.

2.2 SKIEN LUFTHAVN

Skien lufthavn ligger sørvest for Skien sentrum like ved riksvei 353. Kommersiell luftfart har



foregått siden 1952. Opprinnelig var flyplassen et interkommunalt samarbeid mellom Skien, Porsgrunn og Bamble, men er siden 2002 operert av Skien kommune som eiere gjennom selskapet Skien Lufthavn AS. Det er investert i størrelsesorden 80-90 mill. kr i terminalbygninger og annen infrastruktur ved flyplassen. Det finnes en restaurant, leiebiltilgang og gratis parkeringsplasser i tilknytning til anlegget. Flyplassen sysselsetter over 20 årsverk.

Ruteflyging fra Skien lufthavn foregår til Bergen og Stavanger (daglig), samt til Stockholm (3 ganger pr uke). I tillegg benyttes lufthavnen til privatflyging og luftsportsaktiviteter. To helikopterskoler benytter også lufthavnen. I tillegg benyttes lufthavnen til trening på blant annet instrumentlandinger både av sivile og militære fly.

2.2.1 Operativ godkjenning og påkrevde investeringer

Skien lufthavn AS fikk fornyet konsesjon til å inneha og drive Skien lufthavn, Geiteryggen, 24. februar 2003. Bakgrunnen var da en endring på eiersiden fra å være eid av flere kommuner i Grenland, gjennom et interkommunalt selskap, til å bli eid av Skien kommune og private eiere (blant annet Grenland flyklubb, Grenland fallskjermklubb og noen enkeltpersoner). Fra og med 24. februar 2003 er Skien lufthavn heleid av Skien kommune.⁴ Den nye konsesjonen for de nye eierne ble gitt for 10 år fram til 1. mars 2013.

Det ble også gitt en fornyet godkjenning 1. august 2006, dog under forutsetning av at visse merknader påpekt av Luftfartstilsynet under inspeksjon ble fulgt opp innen visse frister. Dette gjaldt fem forhold som her nevnes. Fristen for å utbedre alle disse punktene var satt til 1. oktober 2008.

1. Tverrhelningen på rullebanen måtte korrigeres og rullebanen reasfalteres.
2. En del forhold vedrørende sikkerhetsområder ved rullebanen måtte utbedres.
3. Landingssonen måtte merkes.
4. Lysanleggene for innflyvning måtte monteres og konfigureres.
5. Merking av siktepunkt og senterlinje måtte bli synlig under alle forhold ved hjelp av en akseptert teknisk løsning av luftfartstilsynet.

Per november 2008 er punkt 1 og 3 utført. Punkt 2 er under arbeid, men her gjenstår det blant annet en del utfylling i terrenget rundt rullebanen samt forlenging av en veikulvert som går under rullebanen. Denne skal være ferdig innen 1. august 2011. Når det gjelder punkt 4 er

⁴ Høsten 2008 foregår det en prosess der Skien kommune overdrar sitt eierskap til Kontorbygg AS (som i sin helhet skal eies av Skien kommune). Jf. kapittel 5.2.3.

arbeidet med dette startet opp, og arbeidet forventes slutført innen 31. september 2009. I 2008 vil det brukes om lag 11,5 mill. kr til påkrevde utbedringer.

Eier har vedtatt investering i ny brannbil. Skien Lufthavn AS er inne i avsluttende dialog med leverandør og finansieringsinstitusjon før bestilling. Det er prosjektert en enkel utrykningsgarasje for ny brannbil i umiddelbar nærhet til oppstillingsplass for fly. Total kostnad for brannbil og enkel utrykningsgarasje forventes ikke å overstige 3,7 mill. kr.

Skien lufthavn er godkjent i kategori 2C, som blant annet innebærer at de kan ta ned fly med vingspenn på inntil 36 meter. Lufthavnen har selv satt en grense på 30 meter. Dette innebærer i praksis at de største flyene som kan benytte flyplassen er turboprop fly med setekapasitet på 50-70 seter.

2.3 STORD LUFTHAVN

Stord lufthavn, Sørstokken ligger på vestsiden av Stord, nordvest for Sagvåg ved riksvei 545.



Flyplassens plassering i forhold til de nærmeste nabolufthavnene Flesland og Karmøy, er vist i kartskissen i Figur 2-2. Sørstokken ble finansiert og bygd i et sysselsettingsperspektiv. Særlig de høyteknologiske og konkurranseutsatte industrivirksomhetene i offshorenæringen hadde som utgangspunkt at flyplassen var svært viktig for bedriftenes konkurransevne, effektivitet og opp-

dragsmengde. Denne erkjennelsen fikk gjennomslag i alle besluttende miljø, som samlet medvirket til flyplassens realisering. Flyplassen på Sørstokken ble på denne bakgrunn bygd og ferdigstilt i 1985 etter at næringslivet, fylkeskommunen og kommunene i regionen hadde gått sammen om å finansiere 100 % av utbyggingskostnadene (ca. 25 mill. kr).

Sørstokken ble offisielt åpnet 25. oktober 1985 med en rullebane på 1 080 meter. Denne ble i 1998 forlenget til 1 460 meter, et prosjekt som kostet 15,2 mill. kr. Nytt terminalbygg ble tatt i bruk i 2001. Dette kostet om lag 10,4 mill. kr. Høsten 2008 ble ny brannstasjon åpnet. Kostnadene for denne var 10,6 mill. kr, hvorav staten bidro med 7 mill. kr. Det opereres med ruteflyging til Oslo (daglig) og Århus i Danmark (to ganger pr uke – i helgene). Rutene opereres av flyselskapet Sunair AS.⁵ Aktiviteten er dog redusert på grunn av konkursen i Coast Air i januar 2008. Tidligere har det også vært gjennomført en del charterflygninger for Aker Stord⁶.

⁵ Stordfly AS ble etablert i 2008 med 2,5 mill. kr i aksjekapital. Selskapet har 84 bedrifter som aksjonærer, og har som formål å stille garanti overfor flyselskapet Sunair AS for den rutedriften de utfører.

⁶ Flygningene ble avviklet etter ulykken til Atlantic Airways på Stord lufthavn i oktober 2006 hvor 4 av 16 om bord omkom.

Lufthavnselskapet utfører selv tårn-, brann- og redningstjeneste, plasstjeneste, security og innsjekk av passasjerer og bagasje. Selskapet har i 2008 14 ansatte. Lufthavnen er klassifisert i lufthavnskode 2C. Brann- og redningstjenesten er plassert i kategori 4. Stord lufthavn har ellers gratis parkering og det eksisterer en flybussrute i forbindelse med alle ruteflygninger.



Figur 2-2: Kartskisse over beliggenheten til Stord lufthavn, Sørstokken, Haugesund lufthavn, Karmøy og Bergen lufthavn, Flesland.

2.3.1 Operativ godkjenning og påkrevde investeringer

Sunnhordland Lufthavn AS fikk fornyet sin konsesjon for Stord lufthavn, Sørstokken, 25. juni 2001. Konsesjonens tidshorisont var 10 år, i tråd med vanlig praksis, gjeldende til 30. juni 2011. Det ble så gitt en ny godkjenning 27. november 2007 med gyldighet til 1. juli 2011. Det ble da presisert en del vilkår knyttet til denne godkjenningen vedrørende:

- Bruksområde og kvalitets- og sikkerhetssystem.
- Utforming og bakketjeneste.
- Security.
- Flynavigasjonstjeneste og -utstyr.
- Lufttrafikkjeneste.

Lufthavnen er høsten 2008 i dialog med Luftfartstilsynet vedrørende reasfaltering av rullebanen, senterlinjebelysning samt opplysning av siktemerker. Videre er lufthavnen i ferd med å gå til innkjøp av ny utrykningsbåt. Utbedring av utrykningsveger i nord- og sørenden av rullebanen er også nødvendig. Finansieringsbehovet for disse tiltakene er anslått til ca. 11 mill. kr.

Stord lufthavn er godkjent i kategori 2C, som blant annet innebærer at de kan ta ned fly med et vingespenn på inntil 36 meter. Dette innebærer i praksis at de største flyene som kan benytte flyplassen er turboprop fly med setekapasitet på 50-70 seter.

2.4 LUFTHAVNENES INFLUENSOMRÅDER

Influensområdet er det geografiske området som en lufthavn hovedsakelig trekker sitt passasjergrunnlag fra. Vi har definert det som geografisk virker å være det naturlige nedslagsfelt for de tre lufthavnene og har i denne forbindelse forholdt oss til definisjonene foretatt av Strand (1995). De aktuelle kommuner som da inngår i influensområdet er oppgitt i Tabell 2-1.

Tabell 2-1: Influensområdet til lufthavnene i Stord, Skien og Notodden.

<i>Lufthavn</i>	<i>Kommune</i>	<i>Fylke</i>	<i>Innbyggere</i>
Notodden (Tuven)	Bø	Telemark	5 436
	Hjartdal	Telemark	1 619
	Kviteseid	Telemark	2 563
	Notodden	Telemark	12 232
	Sauherad	Telemark	4 266
	Seljord	Telemark	2 930
	Tinn	Telemark	6 066
	Tokke	Telemark	2 366
	Vinje	Telemark	3 635
	Kongsberg	Buskerud	23 997
	Flesberg	Buskerud	2 521
	Rollag	Buskerud	1 419
	Nore og Ulvdal	Buskerud	2 534
	Sum		71 584
Skien (Geiteryggen)	Risør	Aust-Agder	6 888
	Vegårshei	Aust-Agder	1 884
	Gjerstad	Aust-Agder	2 519
	Bamble	Telemark	14 109
	Drangedal	Telemark	4 111
	Fyresdal	Telemark	1 375
	Kragerø	Telemark	10 614
	Nissedal	Telemark	1 378
	Nome	Telemark	6 601
	Porsgrunn	Telemark	34 186
	Siljan	Telemark	2 380
	Skien	Telemark	50 864
Sum		136 909	
Stord (Sørstokken)	Stord	Hordaland	17 092
	Fitjar	Hordaland	2 912
	Bømlo	Hordaland	10 998
	Tysnes	Hordaland	2 773
	Sum		33 775

Når vi betrakter grensene for influensområdet mellom to lufthavner, vil det på marginen være brukere som er indifferente i sitt valg og som kan benytte begge alternativene. De tre lufthavnene som er omhandlet i denne rapporten, er lokalisert relativt nært til andre flyplasser. Det bør derfor drøftes hvordan en skal forholde seg til betegnelsen influensområde.

Sentrale forhold knyttet til defineringen av grensene for influensområder innen luftfart er at:

- Influensområdet varierer mellom flyruter.

- Influensområdet varierer med passasjerenes formål med reisen.
- Andre grunner enn reisetid til flyplass og pris kan avgjøre hvilken flyplass folk benytter.

Det er rimelig å anta at en flyplass som tilbyr en direkte rute til en destinasjon vil kunne trekke passasjerer fra en nærliggende flyplass som ikke har et tilsvarende tilbud til denne destinasjonen. Samtidig vil formålet med passasjerens reise påvirke valg av flyplass fordi tidskostnadene varierer avhengig av reisehensikt. På grunn av høyere tidskostnader vil en forretningsreisende som ikke betaler billetten sin selv, i mindre grad enn en fritidsreisende vurdere et konkurrerende tilbud med lavere pris hvis det innebærer lengre total reisetid. Videre kan vi anta at ikke alle passasjerer er rasjonelle, og at valg av flyplass dermed kan påvirkes for eksempel av mangel på informasjon eller historiske årsaker. Totalt sett fører dette til at flyplasser kan ha overlappende influensområder og at endringer i rutetilbudet på en flyplass kan påvirke influensområdet til omkringliggende flyplasser. Selv om defineringen av et influensområde er vanskelig, skulle dog den avgrensningen som er gjort på kommunenivå og gjengitt i Tabell 2-1 ikke være alt for kontroversiell.

I Tabell 2-2 har vi foretatt en kortfattet oppsummering av sentrale data knyttet til selve flyplassene samt også til deres beliggenhet og primære influensområde.

Tabell 2-2: Sentrale data knyttet til lufthavnene i Stord, Skien og Notodden.

	<i>Notodden flyplass</i>	<i>Skien lufthavn</i>	<i>Stord lufthavn</i>
Eier	Notodden kommune	Skien kommune	Stord kommune og Hordaland fylkeskommune
Driftsselskap	Notodden lufthavn AS (100 % eid av Notodden kommune)	Skien Lufthavn AS (100 % eid av Skien kommune)	Sunnhordland Lufthavn AS (eid 79 % av Stord kommune og 21 % av Hordaland fylkeskommune)
Rullebanelengde	1 300 meter	1 372 meter ⁷	1 460 meter
Banedekke	Asfalt	Asfalt	Asfalt
Høyde over havet	19 moh.	130 moh.	47 moh.
Nærmeste senter	Notodden	Skien	Leirvik
Avstand til nærmeste senter ¹	3,0 km.	5,0 km	12,2 km.
Reisetid til nærmeste senter ²	4 min.	6 min.	14 min.
Antall kommuner i lufthavnens nedslagsfelt	13 (Navn på kommuner finnes i Tabell 2-1).	12 (Navn på kommuner finnes i Tabell 2-1).	4 (Navn på kommuner finnes i Tabell 2-1).
Innbyggere i lufthavnens nedslagsfelt	72 000	137 000	34 000
Avstand langs vei til nærmeste flyplass ⁸	<ul style="list-style-type: none"> – Sandefjord lufthavn, Torp (111,1 km.) – Skien lufthavn, Geiteryggen (74,5 km) – OSL (164,5 km) 	<ul style="list-style-type: none"> – Sandefjord lufthavn, Torp (59,3 km) – Notodden flyplass, Tuven (74,5 km). – OSL (182,5 km). 	<ul style="list-style-type: none"> – Bergen lufthavn, Flesland (82,2 km) – Haugesund lufthavn, Karmøy (69,2 km)
Kjøretid til nærmeste flyplass ²	<ul style="list-style-type: none"> – Sandefjord lufthavn, Torp (1 time og 56 min) – Skien lufthavn, Geiteryggen (1 time og 18 min) – OSL (2 timer 34 min) 	<ul style="list-style-type: none"> – Sandefjord lufthavn, Torp (1 time og 14 min) – Notodden flyplass, Tuven (1 time og 18 min) – OSL (2 timer 47 min) 	<ul style="list-style-type: none"> – Bergen lufthavn, Flesland (2 timer og 10 min, inkludert ferje Hufthamar-Krokeide, 35 min) – Haugesund lufthavn, Karmøy (1 time og 13 min)

⁷ Rullebanen er under forlengelse, og vil etter ferdigstilt arbeid ha en lengde på om lag 1 460 meter.

⁸ Avstand og kjøretid er beregnet vha. Statens vegvesen sin avstandskalkulator på www.visveg.no.

3. TRAFIKK, RUTETILBUD OG REGULARITET

I dette kapitlet redegjøres det for trafikkutviklingen (flybevegelser og passasjerer), rute-tilbudet og regulariteten til flygningene på de tre aktuelle flyplassene. Vi beskriver også utviklingen i flybevegelser og passasjerer på de tilstøtende lufthavnene Flesland, Haugesund og Torp. Data for transitt utelates da dette enten er irrelevant eller innebærer svært lave tall for de aktuelle flyplassene. De innsamlede data⁹ for Stord, Notodden og Skien består av:

- Antall flybevegelser fordelt på rute, charter, frakt annen kommersiell flyging, ambulans-flyging, skole/instruksjonsflyging, allmenn flyging og annen sivil flyging.
- Antall kommet/reist innland.
- Charter innland.
- Charter utland.

3.1 NOTODDEN FLYPLASS

Fra Notodden flyplass, Tuven, flyr Bergen Air Transport 6 ukentlige rundturer til/fra Bergen. Se Tabell 3-1 nedenfor. Booking av billetter gjøres på internettsiden www.bergenair.no.



Tabell 3-1: Flyrutetilbudet til/fra Notodden flyplass, Tuven. Høsten 2008.

	<i>Destinasjon</i> Bergen
Flytid	35 min
Antall ukentlige avganger	6
Takster (fleksibel billett en vei, oktober 2008)	2 527 kr (Weekendbilletter selges til 569 kr)
Rutetabell	– Mandag – torsdag: 1 avgang. – Fredag: 2 avganger (1 fra Notodden og 2 fra Bergen) – Søndag: 1 avgang (Kun fra Bergen)
Flytype	Beechcraft King Air B200 – to-motors turboprop (12 seter) ¹⁰
Operatør	Bergen Air Transport

⁹ Tallene er hentet fra Avinors trafikkstatistikk (www.avinor.no).

¹⁰ Fram til 2004 benyttet Bergen Air Transport et 7 seters fly, fra 2004 et 9 seters fly og fra 2007 et 12 seters fly.

3.1.1 Flybevegelser

Når det gjelder antall flybevegelser fra 2000 til 2008, er disse redegjort for i Tabell 3-2.

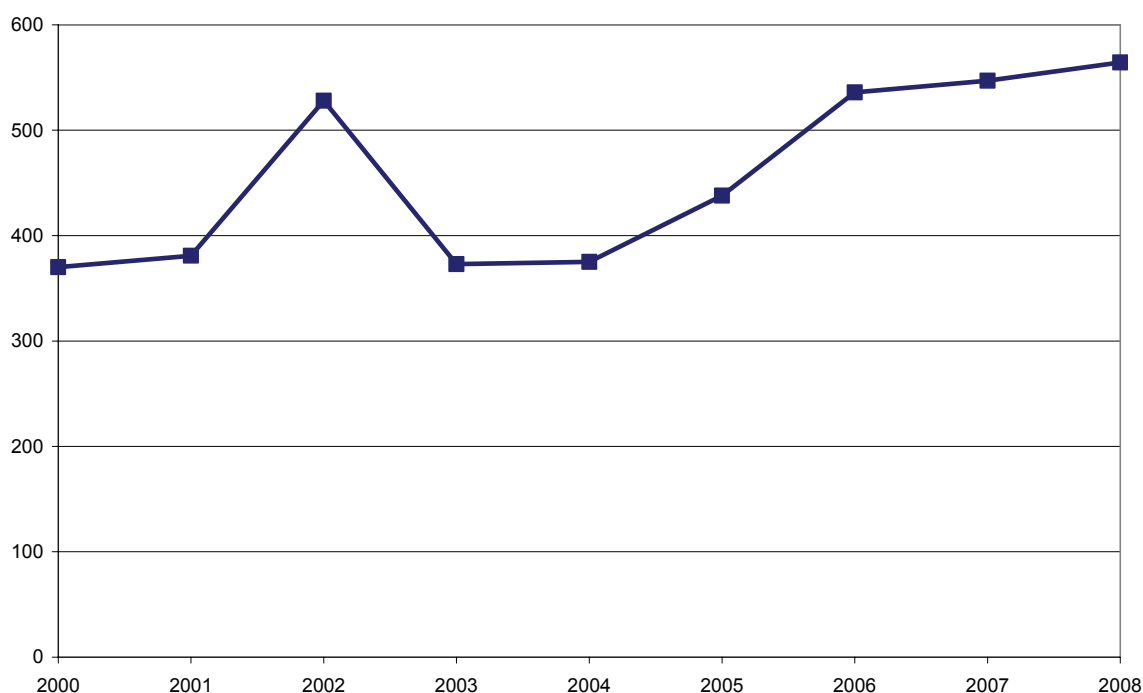
Tabell 3-2: Antall flybevegelser på Notodden flyplass i perioden 2000 til 2008.*

	<i>Rute</i>	<i>Charter</i>	<i>Frakt</i>	<i>Annen kommersiell flyging</i>	<i>Ambulanse- flyging</i>	<i>Skole-/ instruksjons- flyging</i>	<i>Allmenn flyging</i>	<i>Annen sivil flyging</i>	<i>Sum</i>
2000	370	263	0	5	28	189	1 415	120	2 390
2001	381	78	6	24	25	151	1 162	120	1 947
2002	528	152	11	14	10	217	1 268	97	2 297
2003	373	108	5	4	24	231	1 941	147	2 833
2004	375	105	5	3	10	188	1 933	139	2 758
2005	438	105	17	4	14	415	1 574	242	2 809
2006	536	73	0	7	28	218	1 653	350	2 866
2007	547	64	2	9	22	330	1 849	236	3 059
2008	564	-	-	-	-	-	-	-	-

* Antall flybevegelser for 2008 er anslått ut fra antall flybevegelser tom. oktober 2008.

Tabell 3-2 viser at antall årlige flybevegelser i perioden 2000 til 2008 har lagt mellom knapt 2 000 (i 2001) og vel 3 000 (i 2007). De fleste flybevegelsene er knyttet til allmenn flyging.

I Figur 3-1 er utviklingen i antall flybevegelser knyttet til ruteflyging visualisert.



Figur 3-1: Antall flybevegelser knyttet til rutetraffikk på Notodden flyplass i perioden 2000 til 2008.

Antall flybevegelser knyttet til rutetraffikken på Tuven har lagt mellom 370 og 547 per år. I 2008 forventes det gjennomført 564 flybevegelser knyttet til ruteflyging på Tuven flyplass.

3.1.2 Reiseaktivitet

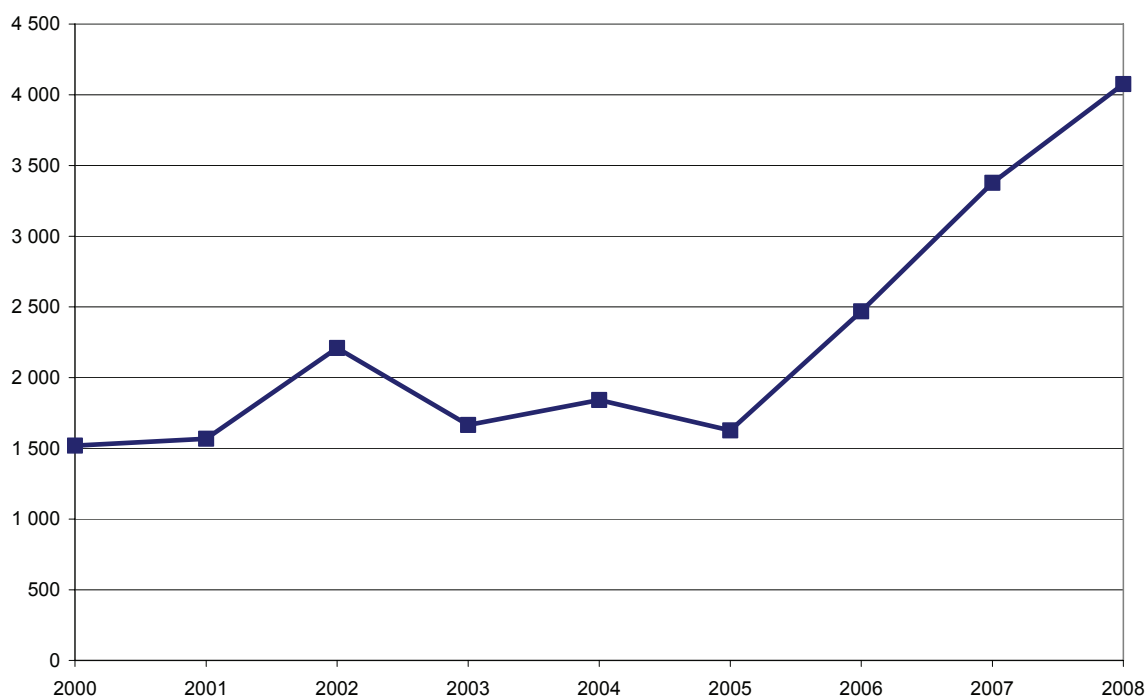
Antall passasjerer reist til eller fra Tuven flyplass er vist i Tabell 3-3.

Tabell 3-3: Antall passasjerer reist til/fra Notodden flyplass i perioden 2000 til 2008.*

	<i>Kommet/reist innland</i>	<i>Charter innland</i>	<i>Charter utland</i>	<i>Sum rute og charter</i>
2000	1 519	567	145	2 231
2001	1 567	0	39	1 606
2002	2 209	20	6	2 235
2003	1 665	195	77	1 937
2004	1 842	34	12	1 888
2005	1 627	0	0	1 627
2006	2 468	22	0	2 490
2007	3 378	54	0	3 432
2008	4 076	-	-	-

* Tall for kommer/reist innland 2008 er beregnet med utgangspunkt i trafikken tom. oktober, der det forutsettes at trafikken de to siste månedene blir som i oktober 2008.

Notodden har hatt en noe ujevn utvikling i antall passasjerer, men har hatt en betydelig økning de to siste årene til tross for at charterflyvninger har gått klart tilbake. Rutetrafikken derimot har økt og bidratt til en ikke ubetydelig økning de to seneste årene. Se Figur 3-2. Dette skyldes at Bergen Air Transport har satt inn større fly i takt med økende etterspørsel. I 2008 forventes det at antall kommet/reist med rutefly vil ligge på vel 4 000.



Figur 3-2: Antall kommet/reist med rutefly på Notodden flyplass i perioden 2000 til 2008.

3.1.3 Regularitet og punktlighet

Det har ikke vært foretatt systematisk registrering av regularitet og punktlighet ved Notodden flyplass, før i 2007. Regulariteten er andel gjennomførte avganger og landinger i henhold til antall planlagte avganger og landinger, mens punktligheten er andel gjennomførte avganger og landinger som er forsinket med mindre enn 15 minutter i forhold til antall planlagte avganger og landinger. Tallene for Notodden flyplass er som følger:

- Regularitet: 92,8 % (2007), 94,9 % (2008)¹¹
- Punktlighet: 92,2 % (2008)

Været er sjelden noe problem på Notodden, bortsett fra landinger tidlig om morgenen, da det tidvis kan forekomme tåke. Senere på dagen og kvelden er dette ikke noe problem. I og med at Bergen Air Transport lander på Notodden flyplass om kvelden, rammes ikke flygningene av tåke. En avgang fra Bergen om formiddagen ville således ha hatt dårligere regularitet på grunn av at en av og til ville fått problemer med å lande på Notodden.

3.2 SKIEN LUFTHAVN

Fra Skien lufthavn, Geiteryggen, flyr Avitrans Nordic AB 35 ukentlige rundturer fordelt på tre destinasjoner (Bergen, Stavanger og Stockholm). Se Tabell 3-4 nedenfor. Booking av billetter skjer fra www.vildanden.no.



Tabell 3-4: Flyrutetilbudet til/fra Skien lufthavn, Geiteryggen. Høsten 2008.

	<i>Destinasjoner</i>		
	Bergen	Stavanger	Stockholm (Bromma)
Flytid	50 min	40 min	1 time og 20 min
Antall ukentlige avganger	21	10	4
Takster (fleksibel billett en vei, oktober 2008)	2 225 kr (Ikke-fleksible billetter selges til 835 kr)	2 225 kr (Ikke-fleksible billetter selges til 835 kr)	2 225 kr (Ikke-fleksible billetter selges til 835 kr)
Rutetabell	– Mandag: 3 avganger. – Tirsdag-fredag: 4 avganger. – Søndag: 2 avganger.	– Mandag-torsdag: 2 avganger. – Fredag: 1 avgang. – Søndag: 1 avgang.	– Tirsdag-torsdag: 1 avgang. – Fredag: 1 avgang fra Skien. – Søndag: 1 avgang fra Bromma.
Flytype	Saab 340 33 seter (to fly).		
Operatør	Vildanden AS som er lokalisert i Skien. ¹²		

¹¹ Tallene for 2008 gjelder perioden januar-oktober.

¹² Da Vildanden AS ikke har driftstillatelse for flyoperasjoner, kjøper selskapet flyrutetjenester av Avitrans Nordic AS. Kontrakten er en ren bruttokontrakt, der billettinntektene tilfaller Vildanden AS.

3.2.1 Flybevegelser

I Tabell 3-5 er antall flybevegelser på Geiteryggen i perioden 2000 til 2008 vist.

Tabell 3-5: Antall flybevegelser på Skien lufthavn i perioden 2000 til 2008.

	<i>Rute</i>	<i>Charter</i>	<i>Frakt</i>	<i>Annen kommersiell flyging</i>	<i>Ambulanse- flyging</i>	<i>Skole-/ instruksjons- flyging</i>	<i>Allmenn flyging</i>	<i>Annen sivil flyging</i>	<i>Sum</i>
2000	2 161	71	2	152	57	1 877	4 089	372	8 781
2001	965	92	6	286	61	2 325	3 902	554	8 192
2002	917	38	0	297	26	1 912	4 024	495	7 709
2003	607	102	6	204	54	1 031	2 219	331	4 561
2004	72	128	24	219	67	654	1 820	222	3 969
2005	1 440	90	2	254	59	2 582	2 371	611	7 409
2006	1 616	181	1	265	34	2 745	1 966	704	7 512
2007	3 312	88	22	30	42	2 157	3 066	514	9 231
2008	3 293	-	-	-	-	-	-	-	-

* Antall flybevegelser for 2008 er anslått ut fra antall flybevegelser tom. oktober 2008.

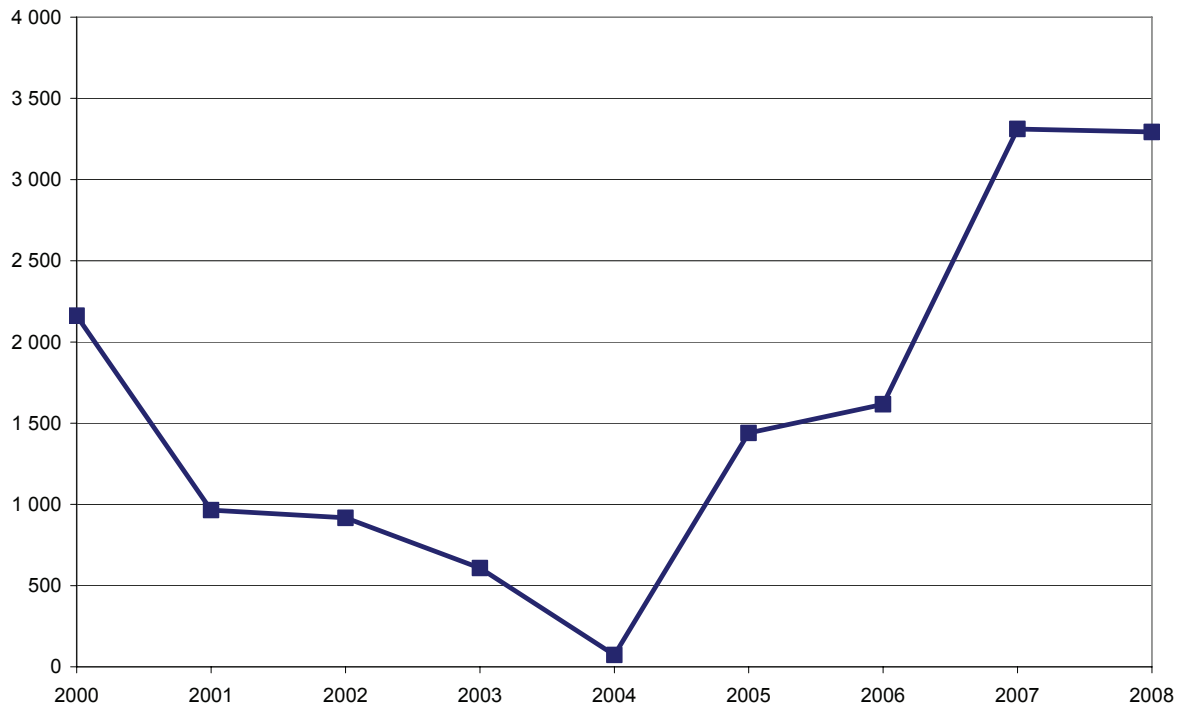
Skien har tydeligvis vært i gjennom flere faser i perioden 2000 til 2008. Som det fremgår av Tabell 3-5 sank antall flybevegelser fra 2000 til 2004. Nedgangen var spesielt stor fra 2003 til 2004. Dette skyldes primært en kraftig nedgang i ruteflygingen¹³ samt allmenn flyging og skole-/instruksjonsflyging.

Fra og med 2005 har antall flybevegelser tatt seg kraftig opp. Dette skyldes en betydelig økning både i ruteflybevegelser og skole-/instruksjonsflyging. Fra 2000 til 2005 hadde Geiteryggen kun ruteflyginger til/fra Bergen. 1. mars 2007 ble ruteprogrammet kraftig utvidet. Da ble det åpnet nye ruter til/fra Stavanger, Molde og Stockholm (Bromma). Ruten til/fra Molde ble drevet fram til november 2007.

I Figur 3-3 har vi visualisert utviklingen i flybevegelser knyttet til ruteflygingen.

Som det framgår av Figur 3-3 "lå rutetraffikken nede" i 2001-2004. Fra og med 2005 har økningen i antall flybevegelser vært betydelig. En spesielt stor økning ser vi fra 2006 til 2007. Dette skyldes den betydelige utvidelsen i ruteprogrammet som skjedde 1. mars 2007.

¹³ I 2004 var det ingen ruteflyoperatør med base ved Skien lufthavn, Geiteryggen. Bergen Air Transport opererte en ukentlig rute i trekant Notodden - Skien - Bergen, men denne hadde svært lavt belegg. Guard Systems hadde base ved Skien Lufthavn, og opererte to turbopropfly til ad-hoc charter og beredskap for søk for forsikringsbransjen.



Figur 3-3: Antall flybevegelser knyttet til rutetrafikk på Skien lufthavn i perioden 2000 til 2008.

3.2.2 Reiseaktivitet

Når vi ser på antall reiser foretatt til eller fra Geiteryggen, har vi en utvikling som vist i Tabell 3-6.

Tabell 3-6: Antall passasjerer reist til/fra Skien lufthavn i perioden 2000 til 2008.*

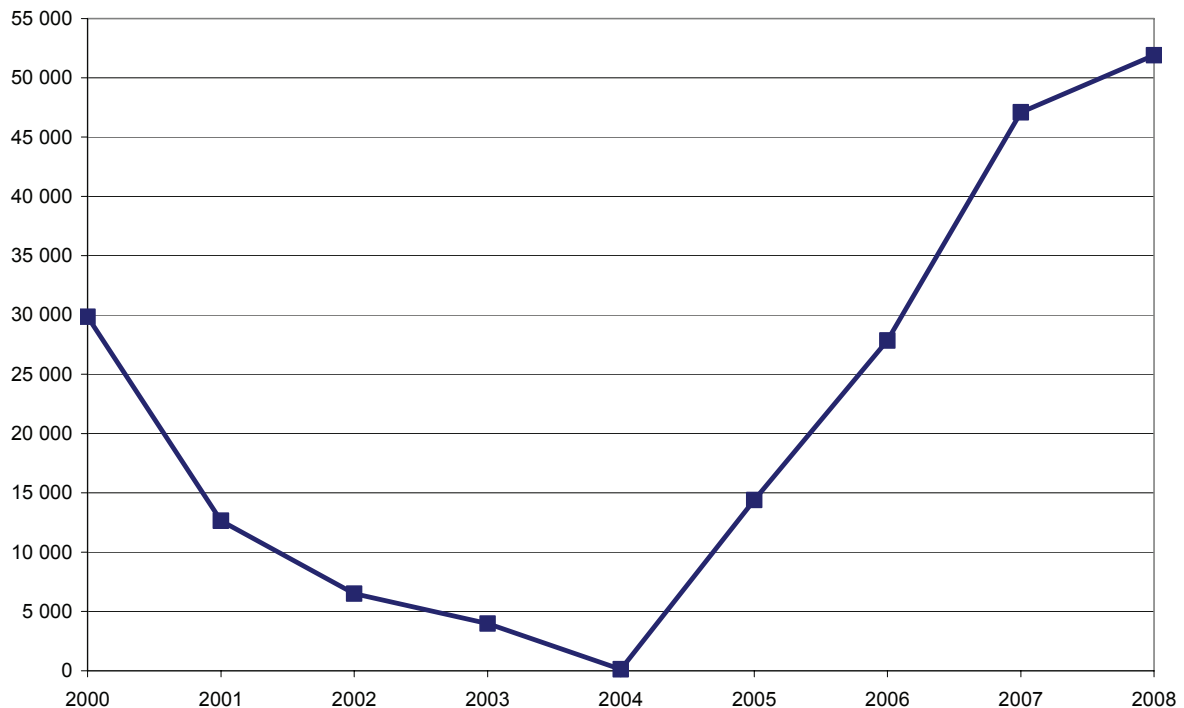
	<i>Kommet/reist innland</i>	<i>Charter innland</i>	<i>Charter utland</i>	<i>Sum rute og charter</i>
2000	29 848	1 267	10	31 125
2001	12 644	964	466	14 074
2002	6 503	192	16	6 711
2003	3 971	115	30	4 116
2004	114	230	28	372
2005	14 395	292	49	14 736
2006	27 839	228	147	28 214
2007	47 084	62	0	47 146
2008	51 906	-	-	-

* Tall for kommet/reist innland 2008 er beregnet med utgangspunkt i trafikken tom. oktober, der det forutsettes at trafikken de to siste månedene blir som i oktober 2008.

Ut fra Tabell 3-6 ser vi at utviklingen i antall passasjerer har vært noe spesiell. Fra et antall reisende til/fra i 2000 på over 31 000, falt trafikken kraftig de fire påfølgende år. Deretter ser vi et kraftig økning. Endringen kan i all hovedsak forklares med endringer i antall reisende

med rutefly. I 2008 forventes det at om lag 51 900 passasjerer vil reise til eller fra Geiteryggen.

Utviklingen i passasjertrafikken knyttet til rutetrafikken er visualisert i Figur 3-4.



Figur 3-4: Antall kommet/reist med rutefly på Skien lufthavn i perioden 2000 til 2008.

Den kraftige veksten i antall reiser med rutefly som har vært etter 2004 illustreres godt i Figur 3-4. I 2008 forventes det at om lag 52 000 personer vil reise til/fra Geiteryggen med rutefly.

3.2.3 Regularitet og punktlighet

På Skien lufthavn startet systematiske registreringer av regularitet og punktlighet fra og med uke 1 2007. Regulariteten og punktlighet gjelder kun avganger, der avgang avvirket innenfor 15 minutter av oppsatt rutetid defineres som punktlig mens regulariteten måles som andelen gjennomførte avganger i forhold til antall planlagte avganger. I 2007 var regulariteten og punktligheten som følger:

- Regularitet: 92,9 %
- Punktlighet: 82,7 %

Ser vi på ukesregistreringene varierte regulariteten fra 73,7 % til 100 %. I følge lufthavnsjefen innstilles aldri ruter ut fra rent kommersielle hensyn (lite passasjerer). Siktproblemer er tidvis en utfordring, som både påvirker regularitet og punktlighet. Vind er sjelden noe problem.

3.3 STORD LUFTHAVN

Sun Air flyr høsten 2008 12 ukentlige rundturer til/fra Oslo.¹⁴ I helgene flyr selskapet en rundtur på strekningen Stord-Århus-Stord. Se Tabell 3-7. Booking av billetter skjer på www.ba.com.



Tabell 3-7: Flyrutetilbudet til/fra Stord lufthavn, Sørstokken. Høsten 2008.

	<i>Destinasjoner</i>	
	Oslo	Århus
Flytid	45 min	1 time og 10 min
Antall ukentlige avganger	12	2
Takster (fleksibel billett en vei)	1 653 kr (Ikke-fleksible billetter selges til 1 188 kr)	2 671 kr (Ikke-fleksible billetter selges til 1 692 kr)
Rutetabell	<ul style="list-style-type: none">– Mandag, tirsdag og onsdag: 4 avganger– Torsdag: 6 avganger.– Fredag: 4 avganger– Søndag: 2 avganger	<ul style="list-style-type: none">– Fredag: 1 avgang.– Søndag: 1 avgang.
Flytype	Dornier 328 (32 seter) med trykkabin.	
Operatør	Sun Air of Scandinavia. Dansk flyselskap, hvor alle flygninger markedsføres i British Airways regi. Alle fly er også malt i British Airways farger.	

Konkursen i Coast Air 23. januar 2008 medførte at næringslivet i regionen startet arbeidet med å få etablert et levedyktig flyopplegg Stord-Oslo fortrinnsvis innen et etablert booking-system. Det ble arbeidet med flere flyselskap. Basert på kvalitet, flytype og bookingopplegg ble Sun Air (Sun Air of Scandinavia AS), som flyr som franchise for British Airways, valgt som samarbeidspartner. Opprinnelig håpet en å komme i gang i april, men slottider, fly og mannskap gjorde at oppstarten ble uke 33 2008. Ruten opereres med Dornier Turboprop DO 328-110 (32 seter) i British Airways ”drakt”.

Stordfly AS er etablert som garantist til det samarbeidende flyselskap ved å ”kjøpe” frekvenser i henhold til en rutetabell. Stordfly AS bærer derfor risiko for belegget, og dermed inntektene på ruten, mens Sun Air i hovedsak bærer all annen risiko.

Som det fremgår, har flyselskapet måttet kombinere Osloruten med en rute i helgene til Århus for å få frem flymateriell. Kabinfaktoren på Århusruten er rundt 50 % og innebærer et mindre økonomisk tap for Stordfly AS.

¹⁴ Stordfly AS er eid av 84 større og mindre virksomheter, og ble etablert i 2008 som garantiselskap for å få på plass fast flyrute Stord – Oslo etter konkursen i Coast Air AS. Selskapskapitalen er på 2,4 mill kroner. Sun Air AS ble valgt som samarbeidspartner, og utfører flygningene som franchise for British Airways. Selskapet startet flygningene 11. august 2008. Fra 2000 til 2005 ble ruten operert av Golden Air, deretter av Coast Air.

3.3.1 Flybevegelser

I Tabell 3-8 er det vist antall flybevegelser på Stord lufthavn de seneste 9 år.

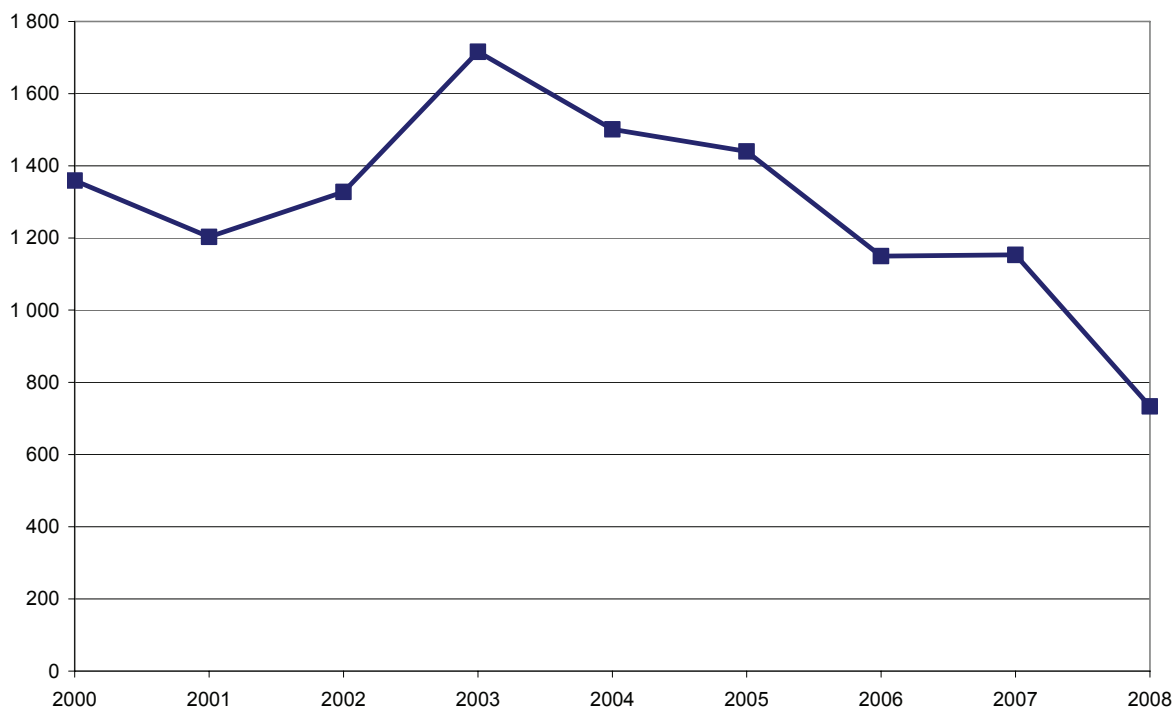
Tabell 3-8: Antall flybevegelser på Stord lufthavn i perioden 2000 til 2008.*

	<i>Rute</i>	<i>Charter</i>	<i>Frakt</i>	<i>Annen kommersiell flyging</i>	<i>Ambulanse-flyging</i>	<i>Skole-/instruksjons-flyging</i>	<i>Allmenn flyging</i>	<i>Annen sivil flyging</i>	<i>Sum</i>
2000	1 359	32	2	15	14	677	680	123	2 922
2001	1 203	147	10	0	11	685	834	180	3 070
2002	1 328	132	6	9	27	993	1 036	109	3 642
2003	1 716	31	6	13	29	517	1 001	110	3 423
2004	1 501	223	5	4	26	425	884	179	3 428
2005	1 440	798	0	0	28	624	774	257	3 921
2006	1 150	1 138	17	0	35	734	910	211	4 199
2007	1 153	55	4	3	31	850	1 098	199	3 398
2008	734	-	-	-	-	-	-	-	-

* Tall for 2008 er beregnet med utgangspunkt i antall flybevegelser til og med oktober 2008.

Ut fra Tabell 3-8 ser vi at samlede årlige flybevegelser i perioden 2002 til 2008 har lagt mellom 3 000 og 4 200, lavest i 2000 og høyest i 2006. Majoriteten av flybevegelsene er knyttet til ordinær ruteflyging, men flybevegelser knyttet til allmenn flyging utgjør også en ikke ubetydelig andel av totalt antall flybevegelser. I 2005 og spesielt 2006 var det også en del flybevegelser knyttet til charteroperasjoner.

I Figur 3-5 er antall flybevegelser knyttet til rutetrafikken visualisert.



Figur 3-5: Antall flybevegelser knyttet til rutetrafikk på Stord lufthavn i perioden 2000 til 2008.

Som det fremgår av Figur 3-5 har det vært en nedgang i antall flybevegelser knyttet til rutetrafikk etter toppåret 2003. I 2008 forventes det gjennomført om lag 730 flybevegelser knyttet til rutetrafikk.

3.3.2 Reiseaktivitet

Hvis vi betrakter reiseaktiviteten ved Stord lufthavn fra 2000 til 2008, får vi tall som vist i Tabell 3-9.

Tabell 3-9: Antall passasjerer reist til/fra Stord lufthavn i perioden 2000 til 2008.*

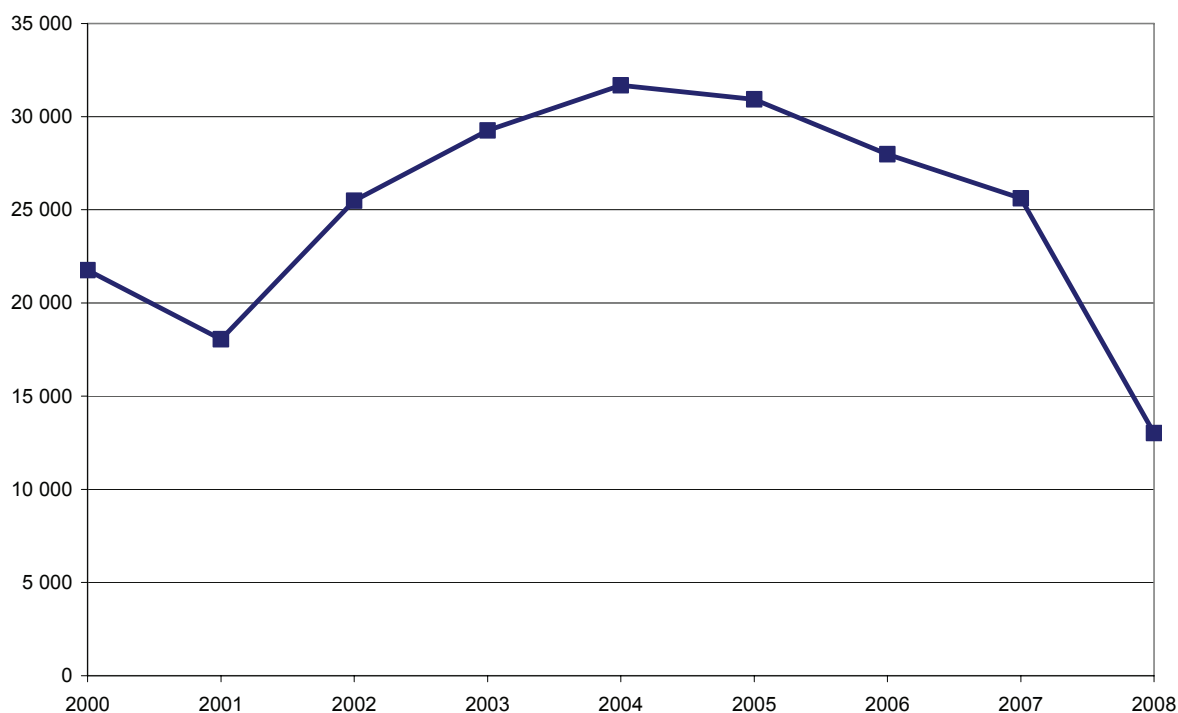
	<i>Kommet/reist innland</i>	<i>Charter innland</i>	<i>Charter utland</i>	<i>Sum rute og charter</i>
2000	21 755	318	18	22 091
2001	18 053	1 936	0	19 989
2002	25 487	1 544	263	27 294
2003	29 258	14	274	29 546
2004	31 681	3 753	1 709	37 143
2005	30 924	19 512	397	50 833
2006	27 983	29 298	1 911	59 192
2007	25 610	360	195	26 165
2008	13 013	-	-	-

* Tall for kommer/reist innland 2008 er beregnet med utgangspunkt i trafikken tom. oktober, der det forutsettes at trafikken de to siste månedene blir som i oktober 2008.

Ut fra Tabell 3-9 ser vi at totalt antall reisende (rute og charter) har variert betydelig fra år til år. Antall passasjerer har lagt mellom 20 000 og 59 000, lavest i 2001 og høyest i 2006. Det høye antall reiser i 2005 og 2006 skyldes en betydelig chartertrafikk disse årene, jf. også antall flybevegelser. Stord hadde en jevn økning i antall flybevegelser og antall passasjerer fram tom. 2006, men har de to siste årene hatt en betydelig nedgang. Årsaken til at det i 2007 ble et markant fall i passasjertallene skyldes flyulykken med Atlantic Airways samt at Coast Air hadde mange kanselleringer og forsinkelser på sine ruteflyginger til/fra Oslo. Coast Air gikk konkurs i januar 2008. Siste halvår 2007 hadde Coast Air hele 26 kanselleringer i tillegg til en rekke små og store forsinkelser som skyldtes crew, tekniske mangler samt værforhold i Oslo, Stord og Røros.

Som tidligere nevnt, startet Sun Air flygninger mellom Stord og Oslo 11. august 2008. Ruten trafikkeres med et 32 seters fly. Selskapet er tilfreds med belegget, som i oppstartperioden har vært på over 60 % med 12 rundturer per uke.

Hvis vi fokuserer kun på rutetrafikken (antall kommet/reist), får vi en utvikling som illustrert i Figur 3-6.



Figur 3-6: Antall kommet/reist med rutefly på Stord lufthavn i perioden 2000 til 2008.

Ut fra Figur 3-6 ser vi at rutetrafikken økte jevnt fra 2001 til 2004. Etter dette har antall reiser med rutefly til/fra Stord lufthavn gått jevnt nedover. I 2008 forventes det gjennomført om lag 13 000 reiser til/fra flyplassen med rutefly. Om lag 95 % av reisene er til/fra Oslo.

3.3.3 Regularitet og punktlighet

Regulariteten (andel gjennomførte avganger av antall planlagte avganger) og punktligheten (andel avganger som er mindre enn 15 minutter forsinket) er i følge lufthavnsjefen på 99 %. Lufthavnen har etter oppstarten av Sun Air 10. august i 2008 kun hatt 2 kansellerte flyginger på grunn av storm på Vestlandet.¹⁵ Videre har nesten alle flygingene gått i henhold til rutetabell. Det har kun forekommet små forsinkelser som skyldes slots og restriksjoner på OSL. I følge lufthavnsjefen ble ny localizer til rullebane 15 tatt i bruk i august 2008. Denne har gjort sitt til at regulariteten nå er svært god.

3.4 TRAFIKKUTVIKLING PÅ ALTERNATIVE LUFTHAVNER

I forhold til Stord lufthavn, Sørstokken er, som tidligere nevnt Bergen lufthavn, Flesland og Haugesund lufthavn, Karmøy, alternative lufthavner for innbyggerne i influensområdet til Sørstokken. I forhold til Notodden flyplass, Tuven og Skien lufthavn, Geiteryggen, er Sandefjord lufthavn, Tørp og Oslo lufthavn, Gardermoen alternative lufthavner. Vi har derfor nedenfor gitt en kortfattet beskrivelse av utviklingen i flybevegelser og antall reisene ved de alternative lufthavnene (ekskl. OSL) i perioden 2002 til 2007.

¹⁵ Før Sun Air startet flygingene var det Coast Air som opererte på flyplassen. Deres flyginger hadde heller dårlig regularitet da selskapet hadde tekniske problemer med ett av sine fly.

3.4.1 Bergen lufthavn, Flesland

Bergen lufthavn, Flesland har i november 2008 ruteflygninger til 38 destinasjoner, herav 19 innenlands. Til Oslo lufthavn, Gardermoen går det 31 daglige rundturer. I tillegg går det jevnlig charteravganger til 6 utenlandske destinasjoner.

Utviklingen i flybevegelser og passasjerer (ekskl. transitt og transfer) vises i Tabell 3-10.

Tabell 3-10: Antall flybevegelser ved og antall passasjerer reist til/fra Bergen lufthavn, Flesland. Periode: 2000-2007.

	<i>Flybevegelser</i>			<i>Passasjerer</i>			Sum rute innland og charter
	Rute	Charter	Sum	Kommet/reist innland	Charter innland	Charter utland	
2000	66 657	2 103	68 760	2 751 072	1 527	201 835	2 954 434
2001	63 227	1 906	65 133	2 505 812	845	187 761	2 694 418
2002	57 570	2 659	60 229	2 371 966	0	215 095	2 587 061
2003	56 972	2 208	59 180	2 422 359	1 799	204 403	2 628 561
2004	58 756	2 400	61 156	2 449 617	4 346	208 885	2 662 848
2005	59 847	2 764	62 611	2 508 680	9 776	223 452	2 741 908
2006	64 553	3 312	67 856	2 767 251	8 097	231 976	3 007 324
2007	65 604	3 576	69 180	2 960 125	6 098	275 719	3 241 942

Av Tabell 3-10 ser vi at antall flybevegelser med rute- og charterfly gikk ned fra 2000 til 2003. Fra 2004 til 2007 har antall flybevegelser økt betraktelig. Passasjertrafikken viser om lag samme utvikling som flybevegelsene, bortsett fra at "bunnpunktet" her ble nådd i 2002.

3.4.2 Haugesund lufthavn, Karmøy

Haugesund lufthavn, Karmøy, har i november 2008 ruteflygninger til 5 destinasjoner, herav 3 innenlands (Bergen, Kristiansund og Oslo). Til Oslo flys det 7 daglige rundturer, alle operert av SAS høsten 2008. I tillegg er det deler av året charterflygninger til 6 destinasjoner.

I Tabell 3-11 er utviklingen i flybevegelser og antall passasjer til/fra Karmøy vist.

Tabell 3-11: Antall flybevegelser ved og antall passasjerer reist til/fra Haugesund lufthavn, Karmøy. Periode: 2000-2007.

	<i>Flybevegelser</i>			<i>Passasjerer</i>			Sum rute innland og charter
	Rute	Charter	Sum	Kommet/reist innland	Charter innland	Charter utland	
2000	8 787	394	9 181	369 625	250	795	370 670
2001	8 521	436	8 957	347 570	456	1 152	349 178
2002	8 045	565	8 611	340 781	764	1 566	343 111
2003	8 654	370	9 024	331 840	579	1 957	334 376
2004	7 835	259	8 094	332 826	542	6 264	339 632
2005	7 545	503	8 048	324 702	1 035	27 156	352 893
2006	7 131	990	8 121	366 297	10 878	33 053	410 228
2007	7 096	1 558	8 654	396 202	22 521	40 218	458 941

Tabell 3-11 viser at antall flybevegelser knyttet til rute- og charteroperasjoner har lagt mellom 8 000 og vel 9 000 i perioden 2000 til 2007. Passasjertrafikken gikk noe ned fra 2000 til 2003. Fra og med 2004 ser vi en vekst.

3.4.3 Sandefjord lufthavn, Torp

Sandefjord lufthavn, Torp, har i november 2008 ruteflygninger til 23 destinasjoner¹⁶, herav 3 innenlands (Stavanger, Bergen, Trondheim). Til Stavanger og Bergen flys det henholdsvis 4 og 7 daglige rundturer. Torp har også charteravganger til 6 utenlandske destinasjoner.

Utviklingen i antall flybevegelser på og antall passasjerer reist til/fra lufthavnen fra 2000 til 2007 er vist i Tabell 3-12.

Tabell 3-12: Antall flybevegelser ved og antall passasjerer reist til/fra Sandefjord lufthavn, Torp. Periode: 2000-2007.

	Flybevegelser			Passasjerer			Sum rute innland og charter
	Rute	Charter	Sum	Kommet/reist innland	Charter innland	Charter utland	
2000	20 088	1 100	21 188	319 651	4 587	80 550	404 788
2001	19 046	985	20 031	298 474	569	88 108	387 151
2002	21 029	1 015	22 044	318 404	1 173	85 182	404 759
2003	19 822	1 022	20 844	319 060	4 394	67 126	390 580
2004	19 039	1 330	20 369	326 014	8 607	57 653	392 274
2005	19 835	1 166	21 001	319 978	13 945	58 087	392 010
2006	20 482	1 554	22 036	302 832	11 852	72 112	386 796
2007	20 733	1 953	22 686	310 472	19 167	68 994	398 633

Av Tabell 3-12 fremgår det at antall årlige flybevegelser knyttet til rute- og charteroperasjoner har lagt mellom 20 000 og 22 700 i perioden. Passasjertrafikken har samlet sett lagt rundt 400 000 per år i hele perioden. Rutetrafikken innenlands står for rundt 310 000 av disse mens chartertrafikken genererer rundt 90 000 reisende per år

Utenlandstrafikken med rutefly er imidlertid betydelig større enn innenlandstrafikken. I 2007 reiste det 1 096 480 passasjerer til/fra utenlandske destinasjoner. I 2006 var passasjertallet 890 444.

3.5 SAMMENLIGNING AV FLYRUTETILBUD OG TRAFIKK

I Tabell 3-13 har vi foretatt en kortfattet oppsummering av flyrutetilbudet og trafikken ved lufthavnene i Notodden, Skien og Stord.

Som det framgår av tabellen er både antall destinasjoner og trafikken, målt ved antall flybevegelser og antall passasjerer (reist til/fra) størst ved lufthavnen i Skien og minst ved lufthavnen i Notodden.

¹⁶ Noen av de utenlandske destinasjonene har kun sommerruter.

Tabell 3-13: Flyrutetilbud og trafikk ved lufthavnene i Notodden, Skien og Stord.

	<i>Notodden</i>	<i>Skien</i>	<i>Stord</i>
Destinasjoner 2008	Bergen	Bergen, Stavanger og Stockholm	Oslo og Århus
Flytype/flystørrelse	Beechcraft King Air B200 (12 seter)	Saab 340 (33 seter)	Dornier 328 (32 seter)
Flybevegelser (rute og charter) 2007	611	3 400	1 208
Passasjerer (rute og charter) 2007	3 432	47 146	25 970

4. BRUKERNES NYTTE AV LUFTHAVNENE

I dette kapitlet vil vi redegjøre for den nytten lufthavnen har for befolkningen og næringslivet i influensområdet til lufthavnene. Dette gjør vi ved tre ulike tilnærminger. Innledningsvis beregner vi antall reiser (genererte og attraherte) per innbygger i det vi har definert som lufthavnenes influensområde. Vi sammenholder disse tallene med tilsvarende tall fra andre lufthavner. Deretter foretar vi beregninger av passasjerenes generaliserte reisekostnader ved bruk av nærmeste alternative lufthavn. Til slutt gjør vi et anslag på nytten ut fra det respondentene har tilkjennegitt gjennom svar på en spørreundersøkelse gjennomført i midten av november 2008.

4.1 ANTALL REISER PER INNBYGGER I INFLUENSOMRÅDET

En måte å anslå nytten til en lufthavn på, er å se på antall reiser per innbygger i influensområdet til lufthavnen. Jo høyere tall, desto større nytte. Vi har tidligere i rapporten diskutert problematikken rundt det å definere influensområdet for de tre lufthavnene som omhandles av denne rapporten. Hvis en dog forholder seg til dataene for influensområde og passasjertall for ruteflyvning og charterflyvninger fra kapittel 2.4 og kapittel 3, kan følgende tabell settes opp.

Tabell 4-1: Antall reiser per innbygger i influensområdet til lufthavnene i Notodden, Skien og Stord. 2000-2007.

	<i>Stord</i>	<i>Notodden</i>	<i>Skien</i>
2000	0,65	0,03	0,23
2001	0,59	0,02	0,10
2002	0,81	0,03	0,05
2003	0,87	0,03	0,03
2004	1,10	0,03	0,00
2005	1,51	0,02	0,11
2006	1,75	0,03	0,21
2007	0,77	0,05	0,34

Tabell 4-1 viser at Notodden og Skien begge har lave antall reiser per innbygger i influensområdet. Fra Notodden flyplass utgjorde reiseaktiviteten med rutefly til/fra Bergen 0,05 reiser per innbygger i 2007. Tilsvarende tall for Skien lufthavn er 0,34 reiser. Dog har Skien hatt en viss økning i de senere år. På den annen side har Stord hatt et adskillig høyere nivå på antall reiser per innbygger i influensområdet, men dette har sunket betydelig fra 2007 grunnet forhold som er nevnt tidligere. I ”toppåret” 2006 ble det foretatt 1,75 reiser per innbygger i influensområdet, mens reiseaktiviteten i 2007 kun tilsvarte 0,77 reiser per innbygger.

Tallene over antall reiser per innbygger i influensområdet er svært lave sammenholdt med andre lufthavner i Norge. Et utvalg av lufthavner i Norge oppviste følgende reiseaktivitet per innbygger i influensområdet i 2007:

– Haugesund	4,5 reiser per innbygger i influensområdet
– Ålesund	7,9 reiser per innbygger i influensområdet
– Bodø	17,8 reiser per innbygger i influensområdet
– Molde	6,4 reiser per innbygger i influensområdet
– Evenes	8,3 reiser per innbygger i influensområdet
– Kristiansund	6,2 reiser per innbygger i influensområdet
– Mo i Rana	2,5 reiser per innbygger i influensområdet
– Bardufoss	5,3 reiser per innbygger i influensområdet
– Alta	16,1 reiser per innbygger i influensområdet
– Mosjøen	3,4 reiser per innbygger i influensområdet
– Brønnøysund	5,4 reiser per innbygger i influensområdet
– Sandnessjøen	4,1 reiser per innbygger i influensområdet

Av listen framgår det at flyplassen med lavest antall passasjerer per innbygger, Mo i Rana, hadde over 7 ganger større reiseaktivitet per innbygger sammenholdt med Skien lufthavn. Basert på reiseaktiviteten sett i forhold til antall innbyggere i influensområdet til lufthavnene, framstår ”våre” lufthavner, med dagens flyrutetilbud, som lite viktige. Dette gjelder spesielt lufthavnene i Skien og på Notodden.

4.2 GENERALISERTE REISEKOSTNADER

Alle passasjerer har kostnader relatert til det å gjennomføre en reise. For å beskrive de totale kostnadene brukes begrepet generaliserte reisekostnader, G , som er summen av betalbare kostnader, P , og tidskostnader, kT , forbundet med å gjennomføre en reise, der k er tidskostnader per tidsenhet og T reisetiden. Dette kan illustreres som i likning (4-1). De betalbare kostnadene er typiske pengeutgifter som bompenger, drivstoff til bilen eller utgifter til flybilletter. Tidskostnadene er forbundet med alternativkostnaden ved å bruke tiden på noe annet enn å reise. Verdi på tid verdsettes ulikt for hvert individ. For enkelhets skyld setter man en gjennomsnittlig pris på hver time vurdert etter hvor vidt reisen gjennomføres i forbindelse med arbeid eller ikke.

$$(4-1) \quad G = P + kT$$

Ut fra likning (4-1) fremkommer det at økninger i både pris, reisetid og tidskostnader per tidsenhet gir økte generaliserte reisekostnader. Den generaliserte reisekostnaden brukes som en indikator på den totale kostnaden passasjerer opplever ved å gjennomføre en reise¹⁷. På samme måte som prisen påvirker etterspørselen etter andre goder, påvirker den generaliserte reisekostnaden etterspørselen etter reiser. En reduksjon i generaliserte reisekostnader gir dermed lavere ”reisemotstand” som medfører økt etterspørsel. Hvor store utslag man får på etterspørselen etter reiser ved endringer i de generaliserte reisekostnadene kan uttrykkes ved den generaliserte reisekostnadselastisiteten.

En måte å kvantifisere effekten for de reisende av at eksempelvis en lokal lufthavn nedlegges, er å beregne endringen i de generaliserte reisekostnadene. En slik beregning krever at man gjør antagelser om både ”egenskapene” til den reisende og til reiseruten. Vi har tatt utgangspunkt i en passasjer som i dag reiser fra nærmeste kommunesenter som er beskrevet i kapittel 2.1 til den viktigste destinasjonen for den lokale lufthavnen. De faktorene som vurderes er:

¹⁷ Se for eksempel Button (1993) for nærmere diskusjon av faktorer som påvirker etterspørselen etter transport.

– *Betalbare kostnader*

- Kjørekostnader med bil tar utgangspunkt i avstander som er oppgitt i kapittel 2 og en kilometerkostnad i følge Fornyings- og administrasjonsdepartementets regulativ på 3,50 kr/km. Det tas hensyn til at det er flere personer i bilen i tråd med anbefalingene i Statens vegvesens Håndbok 140 (2006).
- Billettpriser tar utgangspunkt i rabatterte billetter for fritidsreisende og fullprisbilletter (fleksible billetter) for forretningsreisende. Prisene er innhentet en uke frem i tid for reiser midt i uken. Det antas at andelen forretningsreiser er 90 % på Notodden og 70 % på Skien og Stord.

– *Tidskostnader*

- Tidskostnader er basert på anbefalinger i veilederen for samfunnsøkonomiske analyser i luftfarten (Bråthen m.fl., 2006). I tråd med disse anbefalingene er samme tidskostnad benyttet for hele reisen. Verdsettingen av tid er basert på resultater fra en tidligere tidsverdistudie (Ramjerdi m.fl., 1997) og oppjustert ved bruk av lønnsutviklingen¹⁸. Dette gir en tidskostnad i 2007 på 278 kr/time for fritidsreisende og 402 kr/time for forretningsreisende.
- Tidskostnader for tilbringertransport er beregnet med bakgrunn i tidsbruk fra kommunesenter til lufthavn som er oppgitt i kapittel 2.
- Det antas 45 minutter ventetid på flyplass.
- Det tas utgangspunkt i gjeldende rutetabeller for tidsbruk om bord i fly.
- Vi ser bort fra faktorer som usikkerhet knyttet til regularitet, verdsetting av komfort og skjult ventetid¹⁹. Det er rimelig å anta at disse tre faktorene favoriserer flyvninger fra større lufthavner.

Det er rimelig å anta at man på de alternative lufthavnene har lavere billettpriser. Tilbringerkostnadene vil imidlertid øke pga. lengre tilbringeravstand og tilbringertid.

4.2.1 Notodden flyplass

For reisende fra Notodden flyplass, Tuven vil nærmeste alternative lufthavner være Skien lufthavn, Geiteryggen eller Sandefjord lufthavn, Torp. I sammenligningen er det tatt utgangspunkt reiser til Bergen som er den eneste destinasjonen fra Notodden med alternativ utreise fra Torp. Beregninger for endringen i generalisert reisekostnad ved utreise fra alternativ lufthavn for passasjerer ved Tuven er vist i Tabell 4-2.

Det fremkommer av Tabell 4-2 at den generaliserte reisekostnaden blir lavere for både forretningsreisende og fritidsreisende ved utreise fra Tuven sammenlignet med utreise fra Torp. Dette skyldes den vesentlig lengre tilbringerdistansen fra Notodden til Torp, samt lengre flytid ifølge rutetabellen. Situasjonen vil være noe annerledes om man tar utgangspunkt i nærliggende byer som for eksempel Kongsberg. For forretningsreisende er den generaliserte reisekostnaden om lag 700 kr lavere fra Tuven sammenlignet med tilsvarende utreise fra Torp. I gjennomsnitt er det en økning i de gjennomsnittlige generaliserte reisekostnadene på

¹⁸ Lønnsutviklingen beskrives av SSB i statistikken "Årlig nasjonalregnskap. Tabell 13 Lønn per sysselsatt normalårsverk for lønnstakere etter hovednæring. (<http://www.ssb.no/emner/09/01/nr/tab-13.html>).

¹⁹ Skjult ventetid påføres passasjerer fordi han må følge rutetidene og ikke kan reise når han selv ønsker. Isolert sett vil skjult ventetid være lavere på mer trafikkerte flyplasser pga. høyere frekvens. En svært lav frekvens kan innebære behov for overnatting med tilhørende økning i generaliserte kostnader.

om lag 750 kr ved bruk av Torp som alternativ lufthavn for reise mellom Notodden og Bergen.²⁰

Tabell 4-2: Generaliserte reisekostnader for utreise fra Notodden og alternativ lufthavn. 2008-kroner.

	<i>Fritidsreisende</i>		<i>Forretningsreisende</i>		<i>Gjennomsnittreisende</i>	
	<i>Tuven</i>	<i>Torp</i>	<i>Tuven</i>	<i>Torp</i>	<i>Tuven</i>	<i>Torp</i>
Kjørekostnad	6	210	8	311	8	301
Billettpris	569	600	2 527	2 052	2 331	1 907
Betalbare kostnader	575	810	2 535	2 363	2 339	2 208
Tilbringertransport	19	538	27	778	26	754
Ventetid	209	209	302	302	293	293
Flytid	162	255	235	369	228	358
Tidskostnader	390	1 002	563	1 449	546	1 404
Generaliserte reisekostnader	964	1 812	3 099	3 812	2 885	3 612

4.2.2 Skien lufthavn

For reisende til/fra Skien lufthavn, Geiteryggen, vil nærmeste alternative lufthavner være Notodden flyplass, Tuven eller Sandefjord lufthavn, Torp. Som beregningene for Tuven er det i sammenligningen tatt utgangspunkt reiser til Bergen, som sammen med Stavanger er innenlandsdestinasjonene, med alternativ utreise fra Torp. Beregninger for endringen i generalisert reisekostnad ved utreise fra alternativ lufthavn for passasjerer ved Geiteryggen er vist i Tabell 4-3.

Tabell 4-3: Generaliserte reisekostnader for utreise fra Geiteryggen og alternativ lufthavn.

	<i>Fritidsreisende</i>		<i>Forretningsreisende</i>		<i>Gjennomsnittreisende</i>	
	<i>Geiteryggen</i>	<i>Torp</i>	<i>Geiteryggen</i>	<i>Torp</i>	<i>Geiteryggen</i>	<i>Torp</i>
Kjørekostnad	9	112	14	166	13	150
Billettpris	835	600	2 225	2 052	1 808	1 616
Betalbare kostnader	844	712	2 239	2 218	1 821	1 766
Tilbringertransport	28	343	40	496	45	450
Ventetid	209	209	302	302	274	274
Flytid	186	255	268	369	243	335
Tidskostnader	422	807	610	1 167	562	1 059
Generaliserte reisekostnader	1 266	1 519	2 849	3 385	2 383	2 825

Det fremkommer fra Tabell 4-3 at de generaliserte reisekostnadene for reiser mellom Skien og Bergen er lavere ved bruk av Geiteryggen enn ved bruk av Torp for alle typer reisende. Forskjellene er imidlertid mindre enn for Tuven og dette skyldes kortere tilbringeravstand. Det viser seg at de betalbare kostnadene blir tilnærmet like, mens tidskostnadene øker. For en

²⁰ Som nevnt tidligere har Notodden flyplass et svært begrenset flyrutetilbud til/fra Bergen. De laveste prisene oppnås for øvrig kun i helgene.

gjennomsnittstreise blir eventuelle besparelser på lavere billettpriser mer enn veid opp av lengre tilbringertjeneste slik at utreisen fra Torp får en økt generalisert kostnad på om lag 450 kr.

4.2.3 Stord lufthavn

For reisende til/fra Stord lufthavn, Sørstokken vil nærmeste alternative lufthavner være Haugesund lufthavn, Karmøy eller Bergen lufthavn, Fleerland. I sammenligningen er det tatt utgangspunkt reiser til Oslo lufthavn, Gardermoen, som er den eneste destinasjonen, med alternativ utreise fra Karmøy. Man kan alternativt gjøre beregninger fra Bergen hvor man vil kunne oppnå lavere billettpriser, men samtidig få økte tilbringerkostnader blant annet på grunn av ferje. Beregninger for endringen i generalisert reisekostnad ved utreise fra alternativ lufthavn for passasjerer ved Sørstokken er vist i Tabell 4-4.

Tabell 4-4: Generaliserte reisekostnader for utreise fra Sørstokken og alternativ lufthavn.

	<i>Fritidsreisende</i>		<i>Forretningsreisende</i>		<i>Gjennomsnittstreisende</i>	
	<i>Sørstokken</i>	<i>Karmøy</i>	<i>Sørstokken</i>	<i>Karmøy</i>	<i>Sørstokken</i>	<i>Karmøy</i>
Kjørekostnad	23	177	34	262	31	236
Billettpris	1 188	577	1 653	1 938	1514	1 530
Betalbare kostnader	1 211	754	1 687	2 200	1 544	1 766
Tilbringertransport	65	339	94	490	85	444
Ventetid	209	209	302	302	274	274
Flytid	209	232	302	335	274	304
Tidskostnader	482	779	698	1 127	633	1 023
Generaliserte reisekostnader	1 693	1 533	2 385	3 327	2 177	2 789

Det fremkommer av Tabell 4-4 at de generaliserte reisekostnadene er noe høyere for fritidsreisende fra Leirvik til Oslo lufthavn, Gardermoen ved alternativ utreise fra Karmøy i stedet for Sørstokken. For forretningsreisende er både betalbare kostnader og tidskostnader høyere ved alternativ utreise fra Karmøy. Denne forskjellen skyldes at forretningsreisende har høyere tidskostnader og dette slår ut for den økte tilbringeravstanden. Beregningene viser at en gjennomsnittstreisende fra Leirvik (Stord) til Oslo vil få økte generaliserte kostnader på i overkant av 600 kr ved alternativ utreise fra Karmøy i stedet for dagens løsning fra Sørstokken.

4.3 OPPSUMMERING GENERALISERTE REISEKOSTNADER

Vi har gjort en vurdering av de generaliserte kostnadene forbundet med å reise en vei fra kommunesentrum til den viktigste destinasjonen som tilbys fra den lokale lufthavnen og sammenlignet dette med utreise fra alternativ lufthavn. Dette er en enkel tilnærming for å undersøke hvorvidt den lokale lufthavnen tilbyr de reisende et bedre tilbud enn andre lufthavner. Dersom de generaliserte kostnadene blir lavere ved bruk av alternativ lufthavn vil de reisende oppleve en forbedret transportstandard ved å ikke bruke den lokale lufthavnen.

Bruken av generaliserte reisekostnader tar utgangspunkt i svært store forenklinger. Det forutsettes bl.a. at man bruker gjennomsnittlige verdier som ikke tar hensyn til individenes prefe-

ranser og ulike reiseruter. Videre er det mange elementer ved en reise som er vanskelig å prissette, for eksempel verdsetting av økt komfort i større fly, bedre servicetilbud på lufthavnen, muligheten for gjennomgående billetter og høyere frekvens på større lufthavner. Til tross for svakhetene gir resultatene basert på denne beregningsmetodikken en indikasjon på konsekvensene for de reisende av å benytte ulike lufthavner til spesifikke reiser.

Generelt sett viser beregningene at passasjerene vil få økte generaliserte reisekostnader dersom de må benytte alternativ lufthavn i stedet for den lokale. Beregningene viser at de betalbare kostnadene som regel blir uendret fordi billettprisene er lavere samtidig som kostnadene øker i forbindelse med lengre tilbringertjeneste. Tidskostnadene øker jevnt over ved bruk av alternativ lufthavn. Med utgangspunkt i de generaliserte kostnadene ser vi dermed at de lokale lufthavnene i mange tilfeller kan være gode alternativer for de som reiser på de aktuelle strekningene i de tilfeller rutetabellen passer for den reisende.

4.4 NYTTEN AV LUFTHAVNENE OG ØNSKER OM NYE RUTER

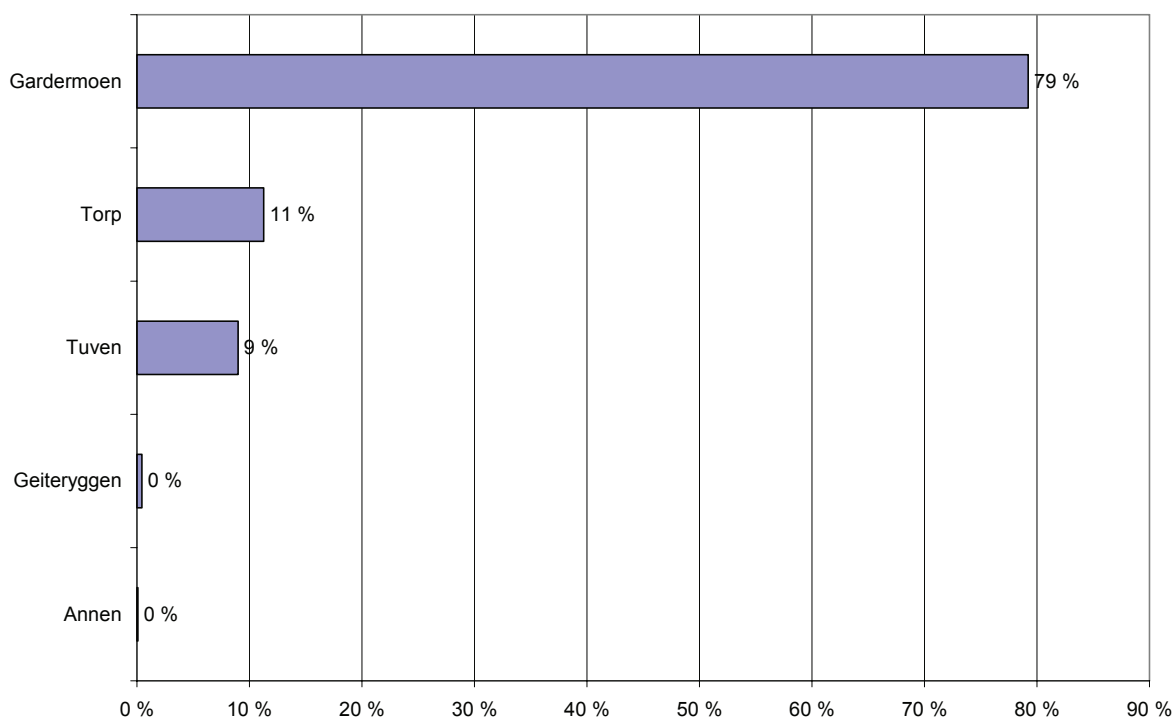
Basert på spørreundersøkelsen som ble gjennomført blant bedrifter i det primære influensområdet til lufthavnene, vil vi trekke fram en del forhold som på ulike måter kan belyse nytten av de aktuelle lufthavnene og rutetilbudet på disse slik det framstår høsten 2008. Vi vil her fokusere på hvor mye de lokale lufthavnene brukes i forhold til alternative lufthavner, på reiser der fly benyttes, samt hvor viktig respondentene vurderer at den lokale flyplassen er for utviklingen av egen bedrift. Videre vil vi beskrive hvilke ønsker respondentene har i forhold til nye destinasjoner fra de lokale lufthavnene.

Respondentene er dessuten spurt om sin husholdnings private reiser. Det er grunn til å anta at disse svarene ikke er representative i forhold til hele befolkningen i lufthavnenes influensområder. Bedriftsledere har trolig høyere reiseaktivitet enn gjennomsnittet og har dermed større kjennskap til rutetilbudet fra den lokale lufthavnen. Kanskje har denne gruppen noe egeninteresse for lønnsomheten til sin bedrift ved å opprettholde den lokale lufthavnen. Totalt sett gjør dette at vi antar at oppgitt reiseaktivitet for de private reisene ved de lokale lufthavnene er høyere enn den ville ha vært dersom vi hadde tatt utgangspunkt i et representativt utvalg av befolkningen.

4.4.1 Notodden flyplass

Når det gjelder svarene fra respondentene som sokner til influensområdet til Notodden flyplass, om hvordan deres tjenestereiser med fly fordeler seg på ulike lufthavner, er dette vist i Figur 4-1.

Som det framgår av Figur 4-1 oppgir respondentene at nesten 80 % av tjenestereisene der fly inngår, skjer fra Oslo lufthavn, Gardermoen. Sandefjord lufthavn, Torp benyttes på om lag 11 % av reisene. Flyplassen på Notodden, Tuven benyttes på 9 % av reisene. Det er 31 bedrifter (22 % av bedriftene) som har svart at de benytter Notodden flyplass i forbindelse med tjenestereiser. Skien lufthavn, Geiteryggen benyttes, som det framgår av figuren, svært lite.



Figur 4-1: Fordeling av tjenestereiser med fly på aktuelle lufthavner. Bedrifter som ligger i influensområdet til Notodden flyplass. (N=134).

Bruken av flyrutetilbudet kan illustreres med følgende kommentarer fra et par respondenter:

”Vi driver innen reiseliv De fleste av våre gjester som kommer med fly kommer fra utlandet og bruker Gardermoen, men også i forbindelse med kurs/ konferanser og da er Torp den mest brukte flyplassen.”

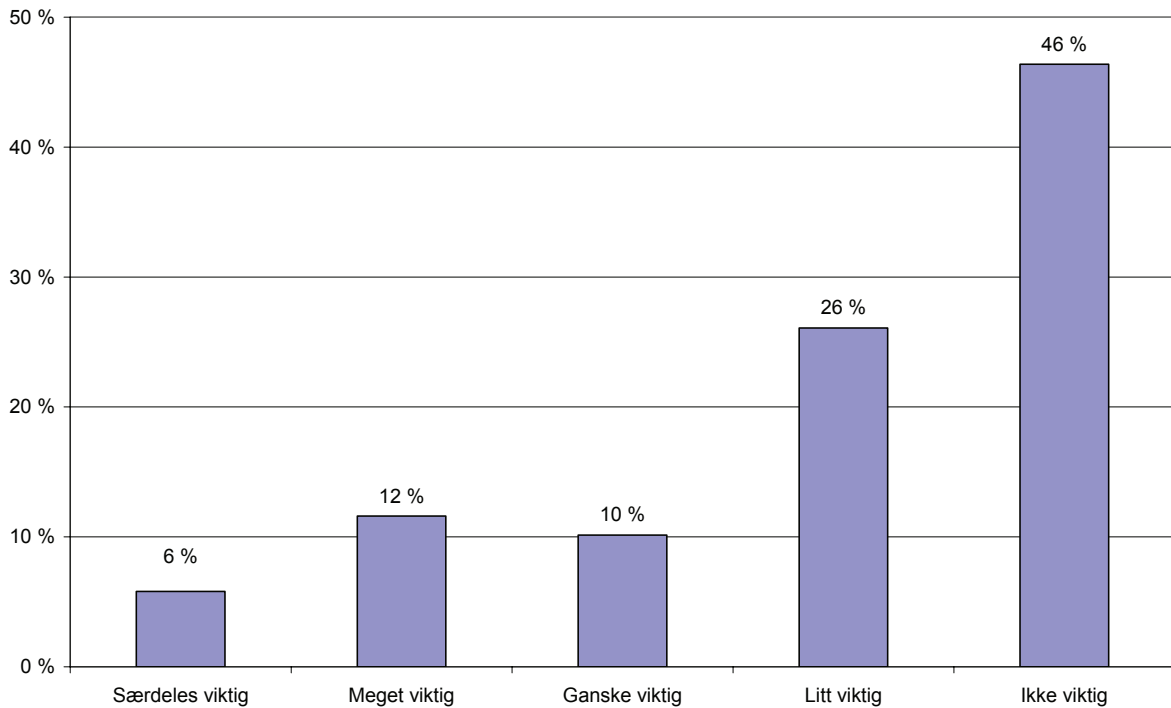
”Vårt firma er lite informert om reise-/ flytilbudet fra Notodden. Mer informasjon om dette kan føre til at vi bruker Notodden når det passer som alternativ til Gardermoen.”

I Figur 4-2 vises det hvor viktig næringslivet mener at Notodden flyplass er for driften og utviklingen av egen bedrift.

Som det framgår av Figur 4-2 betrakter 18 % av bedriftsledere flyplassen som særdeles viktig eller meget viktig for egen bedrift. Om lag halvparten av bedriftslederne (46 %) betrakter flyplassen som ikke viktig.²¹

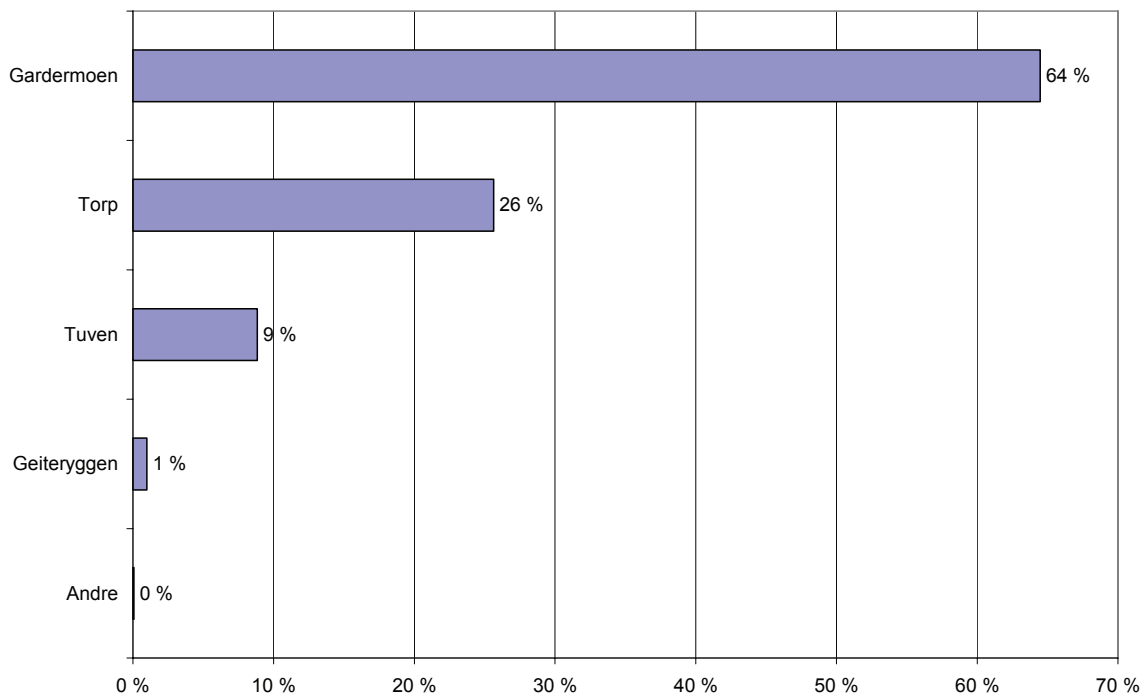
Vi spurte også om flyplassens viktighet i forhold til chartering av fly. Her var det kun 12 % av bedriftsledere som mente at flyplassen er svært eller meget viktig i så henseende mens majoriteten (81 %) mente at flyplassen er lite eller ikke viktig for dem på dette området.

²¹ I tolkningen av svarene legger vi til grunn av de som svarer ”særdeles viktig” og ”meget viktig” mener flyplassen er viktig, mens de som svarer ”litt viktig” og ”ikke viktig” mener at flyplassen lite viktig eller ikke viktig.



Figur 4-2: Hvor viktig næringslivet mener Notodden flyplass er for driften og utviklingen av egen bedrift. (N=138).

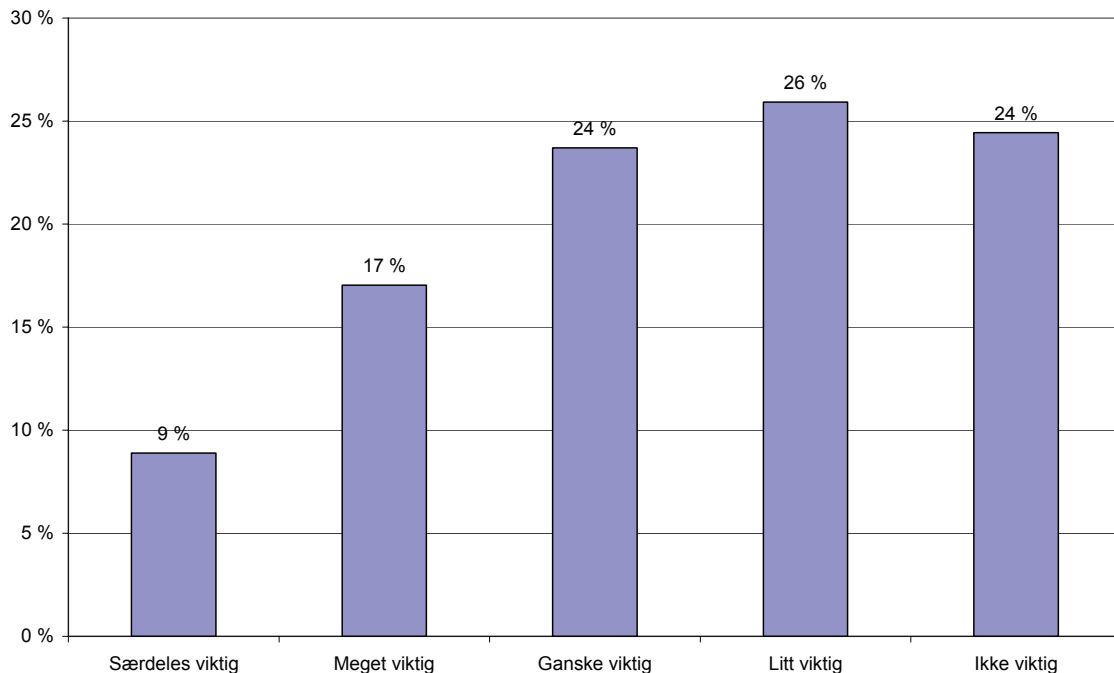
Svarene fra respondentene som sokner til influensområdet til Notodden flyplass, om hvordan deres husholdnings private reiser med fly fordeler seg på ulike lufthavner, er vist i Figur 4-3.



Figur 4-3: Fordeling av private reiser med fly på aktuelle lufthavner. Husholdninger som ligger i influensområdet til Notodden flyplass. (N=128).

Som det framgår av Figur 4-3 oppgir respondentene at 64 % av de private flyreisene går til/fra Gardermoen mens 26 % går til/fra Torp. Andelen reiser som går til/fra Tuven er den samme som andelen tjenestereiser, nemlig 9 %. Dette er noe overraskende, men skyldes nok at utvalget av respondenter ikke er representativt for befolkningen som helhet.

Når det gjelder respondentenes vurdering av viktigheten til Notodden flyplass for private flyreiser, er dette illustrert i Figur 4-4.



Figur 4-4: Hvor viktig respondentene i influensområdet til Notodden flyplass mener flyplassen er for private flyreiser. (N=135).

Som det framgår av Figur 4-4 er det en klar overvekt av respondentene som betrakter den lokale flyplassen relativt lite viktig for gjennomføringen av private flyreiser. Denne andelen ville vært større dersom utvalget hadde vært mer representativt.

Notodden flyplass har høsten 2008 kun ruteflygninger til Bergen lufthavn, Flesland. Når det gjelder ønsker om nye destinasjoner vises ønskelisten til næringslivet i Tabell 4-5.

Dersom vi summerer prioriteringen av viktigste, nest viktigste og tredje viktigste destinasjon, er det følgende tre destinasjoner som skiller seg ut (antall ganger prioritert og andel av alle prioriteringer i parentes):

- Trondheim (46, 18 %).
- Stavanger (44, 17 %).
- København (38, 15 %).

Når vi i kapittel 6.4 skal beregne økonomien knyttet til nye ruter, er det ruter mellom Notodden og disse destinasjonene vi vil ta utgangspunkt i.

Tabell 4-5: Næringslivets ønsker om nye destinasjoner til/fra Notodden flyplass.

Destinasjon	Prioritert som viktigst		Prioritert som nest viktigst		Prioritert som tredje viktigst	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
København	20	22 %	11	12 %	7	9 %
Stavanger	17	18 %	15	17 %	12	15 %
Trondheim	14	15 %	15	17 %	17	21 %
Oslo (OSL)	11	12 %	1	1 %	5	6 %
Bergen	6	7 %	12	13 %	6	7 %
Andre ²²	24	26 %	36	40 %	34	42 %
Totalt	92	100 %	90	100 %	81	100 %

I tilknytning til dagens flyrutetilbud og ønsker om nye flyruter, vil vi fremheve følgende kommentarer fra et par av respondentene:

”Med dagens rutetilbud er ikke Notodden flyplass aktuell for reisemålene i vår bedrift. Dersom rutetilbudet ved Notodden flyplass hadde omfattet destinasjoner som København, Stockholm, og/eller Frankfurt, så ville flyplassen vært foretrukket av oss fremfor Gardermoen og Torp.”

”Benytter ikke flyplassen så ofte i dag. Med flere flyruter, vil denne bli benyttet mer. For vår bedrift innen hotellnæring, er det viktig at et slikt nært tilbud utbygges. Flyplassen bør knytte til seg bedrifter innen turisme som kan selge reiser via dem.”

4.4.2 Skien lufthavn

Når det gjelder svarene fra respondentene i influensområdet til Skien lufthavn, om hvordan deres tjenestereiser med fly fordeler seg på ulike lufthavner, er dette vist i Figur 4-5.

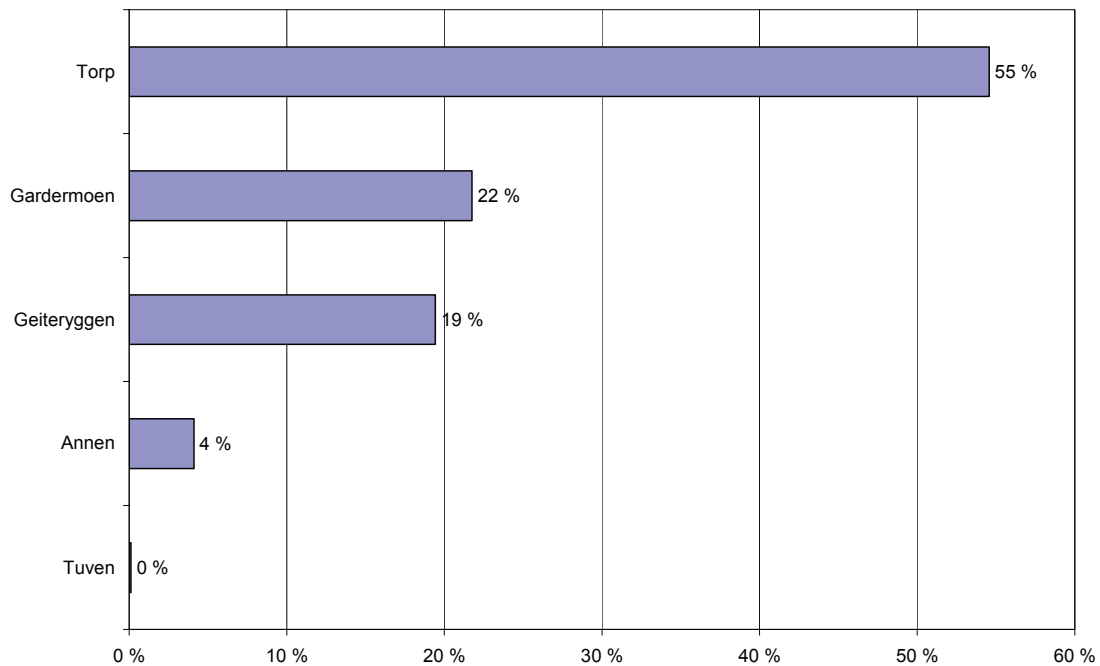
Som det framgår av Figur 4-5 skjer 55 % av tjenestereisene med fly fra Sandefjord lufthavn, Torp mens 22 % av reisene skjer via Oslo lufthavn, Gardermoen. Den lokale lufthavnen, Geiteryggen benyttes på om lag 19 % av tjenestereisene. Annen lufthavn (4 %) er i all hovedsak Moss lufthavn, Rygge.

Næringslivets bruk, eller manglende bruk av Geiteryggen, kan illustreres ved følgende to kommentarer:

”Skien lufthavn bør tilby minimum én flyruteforbindelse til flyplass med brohode til det øvrige Europa. Jeg tror langt flere lokale selskaper vil benytte Skien lufthavn fremfor Torp dersom en rute ble opprettet til f.eks. København, Amsterdam eller alternativt London. I alle fall ville vårt selskap foretrukket dette, og mange andre jeg har snakket med. Jeg forstår ikke hvorfor man ikke jobber smartere mot etablerte nettverk av bedrifter når det gjelder rutetilbudet (...ikke bare de ”store” som hittil er kontaktet). Det er svært mange fra Grenland som flyr daglig fra Torp. Enten burde man gå i tettere dialog med bedriftene i regionen eller etablere et samarbeid med Torp om helhetlig smartere ruter og reiser. Uansett bør rutetilbudet fra Skien lufthavn opprettholdes og videreutvikles!!”

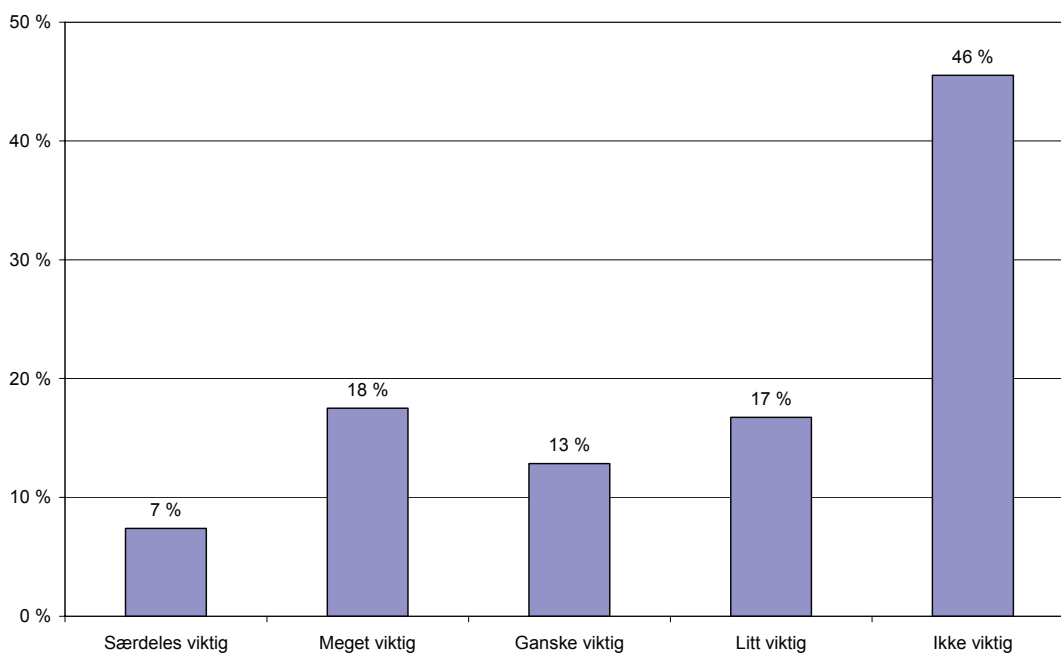
²² Andre destinasjoner som nevnes er Stockholm (13), London (12), Kristiansand (7), Amsterdam (6) og Ålesund (5). Tallene i parentes er antall som har satt opp destinasjonen som enten viktigst, nest viktigst eller tredje viktigst.

”Utviklingen av Skien Lufthavn tapte dessverre for mange år siden til Torp. Lokale politikere satt for lenge på gjerdet og ventet. Toget har dessverre gått for lenge siden.”



Figur 4-5: Fordeling av tjenestereiser med fly på aktuelle lufthavner. Bedrifter som ligger i influensområdet til Skien lufthavn. (N=257).

I Figur 4-6 vises det hvor viktig næringslivet mener at Skien lufthavn, Geiteryggen er for driften og utviklingen av egen bedrift.

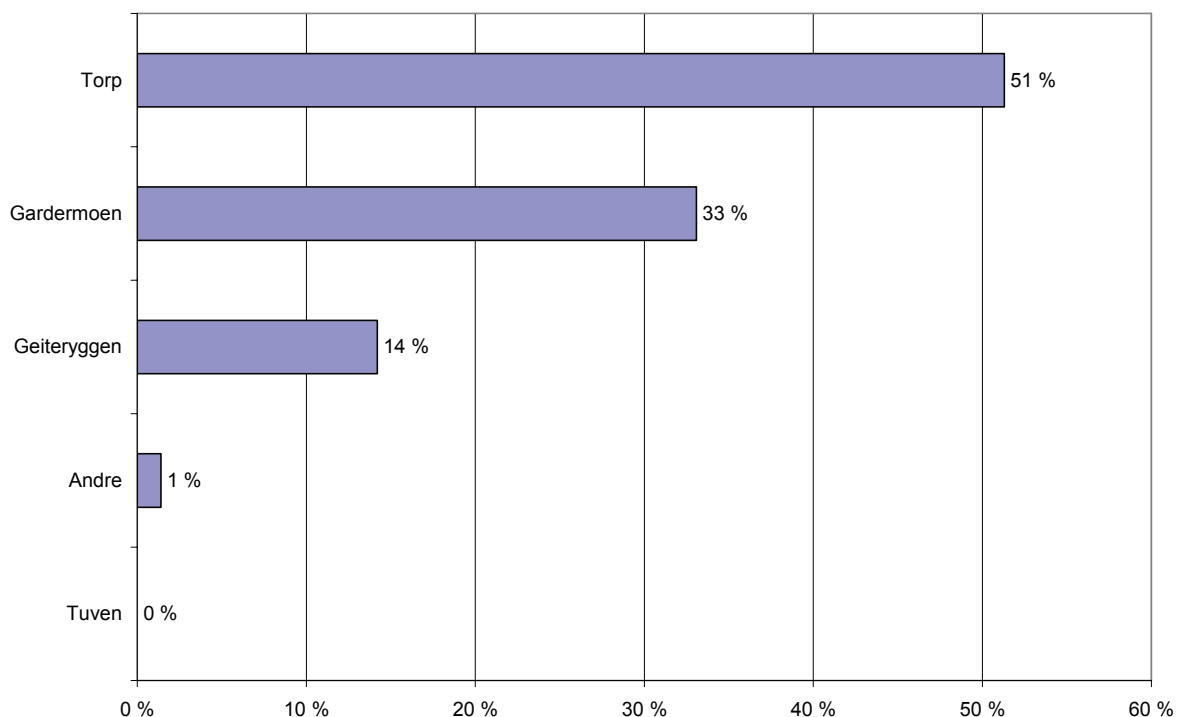


Figur 4-6: Hvor viktig næringslivet mener Skien flyplass er for driften og utviklingen av egen bedrift. (N=257).

Av de 257 respondentene er det 64 (25 %) som mener Skien lufthavn er svært eller meget viktig for egen bedrift. Hele 160 av bedriftsledere (63 %) mener at denne lufthavnen er lite viktig for dem.

Muligheten for å benytte Skien lufthavn til charterflyvning er ansett som svært viktig eller meget viktig for 37 av bedriftslederne (14 %). I motsatt ende finner vi 198 (77 %) som anser dette som et lite viktig tilbud.

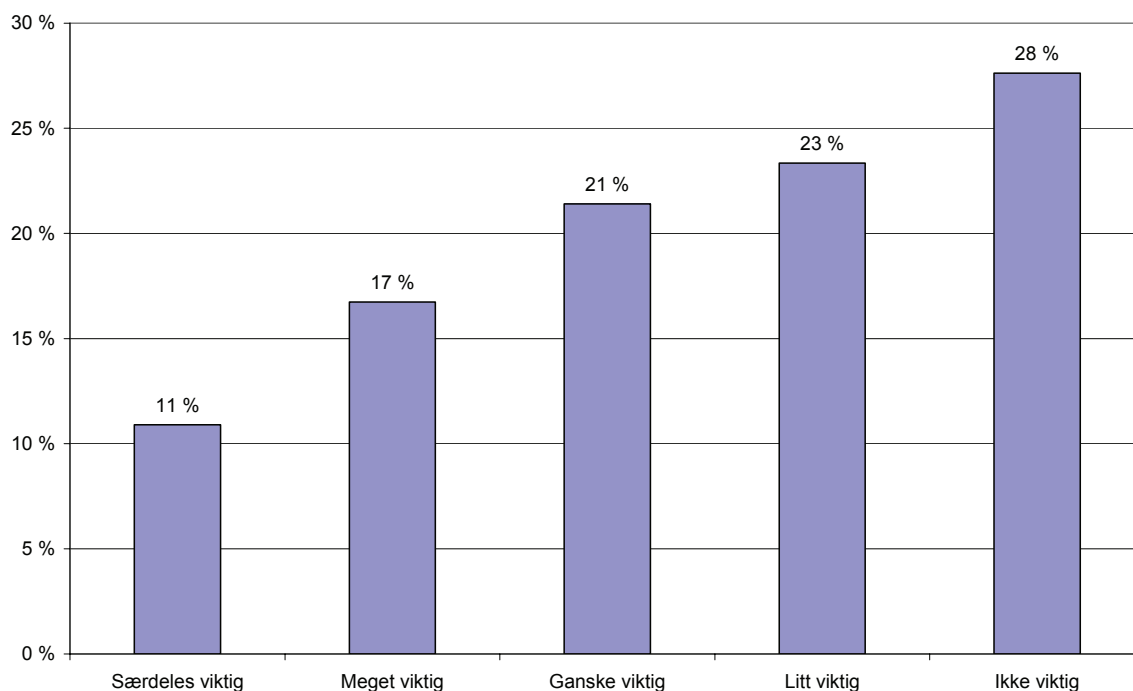
Når det gjelder svarene fra respondentene som sokner til influensområdet til Skien lufthavn, om hvordan deres husholdnings private reiser med fly fordeler seg på ulike lufthavner, er dette vist i Figur 4-7.



Figur 4-7: Fordeling av private reiser med fly på aktuelle lufthavner. Husholdninger som ligger i influensområdet til Skien flyplass. (N=251).

Som det framgår av Figur 4-7 oppgir respondentene at henholdsvis 51 % og 33 % av de private flyreisene skjer fra henholdsvis Gardermoen og Torp. Kun 19 % av de private reisene skjer med utgangspunkt i Skien lufthavn. Dette er, ikke overraskende, en lavere andel enn hva som er tilfelle med de jobbrelaterte reisene. Dersom vårt utvalg av respondenter hadde vært mer representativt i forhold til befolkningen generelt, hadde nok andelen av flyreisene der Geiteryggen benyttes vært lavere.

Når det gjelder respondentenes vurdering av viktigheten til Skien lufthavn for private flyreiser, er dette illustrert i Figur 4-8.



Figur 4-8: Hvor viktig respondentene i influensområdet til Skien lufthavn mener lufthavnen er for private flyreiser. (N=257).

Som det framgår av Figur 4-8 vurderer 28 % av respondentene Skien lufthavn som ”særdeles viktig” eller ”meget viktig” for private flyreiser, mens vel 50 % vurderer lufthavnen som ”uviktig” eller lite viktig. Som tidligere kommentert er nok viktigheten noe overdrevet ut fra utvalgets dårlige representativitet for private reiser.

Skien lufthavn har høsten 2008 ruteflygninger til Bergen, Stavanger og Stockholm. Når det gjelder ønsker om nye destinasjoner har vi gjengitt ønskelisten til næringslivet i Tabell 4-6.

Tabell 4-6: Næringslivets ønsker om nye destinasjoner til/fra Skien lufthavn.

Destinasjon	Prioritert som viktigst		Prioritert som nest viktigst		Prioritert som tredje viktigst	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
København	53	28 %	34	20 %	25	17 %
Trondheim	50	27 %	30	18 %	18	13 %
Oslo (OSL)	23	12 %	14	8 %	14	10 %
Stavanger	10	5 %	12	7 %	5	3 %
London	7	4 %	6	4 %	16	11 %
Andre ²³	44	24 %	73	43 %	65	45 %
Totalt	187	100 %	169	100 %	143	100 %

²³ Andre destinasjoner som trekkes frem er Amsterdam (24), Bergen (21), Bodø (14), Tromsø (14) og Gøteborg (10). Tallene i parentes angir antall ganger destinasjonen er prioritert som enten viktigst, nest viktigst eller tredje viktigst.

Som det framgår av Tabell 4-6 er de mest prioriterte destinasjonene fra Skien lufthavn København, Trondheim, Oslo, Stavanger og London. Dersom vi summerer prioriteringen av viktigste, nest viktigste og tredje viktigste destinasjon, er det følgende tre destinasjoner som skiller seg ut (antall ganger prioritert og andel av alle prioriteringer i parentes):

- København (112, 22 %).
- Trondheim (98, 20 %).
- Oslo (OSL) (51, 10 %).

Når vi i kapittel 6.4 skal beregne økonomien knyttet til nye ruter, er det ruter mellom Skien og disse tre destinasjonene vi vil ta utgangspunkt i.

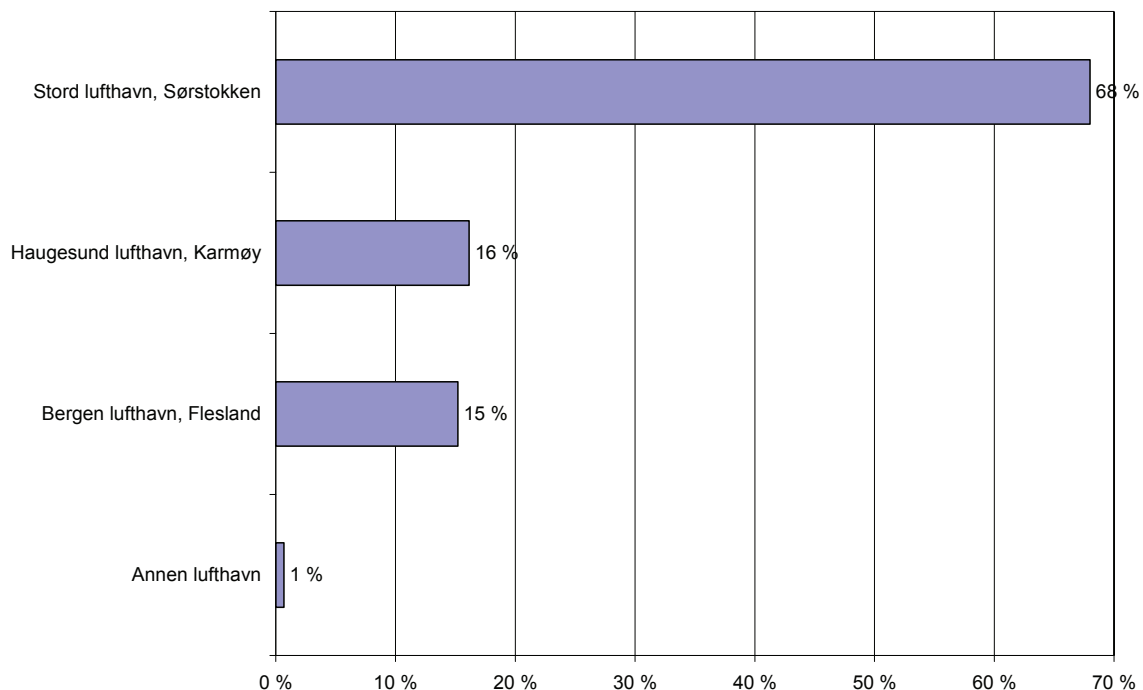
Når det gjelder ”ønskelisten” for nye flyruter, kan vi illustrere dette med følgende to kommentarer:

”Opprett rute mellom Skien og Kastrup (København). Kastrup er Norges største og nærmeste hovedflyplass med ruter til alle steder. Opprett et dansk reisebyrå på Geiteryggen som selger turer fra Kastrup inkl. reise fra Geiteryggen.”

”Skien lufthavn bør absolutt bestå og jobbe mot å få en morgenrute til København eller Amsterdam for de mange som skal videre ut i verden. Gjerne inngå et samarbeid med SAS eller KLM.”

4.4.3 Stord lufthavn

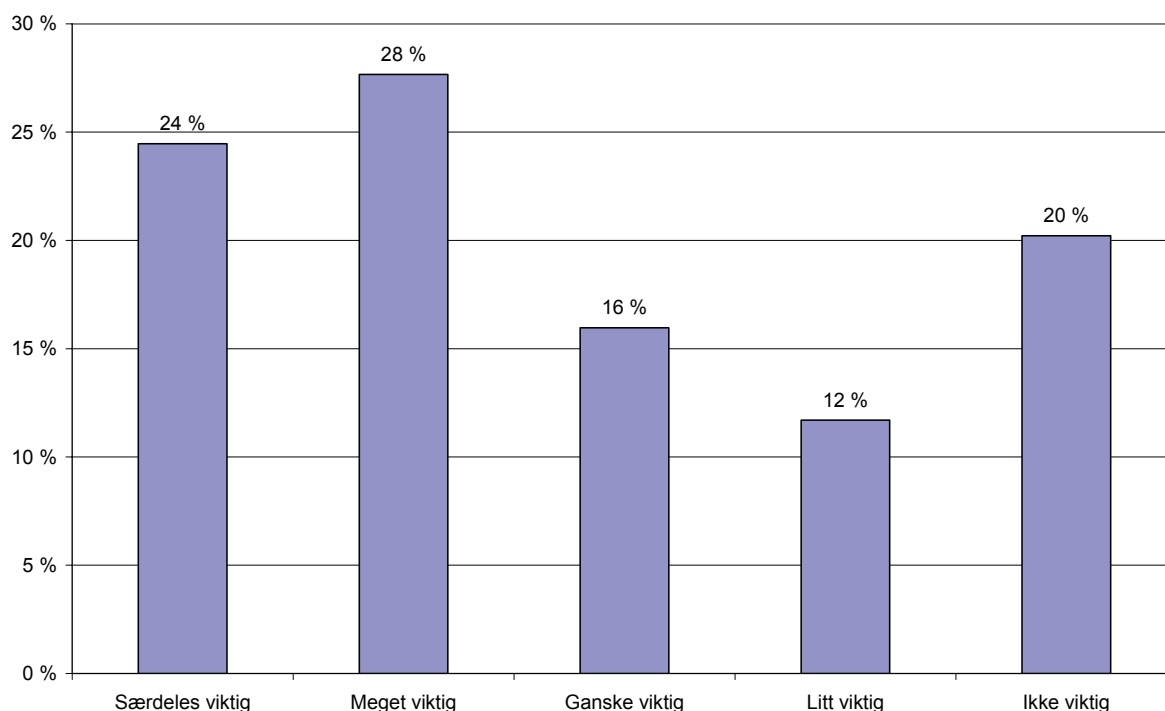
Når det gjelder svarene fra respondentene i influensområdet til Stord lufthavn, om hvordan deres tjenestereiser med fly fordeler seg på ulike lufthavner, er dette vist i Figur 4-9.



Figur 4-9: Fordeling av tjenestereiser med fly på aktuelle lufthavner. Bedrifter som ligger i influensområdet til Stord lufthavn. (N=94).

Som det framgår av Figur 4-9 skjer 68 % av tjenestereisene med fly fra Stord lufthavn, Sørstokken mens henholdsvis 16 % og 15 % av reisene skjer via Haugesund lufthavn, Karmøy og Bergen lufthavn, Flesland. Annen lufthavn (1 %) gjelder Stavanger lufthavn, Sola.

I Figur 4-10 vises det hvor viktig næringslivet mener at Stord lufthavn, Sørstokken er for driften og utviklingen av egen bedrift.



Figur 4-10: Hvor viktig næringslivet mener Stord flyplass er for driften og utviklingen av egen bedrift. (N=94)

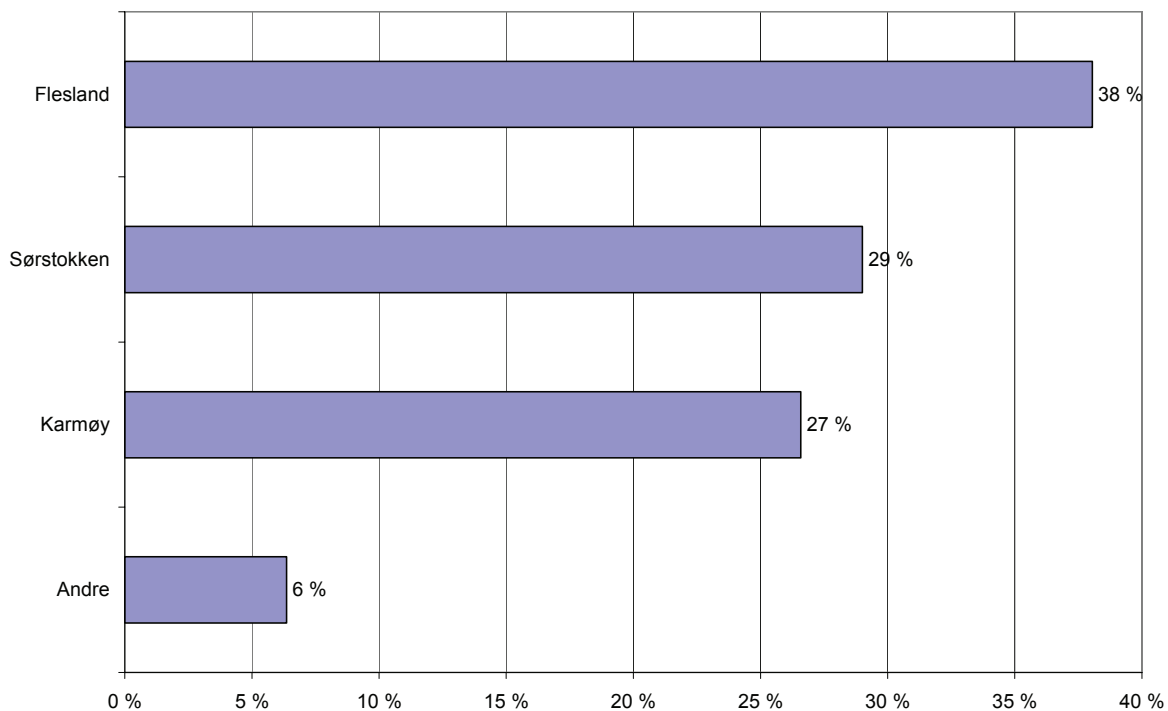
I alt oppgir 49 av de 94 respondentene (52 %) at Stord lufthavn er svært eller meget viktig for utviklingen av egen bedrift. Næringslivet på Stord angir dermed betydelig større viktighet for sin lokale lufthavn enn det vi tidligere har sett for Notodden flyplass og Skien lufthavn. Det er 30 respondenter (32 %) som mener at Stord lufthavn er lite viktig for egen bedrift.

Muligheter for charterflyvninger er svært eller meget viktig for 25 bedrifter (27 %) og lite viktig for 62 bedrifter (65 %).

En av bedriftslederne som svarte på spørreskjemaet gav følgende kommentarer:

”Jeg leder en konsulentbedrift med 17 avdelinger i Norden og ca. 300 ansatte, hvorav kontoret på Stord har 15 ansatte. Det er derfor helt avhengig av gode kommunikasjoner til/fra Stord. Vår bedrift er også slik at vi i stor grad utveksler personellressurser mellom kontorene. Forøvrig er det avgjørende viktig for bedriften å kunne markedsføre gode kommunikasjoner på linje med andre byer i Norge. Dette gir troverdighet og muligheter til å kunne arbeide med prosjekter over hele landet. Flyplassen på Stord er en avgjørende viktig bærebjelke for et vitalt næringsliv på Stord og i Sunnhordland.”

Når det gjelder svarene fra respondentene som sokner til influensområdet til Stord lufthavn, om hvordan deres husholdnings private reiser med fly fordeler seg på ulike lufthavner, er dette vist i Figur 4-11.

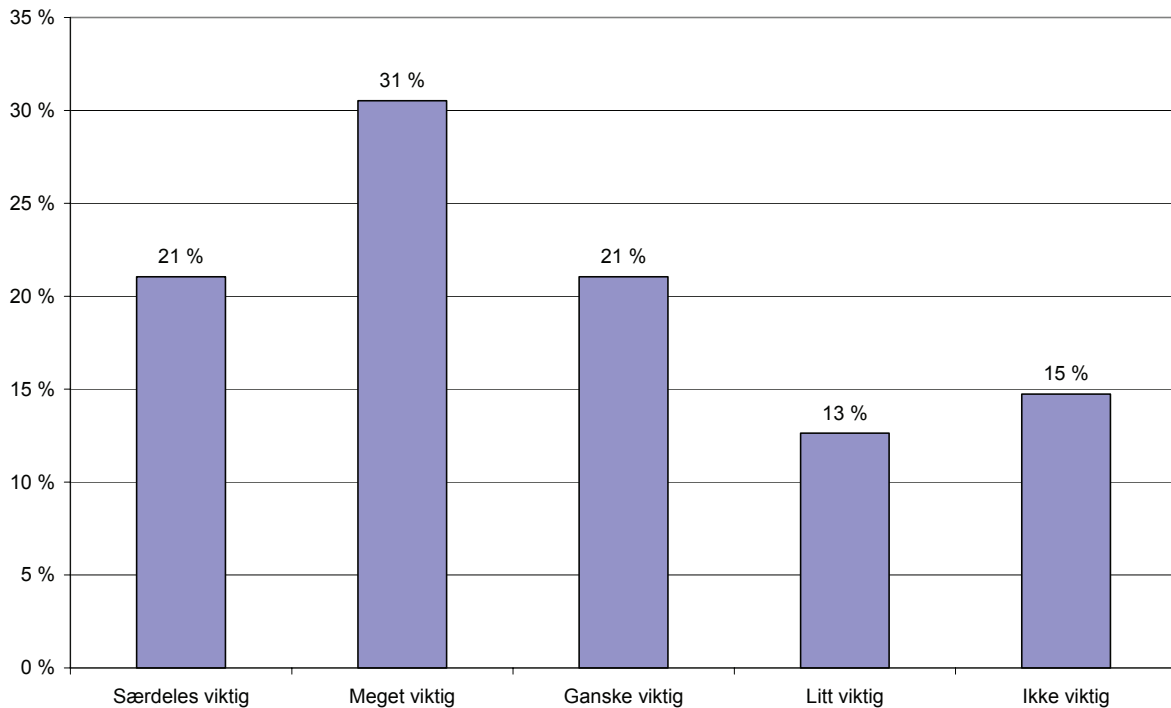


Figur 4-11: Fordeling av private reiser med fly på aktuelle lufthavner. Husholdninger som ligger i influensområdet til Stord flyplass. (N=91).

Som det framgår av Figur 4-11 oppgir respondentene at henholdsvis 38 % og 27 % av de private flyreisene med fly skjer med utgangspunkt i lufthavnene Flesland og Karmøy. 29 % av de private flyreisene skjer til/fra Sørstokken lufthavn. Denne andelen er, ikke overraskende, betydelig lavere enn for de jobberelaterte reisene, og ville nok vært enda lavere dersom våre respondenter hadde vært mer representative i forhold til private reiser med fly.

Når det gjelder respondentenes vurdering av viktigheten til Stord lufthavn for private flyreiser, er dette illustrert i Figur 4-12.

Som det framgår av Figur 4-12 oppgir 52 % av respondentene at Stord lufthavn er ”særdeles viktig” eller ”meget viktig” for private reiser. Det er kun 28 % av respondentene som mener at lufthavnen er lite viktig for denne typen reiser. Dersom våre respondenter hadde vært mer representative i forhold til befolkningen generelt, hadde nok andelen som vurderer Stord lufthavn som viktig i tilknytning til private reiser vært en del lavere.



Figur 4-12: Hvor viktig respondentene i influensområdet til Stord lufthavn mener lufthavnen er for private flyreiser. (N=91).

Stord lufthavn har høsten 2008 daglige ruteflygninger til Oslo og Århus (kun i helgene). Når det gjelder ønsker om nye destinasjoner har vi gjengitt ønskelisten til næringslivet i Tabell 4-7.

Tabell 4-7: Næringslivets ønsker om nye destinasjoner til/fra Stord lufthavn.

Destinasjon	Prioritert som viktigst		Prioritert som nest viktigst		Prioritert som tredje viktigst	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
København	16	24 %	11	20 %	6	14 %
Trondheim	10	15 %	9	17 %	6	14 %
London	3	4 %	6	11 %	10	23 %
Oslo (OSL)	16	24 %	0	0 %	0	0 %
Stavanger	3	4 %	7	13 %	3	7 %
Andre ²⁴	19	28 %	21	39 %	18	42 %
Totalt	67	100 %	54	100 %	43	100 %

Som det framgår av Tabell 4-7 er det destinasjonene København, Trondheim, London og Oslo som utmerker seg som de sentrale ønskedestinasjonene. Dersom vi summerer prioriteringen

²⁴ Andre destinasjoner som nevnes er Sandefjord (11), Kristiansand (9) og Amsterdam (5). Tallene i parentes angir antall ganger destinasjonen er prioritert som enten viktigst, nest viktigst eller tredje viktigst.

av viktigste, nest viktigste og tredje viktigste destinasjon, er det følgende tre destinasjoner som skiller seg ut (antall ganger prioritert og andel av alle prioriteringer i parentes).²⁵

- København (33, 20 %).
- Trondheim (25, 15 %).
- London (19, 12 %).

Når vi i kapittel 6.4 skal beregne økonomien knyttet til nye ruter, er det ruter mellom Stord og disse tre destinasjonene vi vil ta utgangspunkt i. I tillegg vil vi regne på økonomien knyttet til flere frekvenser til/fra Oslo lufthavn, Gardermoen.

Det er for øvrig mange som ønsker et bedre flyrutetilbud til/fra hovedstaden, noe som følgende kommentarer to understreker:

”Dagens mangelfulle rutetilbud både på kveld og lørdag/søndag bidrar til at flyplassen blir valgt bort til fordel for Bergen og Haugesund.”

”Dagens rutetilbud til Oslo har for få avganger til at det blir effektivt. Ville benyttet flyplassen mye mer om de hadde et større antall avganger.”

4.5 SAMMENLIGNING AV LUFTHAVNENE

Nedenfor vil vi foreta en kortfattet oppsummering av forskjeller i bruken av de lokale lufthavnene i forbindelse med tjenestereiser med fly, næringslivets vurderinger av de lokale lufthavnenes viktighet for egen bedrift, samt bedriftenes ønskelister i forhold til nye flyruter til/fra de lokale lufthavnene.

I Tabell 4-8 har vi oppsummert næringslivets bruk av lokallufthavnen samt deres vurderinger av lufthavnens viktighet for egen virksomhet.

Tabell 4-8: Fordeling av tjenestereiser med fly og vurdering av lokallufthavnens viktighet for egen bedrift.

	<i>Fordeling av tjenestereiser med fly</i>		<i>Lokallufthavnens viktighet for egen bedrift</i>	
	Lokal lufthavn	Annen lufthavn	Viktig ^a	Ikke viktig
Notodden	9 %	91 %	17 %	46 %
Skien	19 %	81 %	25 %	46 %
Stord	68 %	32 %	52 %	20 %
Gjennomsnitt	32 %	68 %	31 %	37 %

^a Viktig= Sum av ”særdeles viktig” og ”meget viktig”.

Når det gjelder det lokale næringslivets bruk av lufthavnene, skiller Notodden seg ut med en særlig lav bruk mens Stord skiller seg ut med en høy bruk blant det lokale næringslivet. At Notodden flyplass er lite brukt av det lokale næringslivet skyldes både det begrensede

²⁵ Det bør her nevnes at Oslo ble prioritert av 16 respondenter. Det er altså et ikke ubetydelig ønske om flere frekvenser til/fra hovedstaden.

rutetilbudet (kun til/fra Bergen med høye priser og små fly) samt relativt god tilgjengelighet til andre lufthavner (Torp, 111 km og Gardermoen, 164 km). Stord lufthavn skiller seg ut i motsatt retning med en høy lokal bruk. Dette skyldes blant annet at lufthavnen har direkte rute til OSL og et lokalt næringsliv som etterspør mange reiser til/fra Oslo. Skien lufthavn er litt mer brukt av det lokale næringslivet enn hva tilfellet er med Notodden flyplass. Dette skyldes nok at rutetilbudet er bedre, da det lokale næringslivet her også har god tilgjengelighet til Torp (59 km) og delvis Gardermoen (182 km).

Når det gjelder næringslivets vurderinger av den lokale flyplassens betydning for egen virksomhet, ser vi at Stord skiller seg ut ved at 52 % av respondentene svarer at flyplassen er viktig for dem. Tilsvarende andel for Notodden og Skien er 17 % og 25 %. Kun 20 % av respondentene i influensområdet til Stord lufthavn, betrakter flyplassen som ”ikke viktig”.

Når det gjelder de lokale lufthavnenes viktighet for private flyreiser, viser svarene fra respondentene at andelen av private flyreiser som går fra disse lufthavnene, er lavere enn tilsvarende andel av tjenestereisene. Unntaket er Notodden flyplass, der andelen er den samme. Generelt kan vi si at respondentene vurderer de lokale lufthavnene som viktigere i forbindelse med jobbreiser enn i forbindelse med private reiser. Dette er i tråd med nasjonale reisevaneundersøkelser, der private reiser i større grad går fra lufthavner der en kan oppnå lave flypriser. Bruken av de lokale lufthavnene til private reiser er trolig overvurdert siden utvalget er basert på husholdninger til bedriftsledere som ikke er representative for befolkningen generelt.

Når det gjelder næringslivets ønsker om nye flyruter til/fra de lokale lufthavnene, er forskjellene i ønsker ikke spesielt store. Dette framgår av Tabell 4-9.

Tabell 4-9: Nye ”ønskedestinasjoner” til/fra lufthavnene i Notodden, Skien og Stord.

	<i>Viktigste destinasjon</i>	<i>Nest viktigste destinasjon</i>	<i>Tredje viktigste destinasjon</i>
Til/fra Notodden	Trondheim	Stavanger	København
Til/fra Skien	København	Trondheim	Oslo (OSL)
Til/fra Stord	København	Trondheim	London

Som det framgår av Tabell 4-9, så er første- og andrevalget til alle København eller Trondheim, med unntak av Notodden som har Stavanger på andreplass på ønskelisten. Ellers ønsker næringslivet på Stord direkte rute til London, mens næringslivet i Skien ønsker en direkte rute til/fra OSL. Det bør også nevnes at en god del av bedriftene i influensområdet til Stord lufthavn, ønsker et bedre rutetilbud (flere frekvenser) til/fra Oslo.

5. ØKONOMIEN TIL LUFTHAVNENE

En studie som dette fordrer selvsagt god oversikt over den økonomiske situasjonen ved de aktuelle lufthavnene. Vi vil i denne delen av rapporten dokumentere utviklingen i driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat ved de tre lufthavnene for de tre siste årene. Vi behandler lufthavnene hver for seg, og beskriver og analyserer følgende:

- Gjeldende takstsystem for bruk av lufthavnen.
- Utviklingen i driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat.
- Spesifikasjon av driftsinntekter.
- Spesifikasjon av driftskostnader.

Innledningsvis er det viktig å nevne at alle de tre lufthavnene mottar et årlig tilskudd fra staten vedrørende utgifter til flygeinformasjonstjenesten (Aerodrome Flight Information System). Dette omtales som AFIS-tilskudd. AFIS-tilskuddet dekker lønn til mannskap og ordinære regnskapsmessige driftsutgifter i ”tårnet”. Formålet med AFIS-tilskuddene er å gi AFIS-tjenesten ved de ikke-statlige lufthavnene samme standard som tjenesten ved lufthavnene innenfor Avinor-nettet. I 2008 er budsjettet på ca. 13,6 mill. kr, fordelt med noe over 4 mill. kr per flyplass. Tilskuddene gis kvartalsvis som forskudd, og endelig beløp fastsettes etter nyttår på grunnlag av revisorgodkjent regnskap. Det er regler for hva tilskuddet kan benyttes til. Ordningen går helt tilbake til 1987-1988 og anvendes likt for alle som oppfyller vilkårene om rutedrift. Driftstilskudd til andre formål som investeringer etc. har bare unntaksvis vært gitt.

5.1 NOTODDEN FLYPLASS

Notodden lufthavn AS, er driftsselskap for Notodden flyplass, Tuven.

5.1.1 Takstsystem

På Notodden flyplass betales det startavgift iht. Tabell 5-1.

Tabell 5-1: Startavgift for bruk av Notodden flyplass.

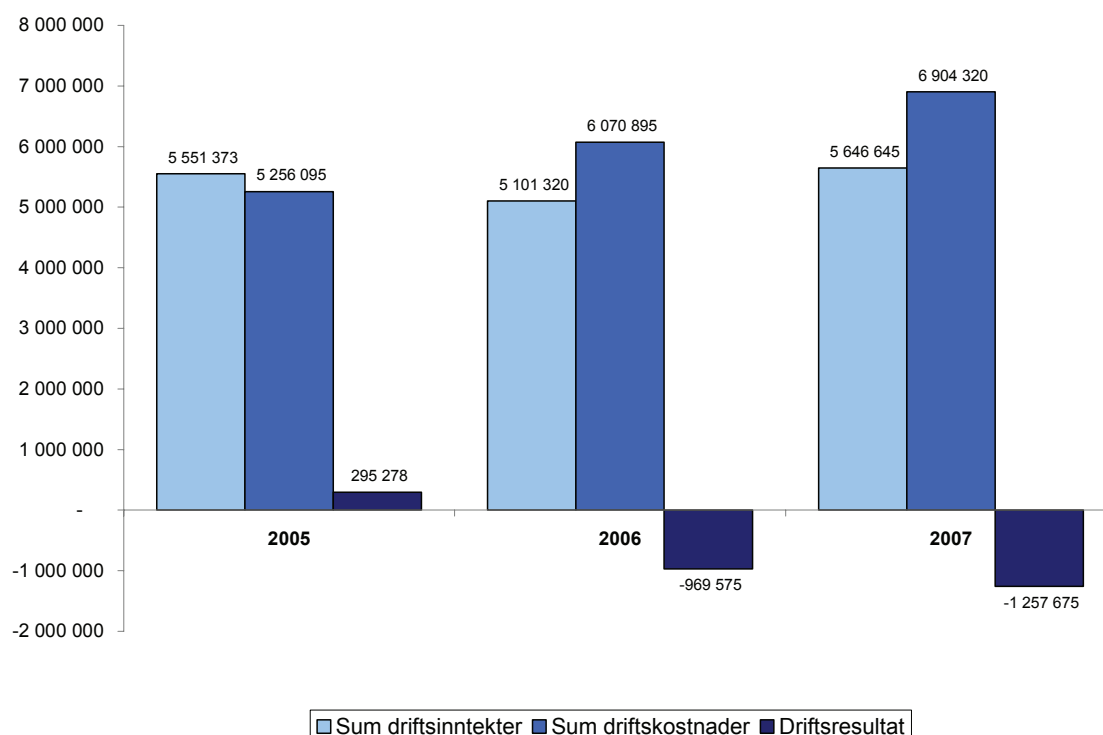
<i>Startvekt (kg)</i>	<i>Startavgift (kr)</i>
0 – 2 000	200
2 001 – 2 500	225
2 501 – 3 000	250
3 001 – 4 000	290
4 001 – 5 000	365
5 001 – 5 700	450

Alle priser i Tabell 5-1 er inkl. mva. og gjelder for en start med eventuelt påfølgende ”touch and go”. Årskort koster 2 750 kr (inkl. mva.). Dersom flyplassen må åpnes utenom ordinær åpningstid, eksempelvis for at ambulansfly ønsker å lande, koster dette 500 kr.

I tillegg til startavgiften betales det også en passasjeravgift for alle betalende passasjerer på 50 kr (ekskl. mva) for både ut- og inngående. Denne skal dekke security (passasjer- og bagasje-kontroll). Handling av passasjerer og bagasje for øvrig, tar flyselskapet seg selv av. Det er derfor ikke avgift til dette. Det samme gjelder også i forhold til dytting og avising av fly.

5.1.2 Driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat

Notodden lufthavn AS, som driftsselskap for Notodden flyplass, Tuven, har bortsett fra i 2005, hatt et driftsunderskudd. Driftskostnadene har i de senere årene økt med mer enn driftsinntektene.

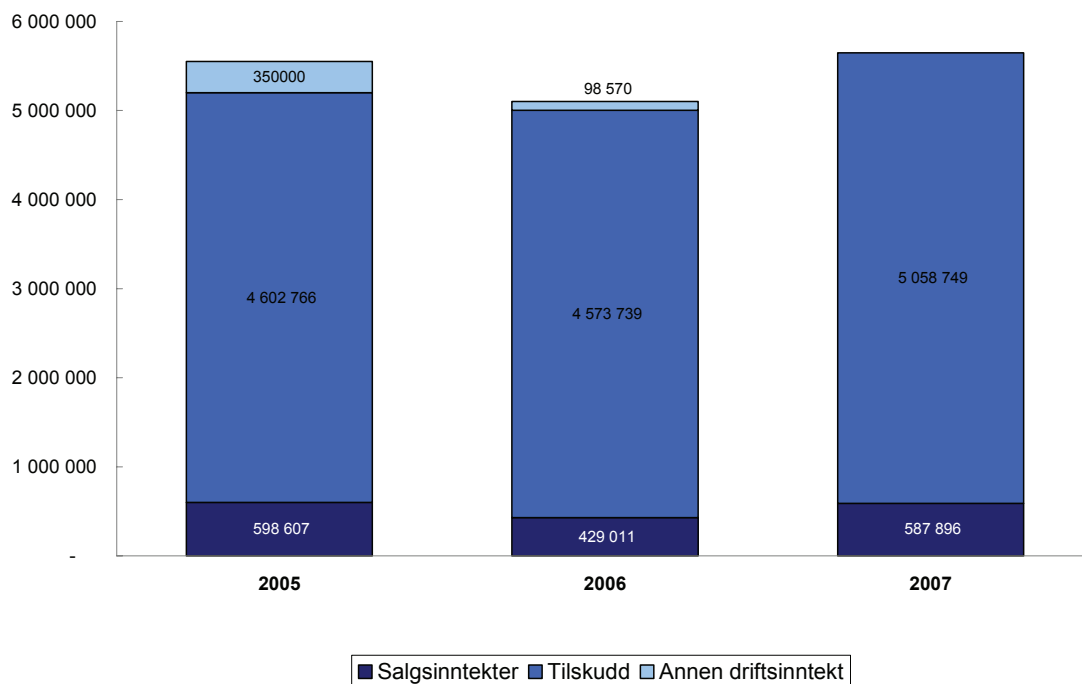


Figur 5-1: Driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat ved Notodden flyplass, Tuven. Løpende kroner. 2005-2007.

Som det framgår av Figur 5-1 hadde flyplassen et driftsoverskudd på knapt 0,3 mill. kr i 2005. I 2006 og 2007 gikk flyplassen med betydelige driftsunderskudd, 0,7 mill. kr i 2006 og 1,26 mill. kr i 2007. Hovedårsaken til dette er primært økte kostnader som ikke er dekt inn gjennom økte inntekter.

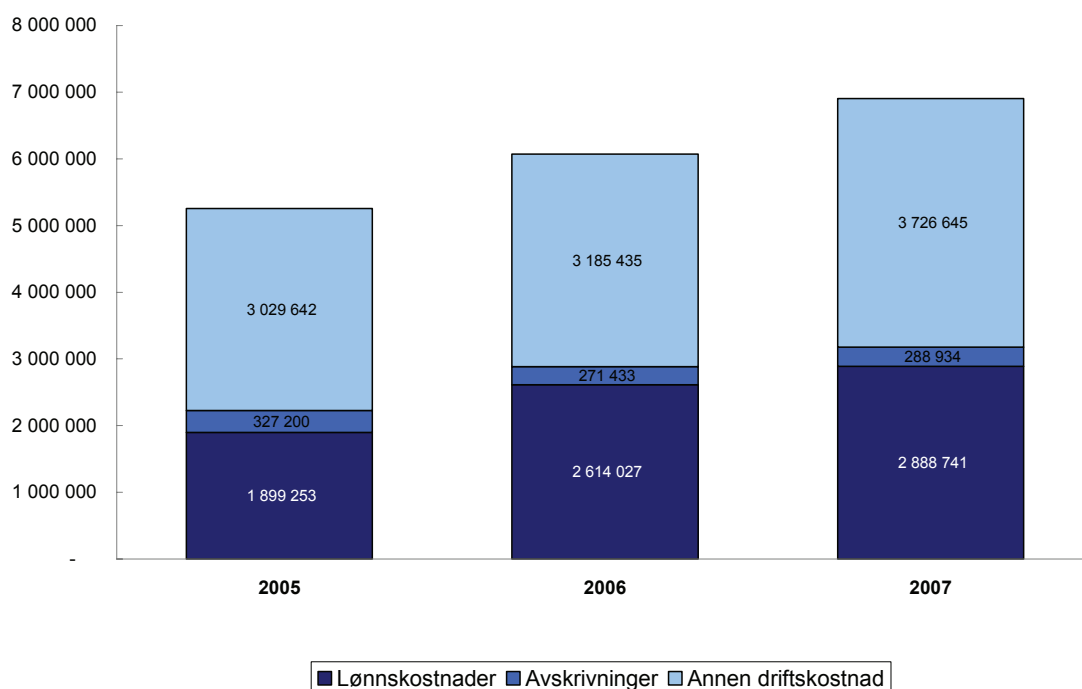
Hvis vi fokuserer særskilt på inntektssiden, får vi et bilde som illustrert i Figur 5-2.

Inntektene ved Notodden flyplass har kun økt svakt fra 2005 til 2007. Salgsinntektene har dog vært rimelig stabile. De var faktisk høyest i 2005 med nesten 0,6 mill. kr. Tilskuddets andel av totale driftsinntekter har for perioden i gjennomsnitt vært nesten 90 %. Tilskuddene har kommet fra Notodden kommune og Tinn kommune. Tinn kommune bidro med 150 000 kr i 2007 og vil bidra med 100 000 kr i 2008. Notodden kommune bidro med 1 mill. kr. i 2007 og vil stille opp med tilsvarende beløp i 2008.



Figur 5-2: Driftsinntekter ved Notodden flyplass, Tuven. Løpende kroner. 2005-2007.

I 2007 mottok også flyplassen et statlig tilskudd på 700 000 kr øremerket sikringstiltak. En del av dette beløpet sammen med et tilskudd fra Statens vegvesen på 100 000 kr, er brukt i forbindelse med nye bommer for stopp av trafikk over fylkesvegen. Mesteparten av midlene er benyttet i 2008 til gjennomføring av ulike sikringstiltak, bl.a. oppsetting av gjerde mot viltreservat.



Figur 5-3: Driftskostnader ved Notodden flyplass, Tuven. Løpende kroner. 2005-2007.

Figur 5-3 viser at både lønnskostnadene og ”andre” driftskostnader har økt hvert år fra 2005. I 2007 utgjorde lønnskostnadene 2,9 mill. kr mens ”andre” driftskostnader beløp seg til vel 3,7 mill. kr. Avskrivninger utgjorde knapt 0,3 mill. kr dette året.²⁶

5.1.3 Vurdering av økonomien

Økonomien ved Notodden Lufthavn AS er svært dårlig. I kjølvannet av at tre av de fire siste årene har gitt betydelige driftsunderskudd, er den innskutte egenkapitalen brukt opp, og man har ved utgangen av 2007 en negativ egenkapital på over 2,1 mill. kr. Når selskapets styre likevel går inn for fortsatt drift er det særlig to forhold som påpekes. Det ene gjelder en mulig framtidig ordning med statlige tilskudd. Hvis dette kommer på plass mener man at en kan få reetablert positiv egenkapital. Det andre gjelder mulig salg av en del eiendommer som er tilhørende selskapet og som visstnok kan frigjøre betydelige midler. For øvrig har selskapet fem ansatte.

5.2 SKIEN LUFTHAVN

Skien lufthavn AS er flyplassoperatør og driver Skien lufthavn, Geiteryggen.

5.2.1 Takstsystem

På Skien lufthavn betales det avgifter iht. Tabell 5-2. Prisene gjelder operasjon med fly med høyeste tillatte startmasse 5 700 kg eller mer.

Tabell 5-2: Avgifter for bruk av Skien lufthavn.

<i>Type avgift</i>	<i>Pris</i>
Startavgift, per påbegynt tonn	100 kr
Passasjeravgift / innenlands, per passasjer	60 kr
Passasjeravgift/utenlands, per passasjer, unntatt fra mva.	60 kr
Sikkerhetskontrollavgift	65 kr
Handling	Etter avtale
Avising	Etter avtale

Alle priser er ekskl. mva.

Ellers gjelder følgende priser i 2008. Alle priser er ekskl. mva.

- Åpning av lufthavnen inkludert en time til operativ virksomhet: 6 000 kr
- Forlengelse av åpningstid, per påbegynt time: 1 500 kr
- Utstedelse av adgangskort (UPA kommer i tillegg): 312 kr
- Utstedelse av nøkkelkort: 152 kr
- Sikkerhetskurs, grunnkurs: 840 kr
- Sikkerhetskurs, oppdatering: 300 kr

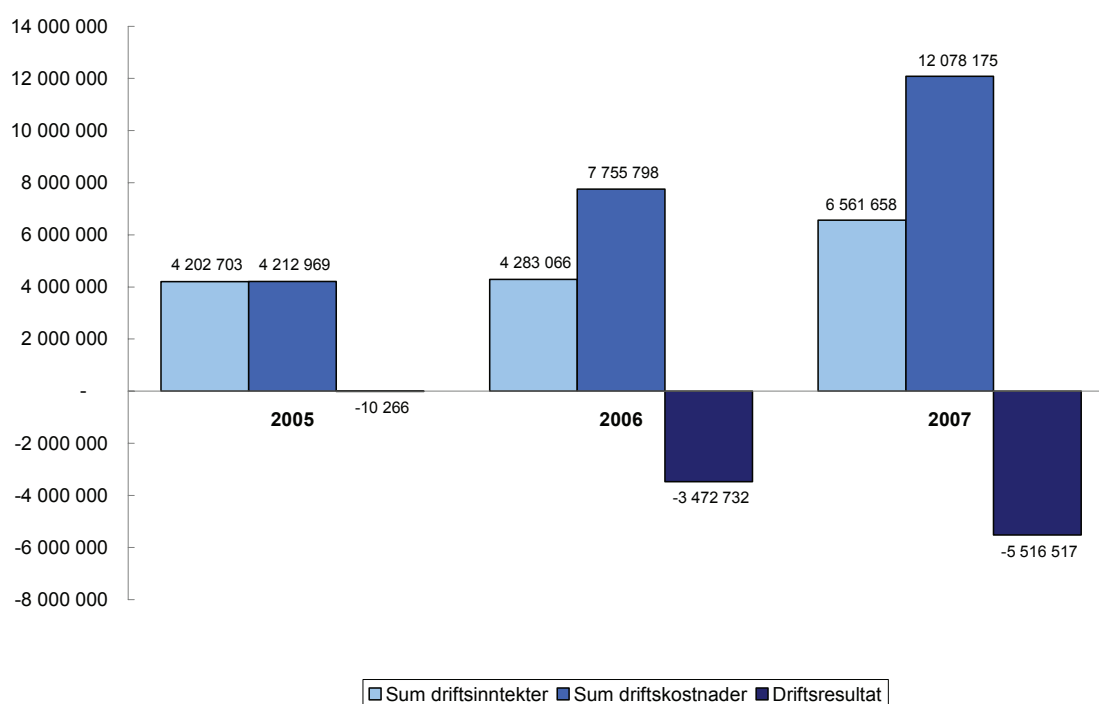
²⁶ Det bør også nevnes at Notodden flyplass utføres AFIS-tjenester på vegne av Avinor og får kostnadsdekning for dette. I 2007 utgjorde dette et beløp på ca. 3,9 mill. kr. Dette beløpet er tatt med både under annen driftsinntekt og under driftskostnader.

- Årskort, 0 – 1 000 kg: 2 350 kr
- Årskort, 1 001 – 1 500 kg: 2 950 kr
- Årskort, 1 501 – 2 000 kg: 3 950 kr
- Tilknytning til elektronisk adgangskontroll: 4 900 kr
- Brøyting: etter avtale

Skien lufthavn legger opp til å benytte samme takstregulativ som Avinor.

5.2.2 Driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat

I Figur 5-4 er driftsinntektene, driftskostnadene og driftsresultatet for lufthavnen vist.



Figur 5-4: Driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat ved Skien lufthavn, Geiteryggen. Løpende kroner. 2005-2007.

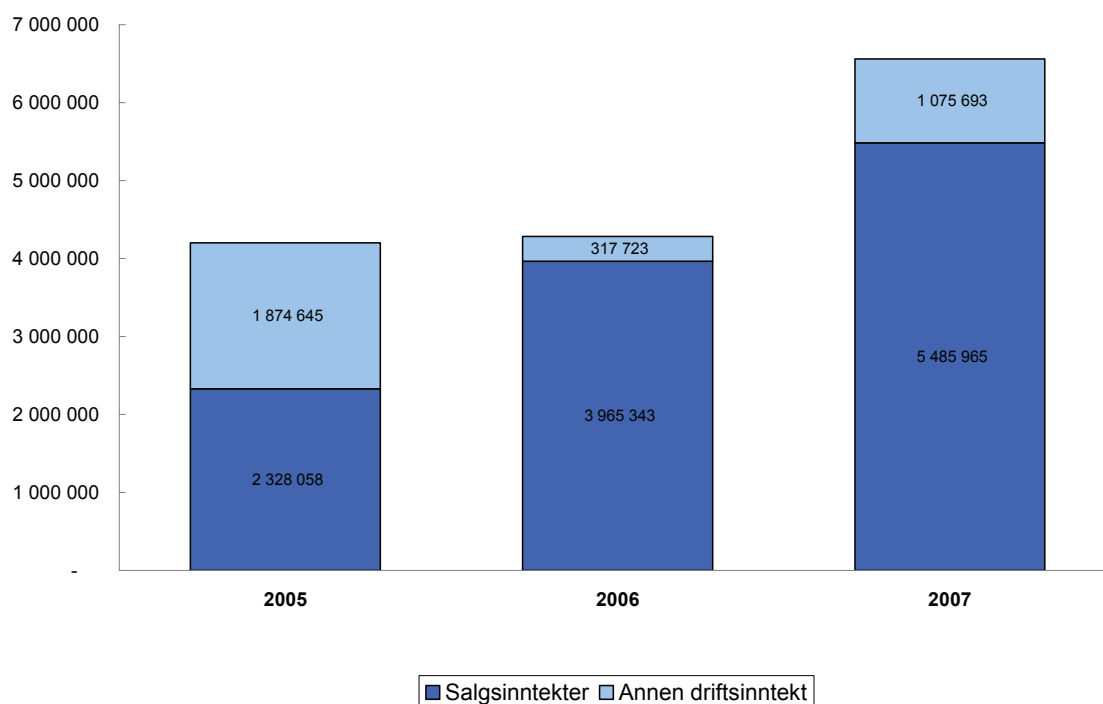
Skien lufthavn hadde et beskjedent driftsunderskudd i 2005, men har i 2006 og 2007 hatt betydelige driftsunderskudd på henholdsvis ca. 3,5 mill. kr og 5,5 mill. kr. Dette skyldes at et driftstilskudd fra Skien kommune og staten på totalt 2,5 mill. kr bortfalt per 31.12.2005.²⁷ I tillegg kan det nevnes at 2007-regnskapet er belastet med en nedskrivning av fordring på 2,3 mill. kr til Vildanden AS.

Hvis vi fokuserer spesielt på driftsinntektene, får vi et bilde som vist i Figur 5-8.

Inntektene ved Skien lufthavn var totalt nok så like i 2005 og 2006 for så å øke betydelig i 2007. Når en tar hensyn til at inntektene i 2005 inneholdt et betydelig tilskudd fra Skien kom-

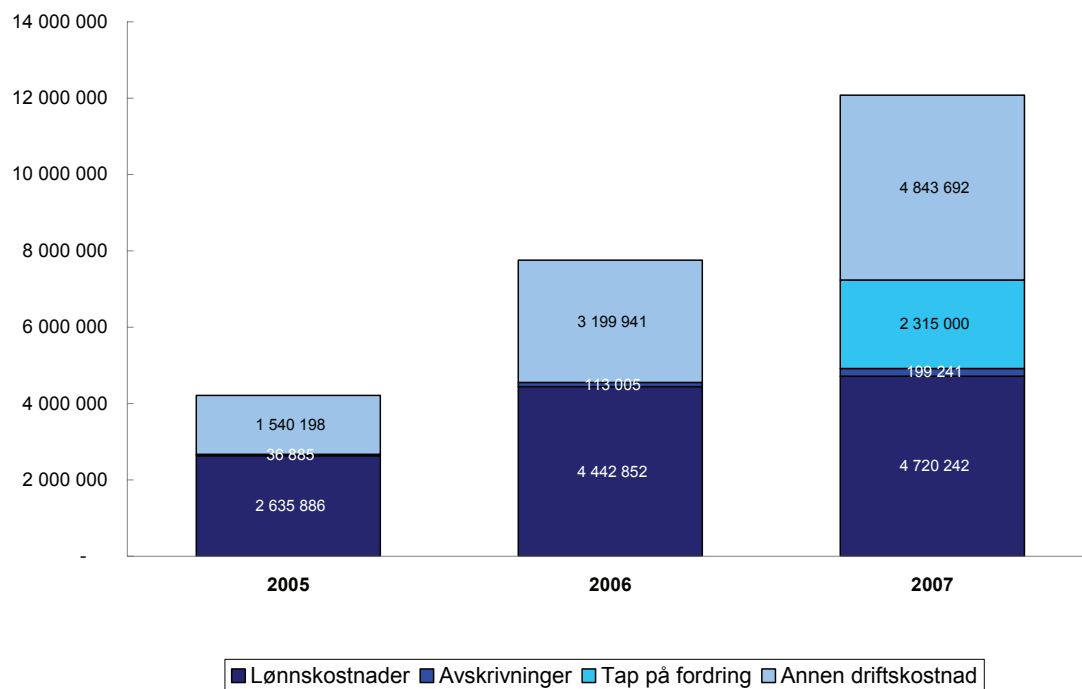
²⁷ Dette har vært et ekstraordinært tilskudd fra staten knyttet til realiseringen av Eidangertunnelen, som Skien kommune har mottatt over en periode på 10 år.

mune og staten, viser tallene at driftsinntekter, ekskl. tilskudd, har økt betydelig i både 2006 og 2007. Dette skyldes den betydelig økte aktiviteten ved lufthavnen i form av flere flyruter.



Figur 5-5: Driftsinntekter ved Skien lufthavn, Geiteryggen. Løpende kroner. 2005-2007.

Når det gjelder kostnadssiden, så har driftskostnadene utviklet seg som vist i Figur 5-6.



Figur 5-6: Driftskostnader ved Skien lufthavn, Geiteryggen. Løpende kroner. 2005-2007.

Ut fra Figur 5-6 ser vi at både lønnskostnader og andre driftskostnader økte betydelig fra 2005 til 2006. Mens lønnskostnadene stabiliserte seg i 2007 fortsatte andre driftskostnader å øke. I tillegg var 2007 spesielt i og med at Skien lufthavn AS måtte avskrive 2,3 mill. kr som tap på fordringer mot Vildanden AS.²⁸

5.2.3 Vurdering av økonomien

Økonomien til Skien lufthavn AS er svært anstrengt. Per 31.12.2007 foreligger en negativ egenkapital på nesten 11,4 mill. kr. Styret påpeker i årsberetningen for 2007 at Skien kommune ikke vil stille midler til disposisjon for Luftfartstilsynets pålagte ubedringer. Videre nevnes at underskuddet i regnskapet er finansiert ved gjeld til eier (Skien kommune) som også har avgitt erklæring om at sin gjeld står tilbake for øvrige kreditorer. Det er også framlagt et delårsregnskap per 31.8.2008. Dette viser en betydelig økning i både driftsinntekter og driftskostnader. Det viser også at selskapet har mottatt et tilskudd fra Skien kommune på drøyt 1,1 mill. kr. Til tross for dette viser delårsregnskapet et driftsunderskudd på ca. 0,5 mill. kr.

På et bystyremøte 16. oktober 2008 ble det behandlet en sak om omgjøring av gjeld til et avdragsfritt lån. Bakgrunnen for saken er prosessen med å tilrettelegge for en overdragelse av Skien Lufthavn AS til Kontorbygg AS. Kontorbygg AS vil da være morselskap med Skien lufthavn AS som datterselskap som fremdeles vil ha det operative ansvaret for å drive Skien lufthavn, Geiteryggen. Kontorbygg AS skal da drive lufthavnen etter forretningsmessige prinsipper. På grunn av den anstrengte økonomiske situasjonen til Skien Lufthavn AS er det foreslått at påløpt gjeld og underskudd i selskapet kan omgjøres til et avdragsfritt lån inntil selskapet overdras til Kontorbygg AS. Lånet må rentebelastes og vises i regnskapet til lufthavnen. Dersom bystyret godkjenner dette må ledelsen i Kontorbygg AS og administrasjonen og styret i Skien Lufthavn AS umiddelbart starte arbeidet med å få fram estimater på realistiske forventninger til inntekter og utgifter ved drift av flyplassen i et 10 års perspektiv. Det bør lages scenarier basert på ulike utviklingstrekk. Scenariene vil tjene følgende formål:

- Legge grunnlag for diskusjoner med kandidater til styreoppgaver i Skien Lufthavn AS.
- Forsøke å vise gjennom scenariene, overfor EØS, at driften etter ti år vil kunne gå med overskudd.
- Synliggjøre de behov Kontorbygg AS har for å øke sin egenkapital/bankinnskudd for å møte behovet for konsernbidrag til Skien Lufthavn AS de første årene.
- Få fram estimater som kan verifisere de nødvendige investeringer som må gjøres ved Skien lufthavn i løpet av tiårsperioden.
- Få fram forventninger til annen næringsvirksomhet, og avkastningen av disse i et tiårsperspektiv.
- Klargjøre behovet for styrket bemanning ved Kontorbygg AS og ved Skien Lufthavn AS.

På bakgrunn av de utarbeidede forslag/scenarier vil Kontorbyggs styre sammen med et nytt styre i Skien Lufthavn AS vedta en forretningsplan som tilfredsstillt krav i henhold til EØS regelverket. Formannskapetets innstilling er at påløpt gjeld til Skien kommune skal omgjøres til et avdragsfritt lån. Renter må imidlertid beregnes.

²⁸ Det bør også nevnes at Skien lufthavn utføres AFIS-tjenester på vegne av Avinor og får kostnadsdekning for dette. I 2007 utgjorde dette et beløp på 3 706 703 kr. Tilskuddet er verken tatt med som inntekt eller kostnad i resultatregnskapet.

5.3 STORD LUFTHAVN

Sunnhordland Lufthavn AS, er driftsselskapet for Stord lufthavn, Sørstokken.

5.3.1 Takstsystem

Følgende takstsystem benyttes for Stord Lufthavn i 2008:

For Sun Air (British Airways sine rutefly):

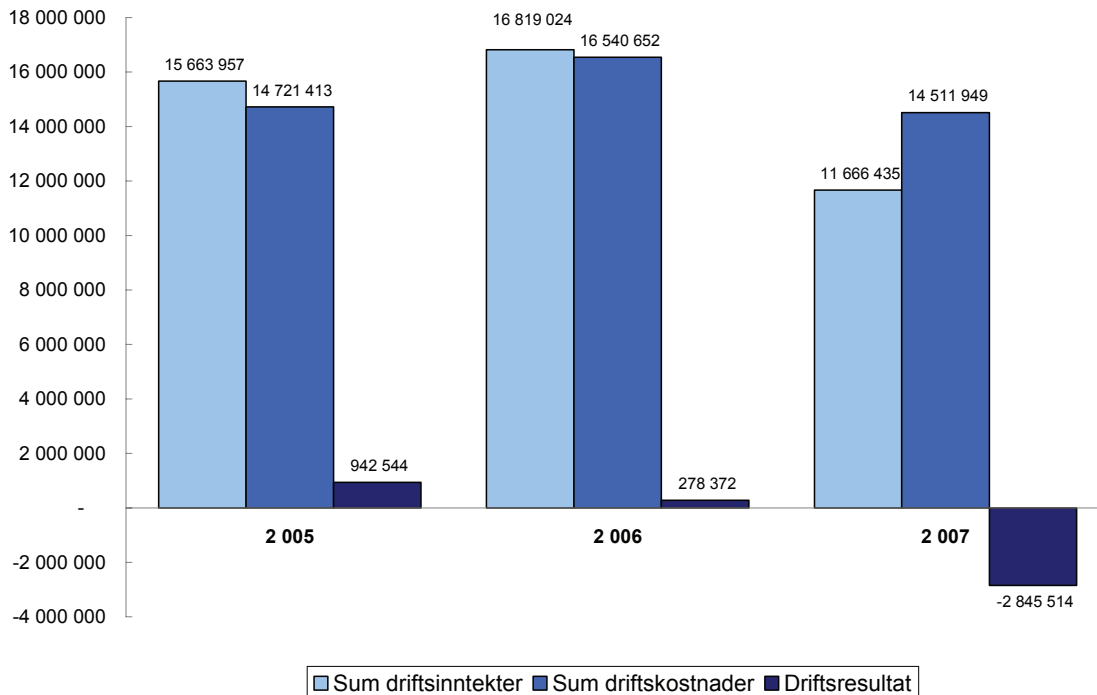
- Startavgift: 1 330 kr (95 kr per påbegynt tonn, samme som Avinor)
- Passasjeravgift: 58 kr per avreisende passasjer.
- Terminalavgift: 60 kr per avreisende og ankommende passasjer.
- Securityavgift: 37 kr per passasjer.
- Handling: gratis

Stordfly A/S har redusert securityavgift samt gratis handling da de dekker lønnsutgiftene på trafikkavdelingen Damene på trafikkavdelingen utfører innsjekk og security på Stord lufthavn.

For småfly som gjester lufthavnen er prisen 50 kr per start. Når det gjelder andre fly og helikopter følger lufthavnen Avinors takstregulativ.

5.3.2 Driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat

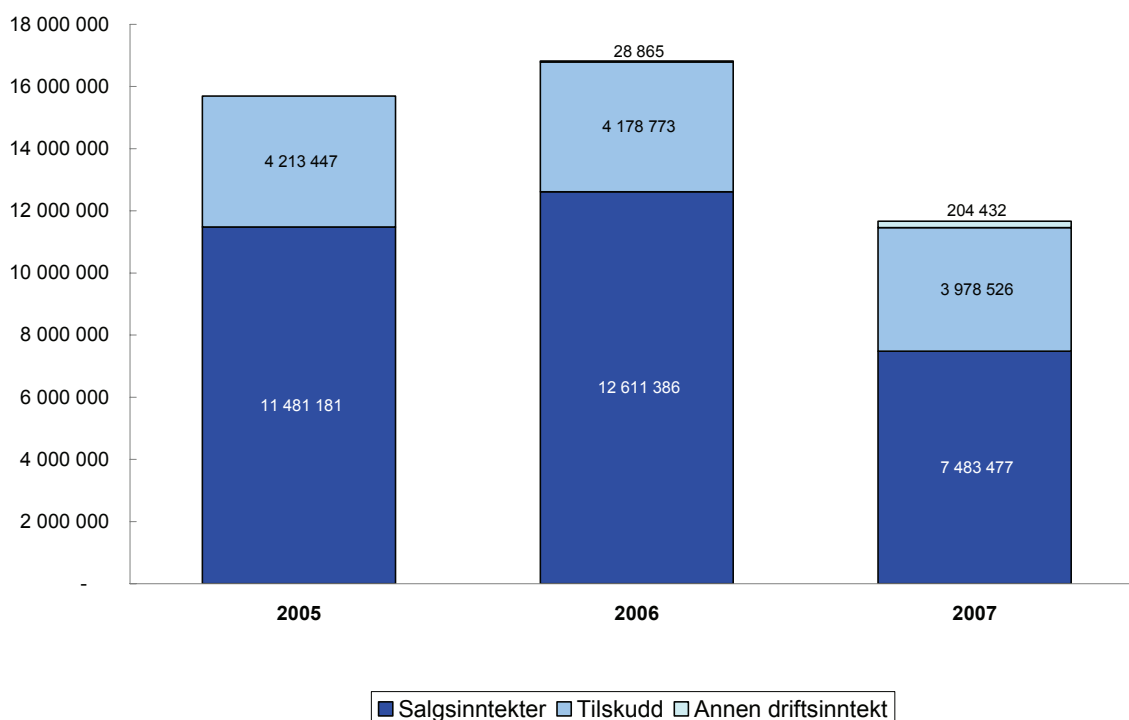
I Figur 5-7 er driftsinntektene, driftskostnadene og driftsresultatet for lufthavnen vist.



Figur 5-7: Driftsinntekter, driftskostnader og driftsresultat ved Stord lufthavn, Sørstokken. Løpende kroner. 2005-2007.

Ut fra Figur 5-7 ser vi at Stord lufthavn, Sørstokken, hadde en økning i driftsinntektene fra 2005 til 2006. Inntektene ble imidlertid redusert med over 30 % fra 2006 til 2007. Dette har sammenheng med tidligere nevnte forhold rundt ulykken ved lufthavnen i oktober 2006 samt konkursen til flyselskapet Coast Air med påfølgende redusert aktivitet. Fra å ha positive driftsresultat i 2005 og 2006 på henholdsvis 0,94 mill. kr og 0,28 mill. kr, har en dermed fått et solid driftsunderskudd i 2007 på nesten 2,85 mill. kr.

Hvis vi fokuserer særskilt på driftsinntektene, får vi et bilde som vist i Figur 5-8.

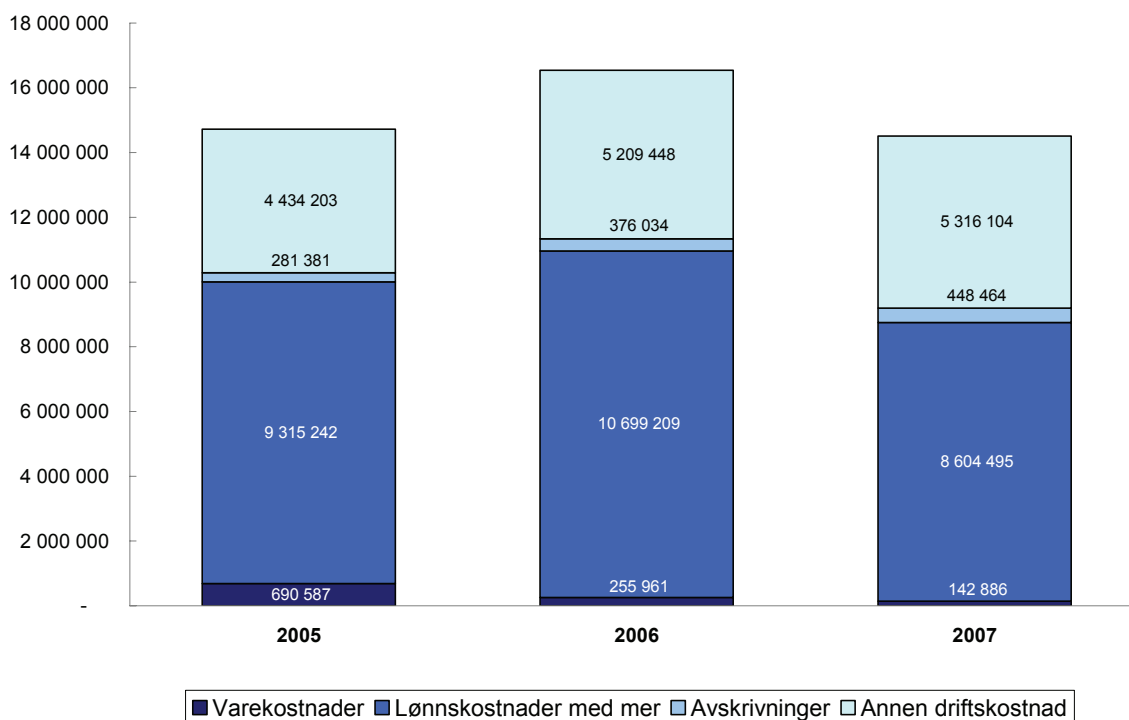


Figur 5-8: Driftsinntekter ved Stord lufthavn, Sørstokken. Løpende kroner. 2005-2007.

Salgsinntektene (avgifter pluss provisjon av billettsalg knyttet til charterflygninger) ved Stord Lufthavn økte fra 2005 til 2006 for så å synke betraktelig i 2007 – av tidligere omtalte årsaker. Tilskuddet (inkl. AFIS-tilskuddet fra staten) har dog vært synkende hvert år. Tilskuddet andel av totale driftsinntekter har i gjennomsnitt vært ca. 31 % og var i 2007 på om lag 34 %.²⁹

Når vi kun ser på driftskostnadene ved lufthavnen, får vi en utvikling de tre seneste år som vist i Figur 5-9.

²⁹ I 2005 var tilskuddet som følger: AFIS-tilskudd (3,93 mill. kr), tilskudd Stord kommune (100 000 kr), tilskudd navigasjonshjelpemidler (120 000 kr) og tilskudd jubileumbok (65 000 kr). I 2005 og 2006 var det kun tilskudd til AFIS-tjenesten (3,95 mill. kr i 2006 og 4 mill. kr i 2007) og fra Stord kommune (100 000 kr hvert av årene). AFIS-tilskuddet er i resultatregnskapet tatt med både som driftsinntekt og driftskostnad.



Figur 5-9: Driftskostnader ved Stord lufthavn, Sørstokken. Løpende kroner. 2005-2007.

Figur 5-9 viser at lønnskostnadene økte fra 2005 til 2006, mens de falt i 2007. Dette skyldes en reduksjon i antall ansatte.³⁰ Ellers ser vi at "andre driftskostnader" har økt jevnt fra 4,4 mill. kr i 2005 til 5,3 mill. kr i 2007. Varekostnader har blitt betydelig redusert de tre siste årene. Dette er utgifter til flybensin, deicingvæske og diverse kioskvarer. Det betales ikke husleie (Denne er anslått til 1 mill. kr. pr. år).

5.3.3 Vurdering av økonomien

Lufthavnselskapet ble refinansiert og tilført ny egenkapital i 2001. Bygg og anlegg ble da overført til Stord kommune til bokført verdi. Økonomien ved Sunnhordland Lufthavn AS er svak. I 2007 hadde selskapet et underskudd på om lag 2,8 mill. kr. Det innebærer at over 60 % av egenkapitalen på 1 mill. kr. i selskapet er tapt. Årsmeldingen for 2007 melder også om en anstrengt likviditetssituasjon, samt at Coast Airs konkurs i januar 2008 ytterligere vil vanskeliggjøre situasjonen. Styret ønsker at egenkapitalen skal styrkes. Eierne tilførte selskapet mer egenkapital både i 2007 og 2008. I hovedsak er det eierne som har finansiert investeringer i bygg og anlegg i forhold til aksjekapital. Lufthavnselskapet har ikke muligheter til å kunne finansiere investeringer ut fra egen drift. Selskapet har mottatt et årlig driftstilskudd fra Stord kommune på 100 000 kr og betaler ikke leie for bruk av flyplassanlegget. Selskapet mottar hvert år AFIS-tilskudd fra Avinor. Dette var på 4,6 mill. kr i 2008. Styret påpeker videre et ønske om avklaring i forhold til statens eventuelt framtidige rolle for driften. Lufthavnselskapet hadde 20 ansatte i 2007.

Når det gjelder økonomien til Stordfly AS, så hadde selskapet et økonomisk tap i august og september, men resten av 2008 ser ut til å gå i balanse, eller gi et lite overskudd.

³⁰ I 2006 var det 24 ansatte ved lufthavnen mens det høsten 2008 er 14 ansatte.

Som tidligere nevnt har SunAir, opererer som British Airways franchise partner, siden 11. august operert ruten Stord-Oslo. Ruten er blitt betjent med et 32 seters Dornier 328 turboprop. fly. I følge selskapet har de vært svært tilfredse med oppstarten og har hatt et godt og tett samarbeid med så vel Stordfly AS som Stord Lufthavn AS både omkring selve etableringen av ruten og den etterfølgende drift.

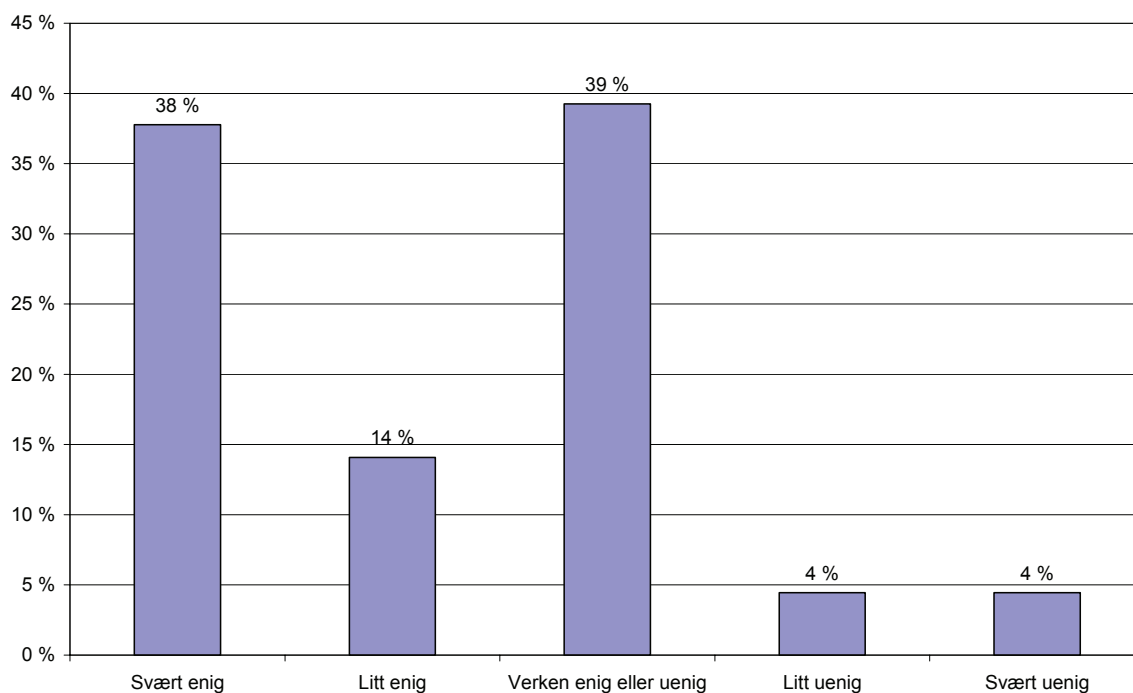
Selskapet er også fornøyd med kabinfaktoren, som er på over 60 % ved 12 ukentlige rundturer. Det er et nivå selskapet normalt ikke opplever før etter en lengre driftsperiode. Den høye kabinfaktoren skyldes nok først og fremst at ruten har vært operert av andre operatører tidligere, slik at en slapp å bygge opp et nytt marked. Videre har Aker Solutions store behov for flytransport mellom Stord og Oslo. Stordfly AS sin lokale tilstedeværelse på Stord og ikke minst Sun Airs produkt og "BA-brandet" gjort sitt til at ruten etter kort tid går godt økonomisk.

6. KONSEKVENSER FOR AVINOR VED EN OVERTAKELSE AV LUFTHAVNENE SAMT FOR SAMFERDSELSDEPARTEMENTET VED KJØP AV FLYRUTER

I dette kapitlet vil vi fokusere på de økonomiske konsekvensene for Avinor dersom de skal overta ansvaret for lufthavnene i Notodden, Skien og Stord. En eventuell statlig overtakelse av de tre aktuelle lufthavnene vil belyses både ut fra næringslivets synspunkter på dette samt ut fra en økonomisk verdivurdering. På bakgrunn av de ønskene om nye flyruter som næringslivet tilkjennegav gjennom spørreundersøkelsen, jf. kapittel 4.4, vil vi anslå konsekvensene for staten ved Samferdselsdepartementet dersom de nye rutene skal innlemmes i FOT-rutesystemet.

6.1 HVA MENER NÆRINGSLIVET OM OVERTAKELSE?

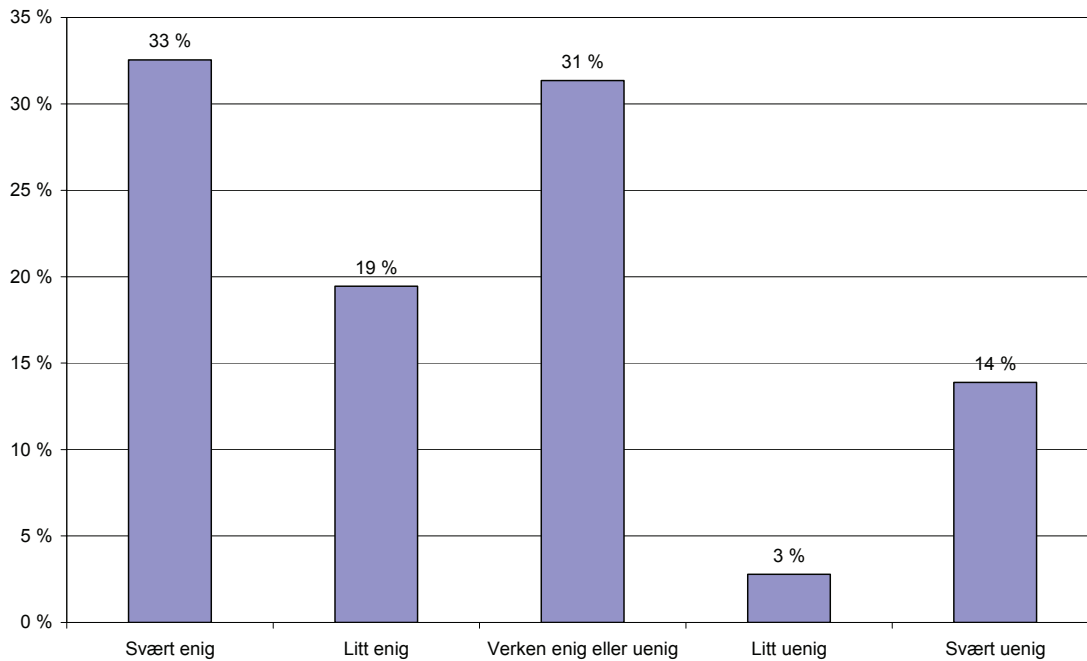
I spørreundersøkelsen spurte vi næringslivet hva de mente om en statlig overtakelse av lufthavnene. I Figur 6-1 vises det hva respondentene i influensområdet til Notodden flyplass svarte på spørsmålet om staten ved Avinor bør overta driften av flyplassen.



Figur 6-1: Næringslivets synspunkter på en statlig overtakelse av Notodden flyplass, Tuven. (N=135).

Av figuren framgår det, ikke overraskende, at over halvparten av respondentene mener at statlig overtakelse er en god ide. Kun 8 % av respondentene er uenige i at staten bør overta driften av flyplassen.

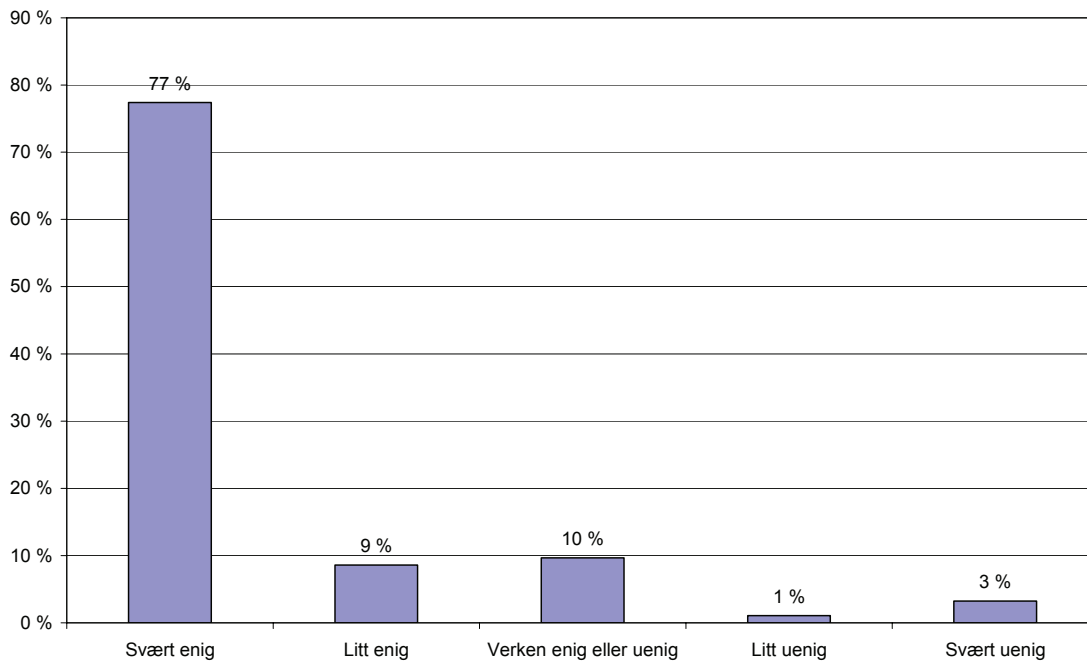
I Figur 6-2 har vi vist hvordan næringslivet i influensområdet til Skien lufthavn stiller seg til en statlig overtakelse av Geiteryggen lufthavn.



Figur 6-2: Næringslivets synspunkter på en statlig overtakelse av Skien lufthavn, Geiteryggen. (N=252).

Ikke overraskende er også næringslivet her positive til en statlig overtakelse, men det er en noe høyere andel (17 %) som ikke synes dette er noen god ide.

Hvis vi beveger oss over fjellet til Stord, viser Figur 6-3 hvordan næringslivet i influensområdet til Stord lufthavn stiller seg til at Stord lufthavn innlemmes i Avinorsystemet.



Figur 6-3: Næringslivets synspunkter på en statlig overtakelse av Stord lufthavn. (N=93).

Som det framgår av Figur 6-3 er hele 86 % av respondentene enige i at en statlig overtakelse vil være ønskelig. Kun 4 % ønsker ikke dette.

Oppsummert kan vi si at næringslivet ønsker at staten ved Avinor skal overta lufthavnene. Dette er ikke overraskende sett i lys av den senere tids diskusjoner i lokalpressen på alle tre stedene om økonomien til lufthavnene, og faren for at de kan bli lagt ned. I og med at spørsmålet vi stilte i utgangspunktet må tolkes slik at det ikke er noe negativt rundt en statlig overtakelse, er det noe overraskende at så vidt mange ikke ønsker at staten skal overta Skien lufthavn.

6.2 VERDIVURDERING AV LUFTHAVNENE

Ved en eventuell statlig overtakelse av lufthavnene, er et naturlig spørsmål hva som vil være et passende vederlag for disse tre lufthavnene. For å belyse dette vil vi først se på hva som var tilnærmingen til verdsettingen av lufthavner ved overtakelser av dagens regionale lufthavner i 1997/98. Dette vil så bli illustrert med eksempler fra den statlige overtakelsen av lufthavnene på Røst, i Mosjøen og i Florø. Deretter vil vi anvende tradisjonell bedriftsøkonomisk verdi- setting, basert på tilgjengelig regnskapsinformasjon.

I 1997/98 overtok staten ved Avinor (da Luftfartsverket) 18 lufthavner som var kommunalt eide. Det ble i den forbindelse utarbeidet en rammeavtale, av juni 1996, mellom Kortbane- sammenslutningen og staten ved Samferdselsdepartementet. Denne rammeavtalen gav føring- er i forhold til disse overtagelsene, inkludert vederlag og verdsetting.

Av relevante momenter kan nevnes at avtalen sier at staten skulle overta vederlagsfritt areal, bygninger og anlegg som det var ytt tilskudd til, og brannbil. Videre skulle en beregne vederlag for bygg og anlegg som eier hadde investert i. Her skulle en basere seg på historisk kostpris justert for prisstigning og fratrukket lineære (bedriftsøkonomiske) avskrivninger, basert på en avskrivningstid på 30 år. Det var også noen flere bestemmelser om verdsetting av rullende materiell, utstyr og vedlikeholdsmateriell, samt utstyr til kafeteria. Det ble også avtalt at innløsningssummen ikke kunne settes lavere enn kr 0. Hvordan dette i praksis ble gjennom- ført kan illustreres ved overtagelsene av lufthavnene i Røst, Florø og Mosjøen.

I avtalen mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Røst kommune om en overtagelse 1. juli 1997 kom en fram til et vederlag på 1 940 176 kr. Dette var en kompensasjon for investeringer og diverse rullende materiell og inventar ved lufthavnen. Når det gjelder Mosjøen lufthavn, var den tilsvarende kompensasjonssummen 6 382 893 kr. Florø lufthavn, hvor det ble inngått en avtale mellom Florø kommune og Samferdselsdepartementet 6. oktober 1997, ble vederlaget satt til 32 984 657 kr.

Denne tilnærmingen til verdsetting er å se på de faktiske eiendeler, inflasjonsjustere historisk kostpris, og trekke fra avskrivninger. Dette korresponderer med det verdsettingsteorien om- taler som substansverdi (se for eksempel Boye & Meyer (2008)), hvor en søker å finne markedsverdi på de eiendeler som foreligger, for så å trekke fra gjeld. Dette gir så en verdi på egenkapitalen.

6.2.1 Verdsetting basert på substansverdi

Hvis en anvender en verdsettingsmetode basert på substansverdi for flyplassene på Notodden, Skien og Stord, kan følgende beregninger gjøres:

Notodden. Regnskapet for Notodden lufthavn AS viser en balanseverdi på eiendelene per 31/12-2008 på 1 557 254 kr. Total gjeld på tilsvarende tidspunkt er 3 668 223 kr. Dette gir en negativ egenkapital på 2 110 970 kr. Hvorvidt eiendelene og gjelden her representerer markedsverdier har vi ikke grunnlag for si noe om. Det kan således foreligge skjulte verdier i anleggsmidlene, som jo antydes i styrets åreberetning vedrørende et tomtesalg. Men ut fra balansen gir dette en matematisk verdi på egenkapitalen som kan sammenlignes med de ovenfor nevnte overdragelser.

Skien. Tilsvarende tall for Skien lufthavn AS, er at eiendelene per 31/12-2007 beløp seg til 2 974 739 kr, total gjeld var på 14 367 702 kr, og dermed var egenkapitalen negativ, nærmere bestemt 11 392 963 kr. Dette representerer også en balansebasert matematisk verdi på egenkapitalen i selskapet. Også her kan det foreligge skjulte verdier i anleggsmidler uten at vi har opplysninger for å ta hensyn til dette.

Stord. Sunnhordland lufthavn AS har per 31/12-2007 eiendeler på i alt 5 799 511 kr, gjeld på 5 440 685 kr og dermed en positiv egenkapital på 358 826 kr. Dette er den matematiske verdi på egenkapitalen basert på opplysningene i balansen.

Det største problemet ved en slik balansebasert verddivurdering etter substansmetoden vedrører verdien av anleggsmidlene. Hvis en skal gjennomføre en overtakelse i tråd med rammeavtalen fra 1996, vil en måtte se nærmere på de enkelte anleggsmidlene for å vurdere markedsbasert verdi. Videre må en også ha i mente at den avtalen sa at en overdragsessum ikke kunne være negativ.

6.2.2 Bedriftsøkonomisk tilnærming til verdsetting av lufthavnene

Tradisjonell anbefalt verdsetting ved en bedriftsøkonomisk tilnærming vil bestå i å diskontere forventede framtidige kontantstrømmer til et verdsettingstidspunkt (Boye og Meyer, 2008; Dahl m.fl., 1996; Damodaran, 2002; Koller m.fl., 2005). En versjon er å beregne forventede framtidige kontantstrømmer som genereres av et selskaps kapitalbase, egenkapital og rentebærende gjeld, for først å finne verdien av denne sysselsatte kapitalen. Deretter kan en trekke fra gjelden på verdsettingstidspunktet, som da gir en netto nåverdi som representerer verdien av egenkapitalen i selskapet. Dette vil normalt være den fortrukne tilnærming.

Ved en nåverdiregning må en gjøre en del forutsetninger og valg. De viktigste vedrører forventede inntekter og betalbare kostnader, samt valg av avkastningskrav. For å verdsette de aktuelle lufthavnselskapene har vi forutsatt følgende:

- Estimerte framtidige inntekter og kostnader er basert på de siste tre års regnskaper. Basert på denne historiske regnskapsinformasjonen beregner vi et optimistisk, nøytralt og pessimistisk anslag på framtidige driftsresultat. Vi bruker en tidshorisont på 30 år, som virker naturlig for denne type eiendeler.
- Avkastningskravet som benyttes vil være i tråd med Avinors definerte avkastningskrav for totalkapitalen på 7,0 %. Dette er et før skatt realavkastningskrav. Dette kravet kan dog utfordres i forhold til drøfting i for eksempel Gjesdal & Johnsen (1999) og Gjølberg &

Johnsen (2007). Dette har dog mindre betydning i forhold til usikkerheten i forventede framtidige kontantstrømmer.

- Vi finner det naturlig å se på verdien av den sysselsatte kapitalen (egenkapital og rentebærende gjeld) først, for deretter å trekke fra balanseført gjeld for å estimere verdien av egenkapitalen.
- Vi forholder oss til realstørrelser før skatt.

Den prinsipielle formelen for å beregne verdien av den sysselsatte kapitalen blir:

$$(6-1) \quad NV_{sys} = \sum_{t=1}^{30} \frac{DR_t}{(1+k)^t}$$

hvor NV_{sys} står for nåverdi av den sysselsatte kapitalen, DR_t står for estimert driftsresultat for avskrivninger i år t og k er et før-skatt realavkastningskrav for den sysselsatte kapitalen.

Siden denne verdivurderingen skal gjøres med utgangspunkt i en eventuell overtagelse fra Avinors side, vil verdien for Avinor bestemmes av forventede framtidige driftsresultat eksklusive tilskudd og korrigerert for avskrivninger.

6.2.3 Verdsetting av Notodden flyplass

For Notodden Lufthavn AS har gjennomsnittlige driftsinntekter de siste tre år eksklusive tilskudd vært på ca. 0,54 mill. kr, mens gjennomsnittlige driftskostnader eksklusive avskrivninger har vært på ca. 5,78 mill. kr. Denne klare differansen mellom inntekter og kostnader gjør selvsagt at et verdiestimater basert på bedriftsøkonomiske prinsipper blir klart negativt.

Utviklingen i inntekter har vært ujevn, mens utviklingen i kostnader har vært klart økende. Hvis en antar at et nøytralt anslag på framtidig utvikling er -5 mill. kr i driftsresultat (i faste priser), et positivt anslag er -4 mill. kr og et negativt anslag settes til -6 mill. kr, får en de estimerer på verdi av den sysselsatte kapitalen som er gjengitt i Tabell 6-1. Med fratrukk av gjeld på 3,7 mill. kr gir dette verdiestimater på egenkapitalen på mellom -53 mill. kr og -78 mill. kr. Det kan her nevnes at det i den nærmeste framtid vil påløpe en utgift på om lag 8 mill. kr knyttet til en påkrevd reasfaltering av rullebanen. Jf. kapittel 2.1.1. Dessuten får Notodden Lufthavn AS et tilskudd til AFIS-tjenesten. Dette utgjør ca. 4 mill. kr i 2008.

6.2.4 Verdsetting av Skien lufthavn

Skien Lufthavn AS har i de tre siste år hatt gjennomsnittlige driftsinntekter³¹ på 5,02 mill. kr, mens de gjennomsnittlige driftskostnadene eksklusive avskrivninger har vært på 7,9 mill. kr.

Inntektene til Skien Lufthavn AS har økt betydelig fra 2006 til 2007. Det samme har imidlertid kostnadene. Med bakgrunn i at 2005 og til dels 2006 ikke virker å være representative for framtidig utvikling, er det mest relevant å forholde seg til 2007-tallene for et nøytralt anslag på framtidig driftsresultat. Men samtidig preges resultatet for 2007 av nedskrivningen på fordringen til Vildanden AS på 2,3 mill. kr. Hvis en her velger å la et nøytralt anslag på framtidig driftsresultat i faste priser være -3 mill. kr, vil det gi en estimert verdi på den syssel-

³¹ Denne flyplassen har ikke mottatt tilskudd, ut over tilskudd til AFIS-tjenesten, disse tre årene.

satte kapitalen på -37,2 mill. kr. Med 14,4 mill. kr i gjeld, gir dette en estimert verdi på egenkapitalen på -51,6 mill. kr. Vi har satt et positivt anslag på driftsresultat (ekskl. avskrivninger) til -2 mill. kr og et negativt anslag til -4 mill. kr. Virkningene på estimert verdi av både sysselsatt kapital og egenkapital er gjengitt i Tabell 6-1. Det må her nevnes at det i 2008 vil bli utført investeringer på om lag 11,5 mill. kr samt at det ligger nødvendige investeringer i den nærmeste framtid på rundt 5 mill. kr knyttet til behov for ny brannbil med tilhørende utrykningsgarasje. Jf. kapittel 2.2.1. Det må også nevnes at Skien lufthavn får et tilskudd til AFIS-tjenesten på vel 4 mill. kr per år.

6.2.5 Verdsetting av Stord lufthavn

Driftsselskapet Sunnhordland Lufthavn AS har i de siste tre år hatt gjennomsnittlige driftsinntekter eksklusive tilskudd på ca. 10,6 mill. kr. De gjennomsnittlige driftskostnadene eksklusive avskrivninger har beløpt seg til ca. 14,9 mill. kr.

Inntektene sank betydelig i 2007, av årsaker som er nevnt tidligere i rapporten, mens driftskostnadene har vært nokså stabile. Et nøytralt anslag på framtidig utvikling vektlegger derfor tallene for 2005 og 2006 mer enn for 2007. Hvis en derfor setter et nøytralt anslag på framtidige driftsresultat i faste priser til -3 mill. kr, og tilsvarende et positivt anslag til -2 mill. kr og et negativt anslag på -4 mill. kr, gir det estimerte verdier på den sysselsatte kapitalen på mellom -25 mill. kr og -50 mill. kr. Hvis en så tar hensyn til gjelda på 5,4 mill. kr, blir den estimert verdien på egenkapitalen på mellom -30 mill. kr og -55 mill. kr, jf. Tabell 6-1. Her kan det tilføyes at det ligger investeringskostnader på rundt 11 mill. kr. som må gjennomføres i den nærmeste framtid. Jf. kapittel 2.3.1. Det må også nevnes at Stord lufthavn får et tilskudd til AFIS-tjenesten på vel 4 mill. kr per år

Tabell 6-1: Estimert verdi på sysselsatt kapital (SK) og egenkapital (EK) i de tre lufthavnselskapene ved et optimistisk, nøytralt og positivt anslag på framtidig driftsresultat før avskrivninger.³² Tall i mill. kr.

Forventet utvikling i driftsresultat	Notodden			Skien			Stord		
	Verdi SK	Verdi Gjeld	Verdi EK	Verdi SK	Verdi Gjeld	Verdi EK	Verdi SK	Verdi Gjeld	Verdi EK
Positiv	-49,6	3,7	-53,3	-24,8	14,4	-39,2	-24,8	5,4	-30,2
Nøytral	-62,0	3,7	-65,7	-37,2	14,4	-51,6	-37,2	5,4	-42,6
Negativ	-74,5	3,7	-78,2	-49,6	14,4	-64,0	-49,6	5,4	-55,0

SK= sysselsatt kapital. EK= egenkapital.

Slike verdiestimer er selvsagt usikre, på grunn av flere forhold. Den største usikkerheten er relatert til vurderingen av framtidige driftsresultat. Vi har latt de siste tre års resultat danne en forventningsverdi for framtidige driftsresultat. Men som kommentert ovenfor, vi har tatt hensyn til tilgjengelige opplysninger der slike foreligger. Det kan dog finnes flere spesifikke momenter for hver flyplass som tilsier at de siste tre års resultat kan være en upresis indikator på framtidig inntjening. Både Skien lufthavn Stord lufthavn kan anføre forhold som tilsier at framtidig aktivitet vil kunne forventes å være høyere enn gjennomsnittlig aktivitet de siste tre år. Dette vil kunne tilsi at estimert verdi for disse flyplassene blir for lav.

³² Bergningene er før skatt og i reelle størrelser. Verdi av SK er beregnet vha. likning (6-1) med en 30 års tids-horisont og et realavkastningskrav til sysselsatt kapital (SK) på 7 %.

Videre viser jo beregningene at selskapene som driver disse tre flyplassene går med betydelige underskudd, noe som gir de negative verdiene presentert i Tabell 6-1. En må dog bemerke at dette gjelder *alle* de regionale flyplassene som i dag drives av Avinor. Tabell 6-2 viser at gjennomsnittlig driftsresultat før avskrivninger for de 30 regionale flyplassene var 12,5 mill. kr i 2007. En tilsvarende verdivurdering av disse flyplassene vil derfor gi lavere tall for estimert verdi av sysselsatt kapital og egenkapital enn for de tre flyplassene som omfattes av denne rapporten.

Tabell 6-2: Inntekter, kostnader og driftsresultat ved 30 regionale lufthavner i 2007. Tall i mill. kr.(Kilde: Avinor).

<i>Lufthavn</i>	<i>Inntekter</i>	<i>Kostnader</i>	<i>Driftsresultat før avskrivninger</i>	<i>Avskrivninger</i>	<i>Driftsresultat</i>
Hammerfest	11	27	-16	8	-24
Vadsø	7	20	-13	5	-18
Båtsfjord	2	15	-13	7	-20
Mehamn	2	13	-11	4	-15
Honningsvåg	2	15	-13	4	-17
Vardø	2	12	-10	4	-14
Sørkjosen	2	13	-11	4	-15
Berlevåg	2	13	-11	3	-14
Hasvik	1	13	-12	4	-16
Brønnøysund	10	26	-16	13	-29
Mo i Rana	8	19	-11	5	-16
Stokmarknes	8	20	-12	5	-17
Sandnessjøen	6	22	-16	5	-21
Leknes	7	18	-11	5	-16
Mosjøen	6	23	-17	6	-23
Svolvær	6	19	-13	3	-16
Andøya	6	36	-30	2	-32
Narvik	3	14	-11	5	-16
Røst	1	11	-10	3	-13
Værøy	1	7	-6	1	-7
Florø	13	23	-10	12	-22
Førde	6	18	-12	5	-17
Sogndal	6	20	-14	6	-20
Sandane	3	17	-14	4	-18
Ørsta-Volda	4	17	-13	4	-17
Namsos	3	16	-13	4	-17
Rørvik	2	12	-10	5	-15
Fagernes	4	14	-10	8	-18
Røros	1	15	-14	9	-23
Lista	3	5	-2	1	-3
Gjennomsnitt	4,6	17,1	-12,5	5,1	-17,6
Maksimum	13	36	-2	13	-3
Minimum	1	5	-30	1	-32
Sum	138	513	-375	154	-529

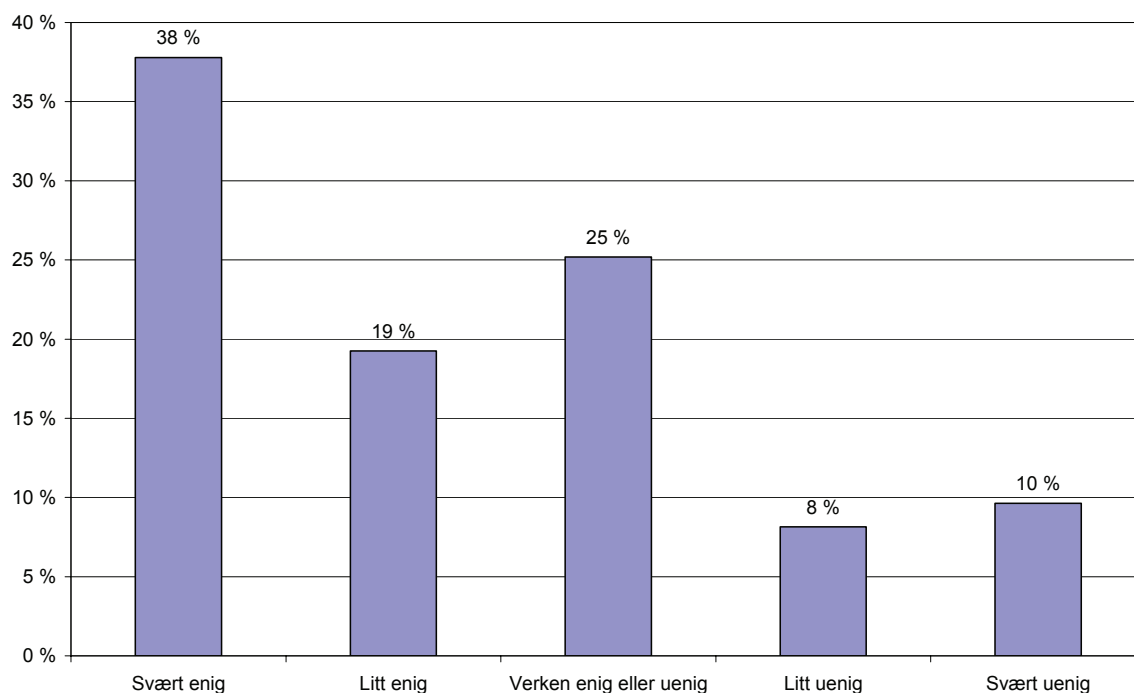
Ut fra tallene i Tabell 6-2 kan det virke som om våre anslag på framtidig driftsresultat ved de tre ikke-statlige lufthavnene kan være noe optimistiske, selv om vi skulle regne inn AFIS-tilskuddet som en del av driftskostnadene, slik Avinor gjør i sine lufthavnregnskaper. Det er også grunn til å anta at driftskostnadene vil øke dersom Avinor overtar lufthavnene, både fordi en i dag har en del synergieffekter på kostnadssiden ved at kommunen er eier og kan utnytte samdriftsfordeler mot annen kommunal virksomhet, eksempelvis brannberedskap og

brøyting, samt at Avinors driftsopplegg synes noe med ”kostnadstungt” enn dagens driftsopplegg ved de aktuelle lufthavnene, jf. Tabell 6-2.

6.3 HVA MENER NÆRINGSLIVET OM FLYRUTEKJØP?

En sentral problemstilling er flyrutetilbudet til/fra de aktuelle lufthavnene og hva det eventuelt vil koste å opprette nye ruter til/fra disse lufthavnene. Vi har tidligere redegjort for næringslivets ønsker knyttet til nye destinasjoner, jf. kapittel 4.4. Erfaringsmessig vil etablering av nye rutetilbud generere underskudd, slik at noen må betale for at rutene skal kunne opprettholdes. I forhold til problemstillingen om flyrutekjøp, spurte vi respondentene om de var enige i at staten burde kjøpe flyrutetjenester på de aktuelle lufthavnene. Svarene de gav på dette spørsmålet er gjengitt i de tre påfølgende figurene.

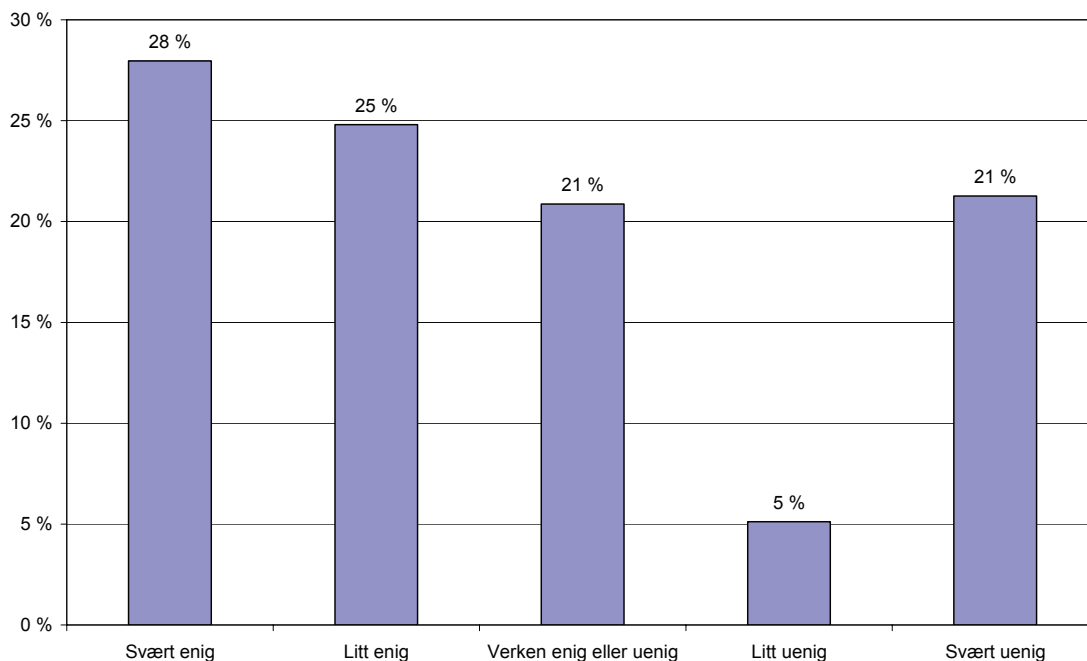
I Figur 6-4 har vi visualisert hva bedriftene i influensområdet til Notodden flyplass mener om flyrutekjøp til/fra Tuven.



Figur 6-4: Næringslivets synspunkter på en statlige kjøp av flyruter til/fra Notodden flyplass. (N=135).

Som det framgår av Figur 6-4 er det 57% av respondentene som er enige i at staten bør kjøpe flyrutetjenester til/fra Tuven. Kun 18% mener at de ikke bør gjøre dette.

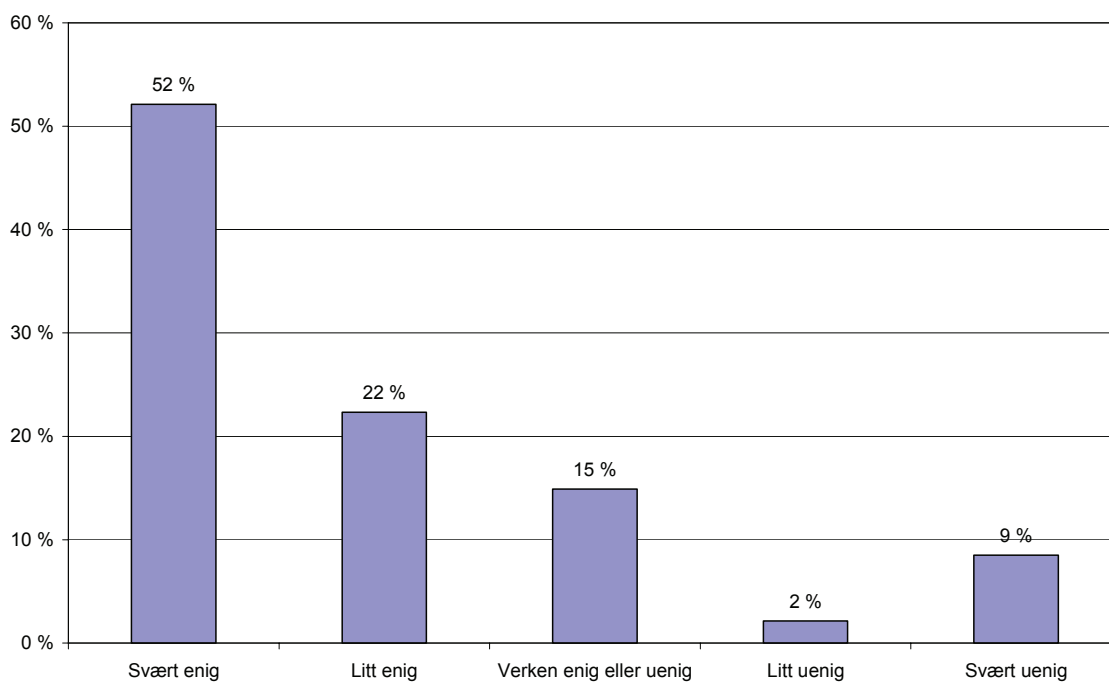
Hvis vi ser på hva næringslivet i influensområdet til Skien lufthavn mener om denne problemstillingen, så får vi et bilde som vist i Figur 6-5



Figur 6-5: Næringslivets synspunkter på en statlige kjøp av flyruter til/fra Skien lufthavn. (N=254).

Ut fra Figur 6-5 ser vi at 53 % av respondentene er enige i at staten må tre støttende til ved å kjøpe flyruter til/fra Geiteryggen. 26 % er imidlertid motstandere av statlig ”intervensjon”.

Hvis vi tar turen over fjellet til Stord, og ser på hva næringslivet her mener om statlige kjøp av flyruter, viser svarene seg som presentert i Figur 6-5.



Figur 6-6: Næringslivets synspunkter på en statlige kjøp av flyruter til/fra Stord lufthavn. (N=94).

Blant næringslivet i influensområdet til Stord lufthavn, ser vi av Figur 6-5 at hele 74 % av respondentene mener at staten må kjøpe flyrutetjenester til/fra Sørstokken lufthavn. Kun 11 % er uenige i dette.

Ikke overraskende mener en betydelig andel av næringslivet at staten bør kjøpe flyruter til/fra de aktuelle lokale lufthavnene. Som ved spørsmål om statlig overtakelse av lufthavnene, er det relativt mange som ønsker at staten tar et ansvar for å utvikle flyruter til/fra disse ikke-statlige lufthavnene, som det de i dag gjør på mange regionale lufthavner langs kysten, gjennom de såkalte FOT-rutene. Så lenge dette i prinsippet ikke koster næringslivet noe, samtidig som de fleste ser at statlige flyrutekjøp vil kunne ha nytte for dem, er det naturlig nok rasjonalt å ønske flere flyruter. Man sier ikke nei takk til en "gratis lunsj". Da er det kanskje mer overraskende at så vidt mange, spesielt blant de bedriftene som sokner til Geiteryggen lufthavn, ikke ønsker at staten skal kjøpe flyruter. Disse ser da liten nytte i å opprette flyrutetilbud til/fra en lufthavn som de mener ikke har livets rett, og der nye ruter kan føre til et dårligere flyrutetilbud på de alternative lufthavnene.

6.4 RUTEØKONOMI FOR NYE RUTER

I kapittel 4.4 redegjorde vi for næringslivets ønsker om nye flyruter til/fra de tre aktuelle lufthavnene. I dette kapitlet vil vi ta utgangspunkt i de 3 mest ønskede ruter fra lufthavnene (9 ulike ruter), og forsøke å anslå driftsøkonomien til de nye rutene.

Følgende forutsetninger legges til grunn for beregningene:

- Driftskostnadene beregnes med utgangspunkt i formelen til Janic (1999). Kostnadene beregnes her som en funksjon av "setekapasitet" og "rutelengde". I beregningene legger vi til grunn følgende "setekapasitet": Notodden (12 seter), Skien (33 seter) og Stord (32 seter).
- Hopplengde måles på kart. Det forutsettes *en* daglig rundtur på hverdager og en i helgene. Dvs. 6 rundturer per uke. Dette skulle gi, med fratrekk av helligdager, om lag 312 rundturer per år.
- Vi benytter takstregulativet til Avinor i 2008 for å anslå størrelsen på avgiftene operatøren av flyrutene må betale.³³ Avgiftene flyselskapene betaler vil da samtidig være inntekter til flyplasser (Avinor), med unntak av utenlandsrutene, der om lag halvparten av avgiftsinntektene tilfaller eier av den utenlandske flyplassen.
- Passasjerinntekter beregnes med utgangspunkt i en "rimelig" gjennomsnittspris per passasjer. Vi har lagt til grunn en gjennomsnittspris per passasjer en vei på 800 kr for innenlandsrutene og 1 500 kr for utenlandsrutene.³⁴
- For alle rutene har vi lagt til grunn en gjennomsnittlig kabinfaktor på 50 %.

³³ Avgiftene består av startavgift, passasjeravgift, securityavgift og underveisavgift.

³⁴ For ruten Skien-OSL har vi benyttet en pris på 600 kr en vei. Vi har benyttet en relativt "lav" gjennomsnittspris på utenlandsrutene fordi vi oppfatter at disse er ønsket ut fra private reiseønsker, og ikke ut fra et behov hos næringslivet. Dessuten er det urealistisk at en skal kunne oppnå en spesielt høy gjennomsnittspris, i og med at de to aktuelle utenlandsrutene vil møte sterk konkurranse fra tilbudet på nabolufthavnene. Når det gjelder innenlandsrutene har vi valgt en gjennomsnittspris som skulle gjenspeile dagens priser som oppnås på de regionale flyrutene som i all hovedsak opereres av Widerøes flyveselskap.

Kostnadene forbundet med å fly en rute er sammensatt av drivstoffkostnader, lønnskostnader, kapitalkostnader, salgs- og administrasjonskostnader, kostnader ved bakkeopphold, handling og ulike avgifter. Dette gir en forholdsvis komplisert kostnadsstruktur som i tillegg kan være vanskelig å avdekke siden dette er konkurransesensitiv selskapsinformasjon. I ulike studier av flyindustrien har det vært gjort anslag på kostnadene både internasjonalt (Janic, 1999) og nasjonalt (Lian m.fl., 2008). Kostnadsberegningsmodellene viser at man i stor grad kan forklare kostnadene med matematiske modeller ved å benytte de to forklaringsfaktorene ”setekapasitet” og ”rutelengde”.

Kostnadsestimeringene som presenteres av Janic (1999) viser at den Europeiske flyindustrien både har stordriftsfordeler med hensyn til passasjerantall og avtagende enhetskostnader med hensyn til avstand. Transportøkonomisk institutt (TØI) har en egen beregningsmodell for kostnader på norske flyruter som, i følge Lian m.fl. (2008), avtar sterkere med avstand (mer avstandsdegressiv) enn modellen til Janic (1999). Janics (1999) estimeringer, heretter omtalt som ”Janics formel”, er vist i formel (6-2) hvor gjennomsnittlig kostnad per flyvning, C , er forklart ved flyets setekapasitet, n , og rutelengden i kilometer, d .

$$(6-2) \quad C(n, d) = 7,934 \cdot n^{0,603} \cdot d^{0,656}$$

Modellen er basert på data fra 21 flyselskaper og forklarer nesten 90 % av variasjonen i kostnadene på flyvningene. Den positive men avtagende sammenhengen mellom kostnaden og forklaringsfaktorene vises ved at eksponentene til n og d er positive men mindre enn 1.

I anslagene på kostnadstall for flyindustrien anbefaler Lian m.fl. (2008) en oppjustering av resultatene fra ”Janics formel” med en konstant som tar hensyn til norske forhold og omregning fra Euro til norske kroner. Ved å sette denne konstanten til 8,44 oppnår man kostnadstall som tilsvarer gjennomsnittlige verdier for Widerøe i 2004. Lian m.fl. (2008) opplyser samtidig at andre kilder antyder opp til 20 % lavere kostnader for andre operatører.

Som det er presentert i kapittel 2 er det nettopp andre aktører som flyr på de tre lufthavnene vi studerer og dette kan tyde på lavere kostnader. Man bør imidlertid ta hensyn til at det har vært en generell kostnadsøkning i perioden 2004-2008. Disse to faktorene virker mot hverandre når vi skal forsøke å si noe om kostnadsutviklingen, og usikkerheten gjør at vi derfor velger å benytte resultatene fra ”Janics formel” med den anbefalte oppjusteringen til 2004 prisnivå.

I beregningene er det tatt utgangspunkt i de tre mest ønskede reisedestinasjonene fra hver lufthavn som ble avdekket i spørreundersøkelsen til det lokale næringslivet. Videre antar vi at antall seter, n , tilsvarer flystørrelse ved dagens flyrutetilbud på lufthavnene, som er 12 seter for Notodden, 33 seter for Skien og 32 seter for Stord. Rutelengden, d , er målt mellom lufthavnene i luftlinje ved hjelp av Google Maps som ligger tilgjengelig på Internett (Google Maps Distance Calculator, 2008). For ruten mellom Notodden og København på ca. 480 km får vi dermed et anslag på kostnadene ved å fly strekningen *en* vei på:

$$C = 7,934 \cdot 12^{0,603} \cdot 480^{0,656} \cdot 8,44 = 17198.$$

Med utgangspunkt i de forutsetningene vi har redegjort for ovenfor, blir forventede inntekter, kostnader og driftsresultat ved de 9 ulike rutene som vist i Tabell 6-3.

Tabell 6-3: Anslag på årlige økonomiske konsekvenser ved opprettelse av nye flyruter med 6 ukentlige rundturer til/fra Notodden, Skien og Stord. Tall i mill. 2008 kr.

Rute	Inntekter flyselskap	Totale kostnader (kr/flyvning)		Driftsresultat
		Driftskostnader	Avgifter	
Notodden-København	5,6	10,7	2,1	-7,2
Notodden-Stavanger	3,0	6,4	1,6	-5,0
Notodden-Trondheim	3,0	10,1	1,9	-9,1
Skien-København	15,4	18,7	3,1	-6,3
Skien-Trondheim	20,6	19,8	2,9	-2,1
Skien-Oslo (OSL)	6,2	8,8	2,1	-4,8
Stord-København	15,0	23,4	3,5	-12,0
Stord-Trondheim	8,0	19,9	3,0	-14,9
Stord-London	15,0	31,2	4,4	-20,6

Som det framgår av Tabell 6-3 vil alle rutene, med de forutsetninger vi har lagt til grunn, gå med bedriftsøkonomisk underskudd. Årlig underskudd varierer fra 2,1 mill. kr på ruten Skien-Trondheim til 20,6 mill. kr på ruten Stord-London. Det har fra Stord kommune framkommet et ønske om at flyruten til/fra Oslo bør ha 3 daglige rundturer på hverdagene og 2 daglige rundturer lørdag og søndag. Med forutsetningene ovenfor innebærer dette at Osloruten med den ønskede frekvensen forventes å gå med et årlig bedriftsøkonomisk underskudd på om lag 15 mill. kr. Dersom gjennomsnittlig kabinfaktor øker til 60 %, og gjennomsnittsprisen per passasjer ikke går ned, reduseres det årlige underskuddet til om lag 5 mill. kr.

Dersom vi antar at våre forutsetninger om forventede kostnader, og ikke minst inntekter, holder, vil det forventede driftsunderskuddet på de nye innenlandsrutene ovenfor tilnærmet tilsvare det årlige tilskuddsbeløpet staten ved Samferdselsdepartementet må ut med dersom de skal kjøpe disse rutene etter en forutgående anbudskonkurranse. Hvis vi summerer driftsresultatet på de 5 ønskede innenlandsrutene, får vi et samlet årlig tilskuddsbeløp på 36 mill. kr. Hvis staten i tillegg skal legge ruten Stord-Oslo ut på anbud med den ønskede frekvens, og en forventet kabinfaktor på 50 %, vil årlig tilskuddsbehov øke med ca. 15 mill. kr.

Beregningene av forventede inntekter ovenfor er naturlig nok beheftet med betydelig usikkerhet. Når det gjelder de ønskede innenlandsrutene til Trondheim og Stavanger, så vil disse møte sterk konkurranse fra de rutene som i dag går til/fra Flesland lufthavn når det gjelder Stord, og til/fra Torp og Gardermoen når det gjelder Notodden og Skien. Det kan derfor stilles spørsmål ved om det er mulig å oppnå en gjennomsnittlig kabinfaktor på 50 % ved de prisene vi legger til grunn. Hvis vi holder kabinfaktoren konstant, viser en enkel sensitivitetanalyse at de årlige inntektene vil reduseres med 0,4 mill. kr på hver av de 3 ønskede rutene til/fra Notodden dersom gjennomsnittlig pris per passasjer blir 100 kr lavere enn det vi har lagt til grunn. Tilsvarende tall for rutene til/fra Skien og Stord blir inntektsreduksjoner på 1,0 mill. kr på begge rutene. Hvis inntektene per passasjer eller antall passasjerer ”svikter”, blir inntektsreduksjonene betydelige og driftsresultatet naturlig nok mye forverret. Dersom det er mulig å oppnå en høyere kabinfaktor ved de takstene vi legger til grunn, vil allikevel alle rutene, med unntak av ruten Skien-Trondheim, fortsatt gå med betydelig underskudd.³⁵

³⁵ Ved en kabinfaktor på 60 %, viser våre beregninger et bedriftsøkonomisk overskudd på knapt 2 mill. kr per år på ruten mellom Skien og Trondheim ved de prisforutsetninger vi legger til grunn.

7. LUFTHAVNENES REGIONALE BETYDNING

I dette kapitlet vil det redegjøres for de tre aktuelle lufthavnenes regionale funksjon og betydning i så henseende. Kapitlet er basert på skriftlige innspill og synspunkter fra de respektive lufthavner, lufthavnenes vertskommuner samt lokalt næringsliv og deres organisasjoner. I tillegg er det gjennomført telefonintervju med lufthavnsjefene på de aktuelle lufthavnene. Det er også gjennomført en web-basert spørreundersøkelse mot et bredt utvalg av bedrifter i lufthavnenes naturlige influensområde. I denne undersøkelsen ble det også stilt noen spørsmål knyttet til de aktuelle lufthavnenes regionale betydning. På grunn av ekstra ”fyldig” skriftlig dokumentasjon fra Stord kommune, har denne lufthavnen fått en noe større plass i utredningen enn de to andre lufthavnene. Dette betyr ikke at næringslivet her nødvendigvis oppfatter sin lokale lufthavn som viktigere enn næringslivet rundt de to andre lufthavnene.

7.1 REGIONALE VIRKNINGER AV EN FLYPLASS

Det er vanlig å diskutere regionale virkninger av lufthavner med utgangspunkt i fire ”typer” av ringvirkninger. Se blant annet Hanssen m.fl. (2008) og Lian m.fl. (2005). Dette er:

- *Direkte virkninger.* Sysselsetting og (skatte-) inntekter som helt eller i hovedsak kan relateres til driften av lufthavnen.
- *Indirekte virkninger.* Sysselsetting og (skatte-) inntekter som blir generert i den enkelte region som følge av etterspørselen som genereres av aktiviteten på lufthavnen.
- *Induserte virkninger.* Sysselsetting og (skatte-) inntekter som genereres av at luftfartens direkte og indirekte virkninger øker privat og offentlig konsum.
- *Katalytiske virkninger.* Sysselsetting og (skatte-) inntekter som genereres av at regionen, som følge av lufthavnens tilstedeværelse, blir mer attraktiv for investeringer og turisme.

Nedenfor vil vi kun berøre de tre lufthavnenes katalytiske virkninger. Dette er på mange måter de viktigste virkningene, siden årsakene til at en lufthavn blir etablert, eller bygget ut, er at lufthavnen, gjennom det rutetilbudet som etableres og de mulighetene for charteroperasjoner og annen aktivitet som muliggjøres, kan fungere som en katalysator for næringsvirksomhet, inkludert turisme, i en region. Hvor omfattende disse virkningene er i en gitt region, bestemmes av i hvilken grad flyplassen, og det rutetilbudet og annen flyrelatert aktivitet som etableres på denne, påvirker næringslivets rammebetingelser, investeringslyst, lokaliseringvalg og regionens tilgjengelighet for turister.

7.2 NOTODDEN FLYPLASS

Kongsbergregionen, en interesseorganisasjon for næringslivet i kommunene Rollag, Nore og Uvdal, Kongsberg, Flesberg, Hjartdal, Notodden, Øvre Eiker og Tinn, har kommet med innspill knyttet til fremtiden til Notodden flyplass og flyrutetilbudet her. Nedenfor gjengis noen av momentene i dette innspillet.

Kongsbergregionen omfatter et geografisk område på mer enn 8 500 km², og har 66 500 innbyggere. I denne regionen finnes blant annet internasjonalt ledende industri, 4 byer, flere tettsteder, 2 høyskoler, enestående natur- og reiselivsopplevelser, og rike kulturtradisjoner. Regionen ligger sentralt til på Østlandet, men har også sårbar næringsstruktur, kommunikasjonsutfordringer og en relativt spredt bosettingsstruktur. På et flyplassseminar avholdt på Notodden 24. oktober 2008, framkom det en del momenter i forhold til nytten av Tuven flyplass. Følgende kan her nevnes:

- Deler av næringslivet i regionen, særlig på Kongsberg og Notodden, pekte på et stort behov for dagens flyrutetilbud til/fra Bergen, og mente det var potensial for økt reiseaktivitet dersom tilbudet ble bedre, blant annet ved nye ruter til andre destinasjoner. Den lokale flyplassen gir betydelig kortere reisetid enn bruk av andre lufthavner.
- Regionen anser Notodden som et viktig knutepunkt for kollektivtrafikken, der flyplass inngår som ett av tilbudene sammen med f.eks. jernbane- og bussrutetilbud.
- Notodden flyplass har en viktig beredskapsmessig funksjon.. Dette er understreket fra flere hold, bla. hovedredningssentralen på Sola.
- Notodden flyplass har en sentral rolle i Norge i forhold til å være base, verksted mv. i forhold til småflyparken, samt i forhold til luftsportsaktiviteter.
- Notodden flyplass er et viktig tilbud til flere hundre ”oljependlere” bosatt i regionen, og har gjennom dette også en viktig funksjon i forhold til i framtiden å kunne være et rekrutteringsområde for ansatte til petroleumsindustrien.

Notodden og Tinn er distriktskommuner (sone 2 og 3) med store omstillingsutfordringer etter nedlegging av hjørnesteinsbedrifter. Rutetrafikken på Notodden flyplass gjør det mulig at mange hundre av tidligere ansatte i disse bedriftene nå arbeider i offshorerelaterte virksomheter på Vestlandet og fortsatt kan bo Kongsberg- og Notoddenregionen. Mange av flypassasjerene kommer også fra andre deler av Telemark og Buskerud.

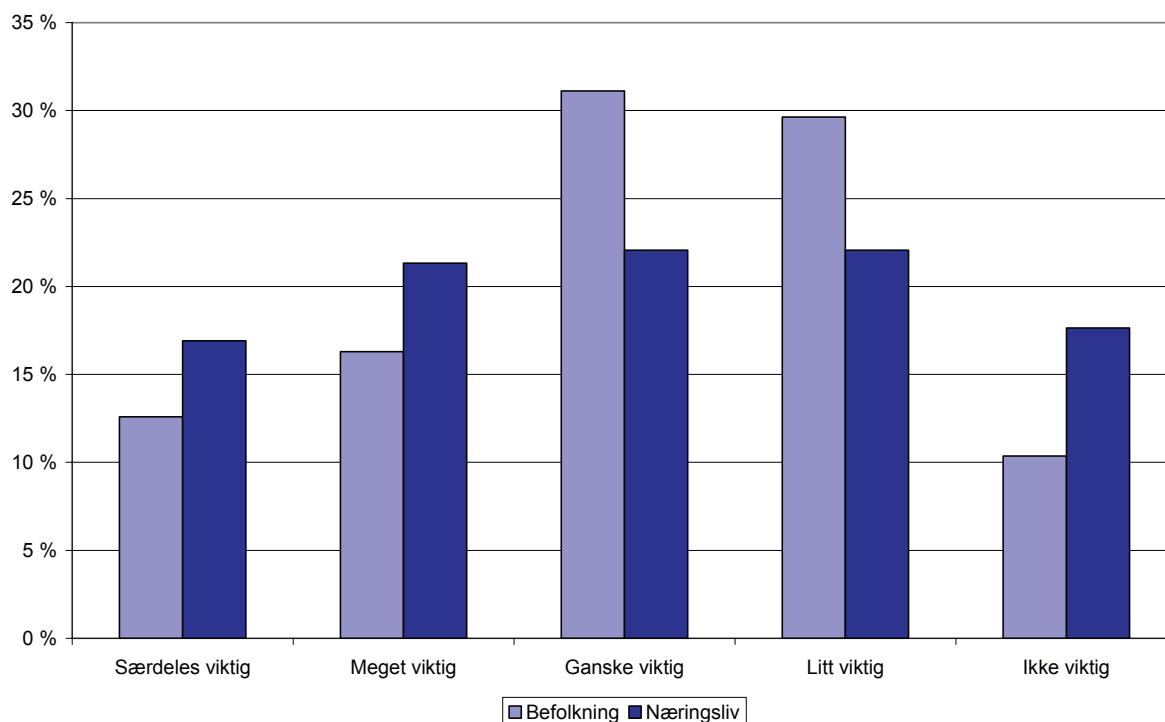
Notodden flyplass er viktig for søk og redningstjenesten. (siste utpost mot fjellet). Flyplassen har 24 timers tårnberedskap, bunkring, brann/redning og annen service for søk av redningstjenesten og ambulansfly. Flyplassen benyttes også av forsvaret i forbindelse med trening på instrumentflyging for mannskaper som skal operere Bell-helikoptrene som er stasjonert på Rygge lufthavn. Slik aktivitet er i følge flyplassjefen vanskelig å få til på lufthavnene til Avinor på grunn av en del restriksjoner på denne type aktivitet.

Regionrådet for Kongsbergregionen har flere ganger behandlet den utfordrende situasjonen Notodden flyplass i en tid har vært stilt ovenfor. Blant annet har Regionrådet bidratt til å finansiere en mulighetsstudie knyttet til flyplassen på Notodden. Representantskapet i region-samarbeidet har også vært opptatt av saken. Kongsbergregionen deltok også på det flyplassseminaret som ble arrangert på Notodden 24. oktober 2008. På seminaret ble det dokumentert hvilken betydning Notodden flyplass har for regionen, og det ble presentert ulike muligheter for utvikling av flyplassen, se ovenfor.

7.2.1 Hva mener næringslivet?

I spørreundersøkelsen vi gjennomførte, stilte vi respondentene en del direkte og mer indirekte spørsmål rundt deres synspunkter på den lokale flyplassens lokale og regionale betydning.

Blant annet spurte vi om hvor viktig de mener Notodden flyplass med dagens flyrutetilbud, er for næringslivet og lokalbefolkningen i området. Svarene de gav er presentert i Figur 7-1.



Figur 7-1: Hvor viktig næringslivet mener Notodden flyplass, med flyrutetilbudet i 2008 er for næringslivet og befolkningen i influensområdet til lufthavnen.

Som vi ser av Figur 7-1 vurderer respondentene, ikke overraskende, at Tuven flyplass er viktigere for næringslivet enn for befolkningen generelt (private reiser). Det er henholdsvis 38 % og 29 % som mener at Tuven flyplass er særdeles viktig eller meget viktig for henholdsvis næringslivet og befolkningen generelt. Dette er en relativt høy andel sett i relasjon til det svært begrensede flyrutetilbudet til/fra flyplassen og den derigjennom begrensede bruken av tilbudet.

Vi stilte også respondentene overfor en del påstander om flyplassen som de måtte ta stilling til. Svarene måtte de angi på en femdelte skala fra svært enig til svært uenig. Tabell 7-1 viser hva våre respondenter svarte.

Hvis vi i Tabell 7-1 ser bort fra de som har valgt svaralternativet ”verken enig eller uenig” og legger til grunn at de som har svart ”svært enig” og ”litt enig” er ”enig”, og de som har svart ”litt uenig” og ”svært uenig” er ”uenig”, kan vi på bakgrunn av spørreundersøkelsen konkludere med følgende:

- Det er 70 % av respondentene som er enige i at Tuven flyplass bør få flere flyruter. Kun 9 % er uenige i dette.
- Når det gjelder påstanden om at Notodden flyplass bør legges ned og ressurser nødvendig for å drifte flyplassen rettes mot annen infrastruktur, så er det 17 % som er enige i dette, mens 69 % er uenige.

- Påstanden om at Notodden flyplass er viktig for regionen, støttes av 78 % av respondentene mens kun 9 % er uenige i dette.
- Påstanden om at Notodden flyplass er et bedre alternativ for reiser til/fra Bergen enn Skien lufthavn, Geiteryggen, støttes av 72 % av respondentene, mens 10 % er uenige.
- Det er kun 13 % av respondentene som er enige i at Notodden flyplass kan legges ned og at passasjerer som skal til/fra Bergen kan benytte Skien lufthavn, Geiteryggen. En stor majoritet på 69 % er uenige i dette.
- Påstanden om at Notodden flyplass kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Bergen kan benytte Sandefjord lufthavn, Torp, støttes av 15 % av respondentene. Her er det 69 % som er uenige i påstanden.

Tabell 7-1: Næringslivets synspunkter på ulike påstander knyttet til Notodden flyplass.

	<i>Svært enig</i>	<i>Litt enig</i>	<i>Verken enig eller uenig</i>	<i>Litt uenig</i>	<i>Svært uenig</i>	<i>Sum</i>
Notodden flyplass bør få flere flyruter	50 %	20 %	21 %	2 %	7 %	100 %
Notodden flyplass bør legges ned og ressurser nødvendig for å drifte flyplassen bør rettes mot annen infrastruktur	10 %	7 %	15 %	18 %	51 %	100 %
Notodden flyplass er viktig for regionen	50 %	28 %	13 %	5 %	4 %	100 %
Notodden flyplass er et bedre alternativ for reiser til/fra Bergen enn Sandefjord lufthavn, Torp	53 %	24 %	15 %	4 %	4 %	100 %
Notodden flyplass er et bedre alternativ for reiser til/fra Bergen enn Skien lufthavn, Geiteryggen	52 %	20 %	17 %	5 %	5 %	100 %
Notodden flyplass kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Bergen kan benytte Skien lufthavn, Geiteryggen	5 %	8 %	18 %	17 %	52 %	100 %
Notodden flyplass kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Bergen kan benytte Sandefjord lufthavn, Torp	8 %	7 %	16 %	16 %	53 %	100 %

Oppsummert kan vi ut fra respondentenes svar konkludere med at næringslivet i influensområdet til Notodden flyplass støtter opp om sin lokale flyplass. Dette er ikke overraskende, men det er også verd å merke seg at 17 % mener at de ressursene som brukes til å drifte flyplassen heller burde brukes på annen infrastruktur.

Når det gjelder konkrete kommentarer både fra dem som synes flyplassen er viktig, og de som har den motsatte oppfatning, presenterer vi i det følgende noen av disse:

”Den eneste bruken jeg kan se at er OK for bruk av Notodden lufthavn er for eventuelle privatfly, og den kan være viktig for flyverkstedet på Notodden. Avstanden gjør at en ikke kan forsvare å bruke offentlige midler på Notodden lufthavn. Jeg sitter også som fylkestingsmedlem og ser dette både ut i fra bruk av offentlige midler og ut i fra ett miljøperspektiv der jeg helt klart ser det som bedre at en benytter buss og tog til reiser i Sør-Norge.”

”I dag går det mye på pris, så når prisene er som i dag til Bergen, er det veldig få privatpersoner som kan bruke flyet.”

”Notodden lufthavn var ett av flere viktige momenter som gjorde at denne bedriften ble etablert på Notodden. Den gangen hadde vi mange flere reiser til Bergen enn vi har i dag. Jeg regner med at reisevirksomheten til Bergen vil øke igjen for vår del.”

”Skal man opprettholde flyplassen bør den ha flere aktuelle reisealternativer enn nå. F.eks. er det mange nordsjøpendlere i Midt-Telemark som er avhengig av ulike avganger til både Bergen og Stavanger. Ved et utvidet tilbud ville Notodden vært mer konkurransedyktig overfor Torp. Geiteryggen har vært ganske flike i til dette, men likevel strever de. For å klare seg må i så fall Notodden bli bedre. For oss i Bø er det liten vits å ha 2 dårlig tilbud innenfor en times avstand. Da er det bedre med ett godt tilbud.”

”Flyplassspørsmålet har vært en gjenganger i pressen i årevis, men hadde vi vært klar over at flyplassen faktisk og realistisk kan bli lagt ned hadde vi antagelig planlagt annerledes når vi besluttet å etablere oss på Notodden. For oss var det faktisk flyplassen som fikk oss interessert i stedet. Våre kunder er plassert på Kongsberg og på Vestlandet. Enkel tilgang til kunder og partnere var årsaken til at Notodden ble valgt. Uten flyplass er tilgangen til Vestlandet svært vanskelig. Dette gjelder ikke bare vår tilgang til kunder, men ikke minst våre kunders tilgang til å besøke oss.”

7.3 SKIEN LUFTHAVN

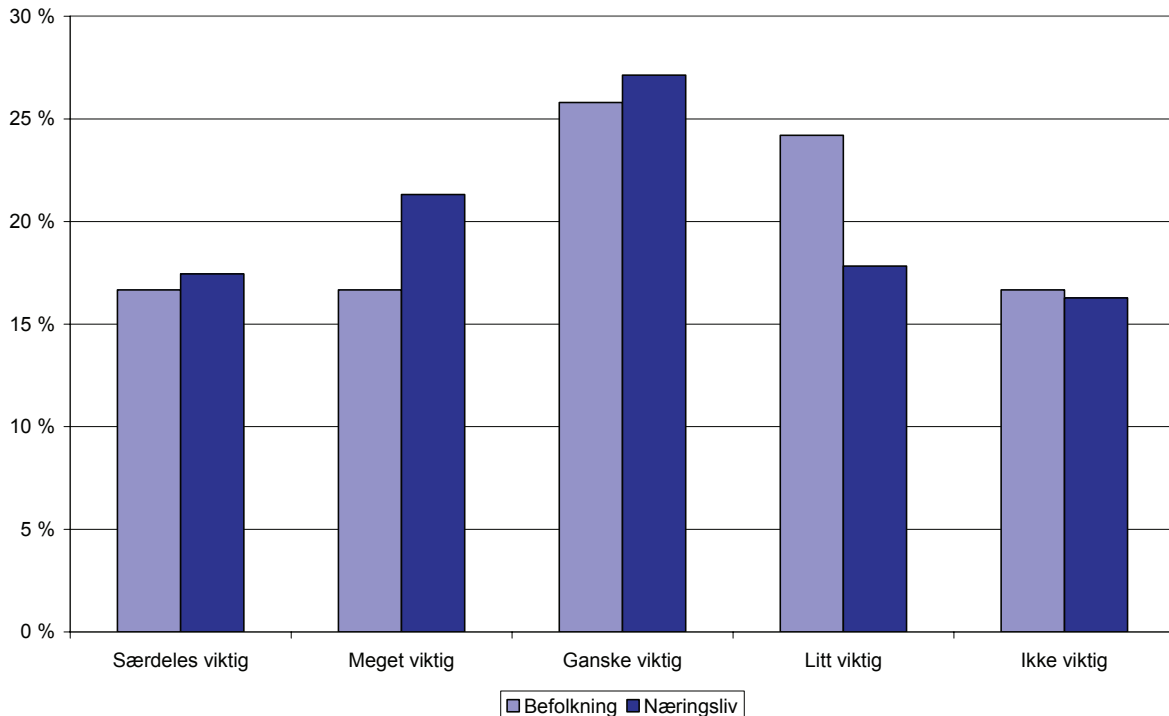
Telemark er et av de ledende industrifylkene i Norge. I alt er om lag 500 industribedrifter hjemmehørende i fylket. Telemark fylkeskommune har beskrevet fylkets IKT-næring som den raskest voksende i landet. Nye arealer tilrettelegges for videreutvikling av industri innenfor olje- og gassrelatert virksomhet, verftsindustri og fornybar energi. Alt ligger til rette for i landføring av gass gjennom gassledning til Grenland. Gassledningen er i 2008 fullfinansiert. Avgjørelse om ilandføring av gass til Grenland vil være av stor betydning for den videre utvikling av Skien lufthavn.

Skien lufthavn betrakter seg som en viktig del av transportinfrastrukturen i Telemark. Lufthavnen er sentralt plassert i Grenlandsområdet, med enkel atkomst via RV36 for tilreisende fra øvrige deler av fylket. Lufthavnen har en regional funksjon for næringsliv og arbeidsreisende, og er den eneste store flyplassen i Telemark fylke med rutetrafikk til inn- og utland. Flyrutetilbudet ved lufthavnen benyttes i hovedsak av pendlere/arbeidsreisende.

Utover rutetrafikken (til Stavanger, Bergen og Stockholm) har Skien lufthavn en viktig funksjon i forbindelse med sivil og militær skoleflygning. Det er et betydelig volum av slik skoleflygning, med bruk av lufthavnens lufttrafikkjeneste og flynavigasjonsanlegg. Skien Lufthavn AS antar at årsaken til denne aktiviteten er liten kapasitet til slik virksomhet ved andre flyplasser i landsdelen. Lufthavnen er formell deltager i den offentlige redningstjenesten, og representert i lokal redningsentral. Luftambulansetjenesten ANS har uttalt at drivstofftjenesten ved Skien lufthavn er en svært viktig forutsetning for at operasjoner med ambulanse- og redningshelikoptre kan foregå som i dag. Det kan også nevnes at lufthavnen ble benyttet av skogbrannhelikopter i forbindelse med slokking av skogbranner på Sørlandet sommeren 2008.

7.3.1 Hva mener næringslivet?

Når det gjelder næringslivets synspunkter på viktigheten til Geiteryggen lufthavn, så spurte vi hvor viktig de mener at Skien lufthavn med flyrutetilbudet i 2008 er for næringslivet og befolkningen i lufthavnens influensområde. Svarene på dette spørsmålet er visualisert i Figur 7-2.



Figur 7-2: Hvor viktig næringslivet mener Skien lufthavn, med flyrutetilbudet i 2008 er for næringslivet og befolkningen i influensområdet til lufthavnen.

Som det framgår av Figur 7-2 vurderer respondentene, ikke overraskende, at Geiteryggen lufthavn er noe viktigere for næringslivet enn for befolkningen generelt (private reiser). Det er henholdsvis 38 % og 34 % som mener at Geiteryggen er særdeles viktig eller meget viktig for henholdsvis næringslivet og befolkningen generelt. Dette er en overraskende høy andel sett i relasjon til det relativt begrensede flyrutetilbudet til/fra flyplassen og den relativt gode tilgjengeligheten næringslivet i Skien og Porsgrunn har til Sandefjord lufthavn, Torp.

Vi stilte også respondentene overfor en del påstander om Geiteryggen lufthavn som de måtte ta stilling til. Svarene måtte de angi på en femdelt skala fra svært enig til svært uenig. Tabell 7-2 viser hva våre respondenter svarte.

Hvis vi i Tabell 7-2 ser bort fra de som har valgt svaralternativet ”verken enig eller uenig” og legger til grunn at de som har svart ”svært enig” og ”litt enig” er ”enig”, og de som har svart ”litt uenig” og ”svært uenig” er ”uenig”, kan vi på bakgrunn av spørreundersøkelsen konkludere med følgende:

- Det er 68 % av respondentene som er enige i at Geiteryggen lufthavn bør få flere flyruter. 16 % er uenige i dette.

- Når det gjelder påstanden om at Skien lufthavn bør legges ned og ressurser nødvendig for å drifte flyplassen rettes mot annen infrastruktur, så er det 31 % som er enige i dette, mens 59 % er uenige.
- Påstanden om at Skien lufthavn er viktig for regionen, støttes av 71 % av respondentene mens kun 19 % er uenige i dette.
- Påstanden om Skien lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Stavanger enn Sandefjord lufthavn, Torp støttes av 68 % av respondentene mens 18 % er uenige i denne påstanden.
- Påstanden: Skien lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Stockholm enn Oslo lufthavn, Gardermoen, støttes av 76 % av respondentene mens 12 % er uenige i dette.
- Påstanden om at Skien lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Bergen enn Sandefjord lufthavn, Torp, støttes av 67 % av respondentene, mens 17 % er uenige.
- Det er 30 % av respondentene som er enige i at Skien lufthavn kan legges ned og at passasjerer som skal til/fra Bergen kan benytte Sandefjord lufthavn, Torp. En majoritet på 58 % er uenige i dette.
- Påstanden om et Skien lufthavn kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Stavanger kan benytte Sandefjord lufthavn, Torp, støttes av 31 % av respondentene. Også her er det 58 % som er uenige i påstanden.

Tabell 7-2: Næringslivets synspunkter på ulike påstander knyttet til Skien lufthavn.

	<i>Svært enig</i>	<i>Litt enig</i>	<i>Verken enig eller uenig</i>	<i>Litt uenig</i>	<i>Svært uenig</i>	<i>Sum</i>
Skien lufthavn bør få flere flyruter	46 %	22 %	16 %	2 %	14 %	100 %
Skien lufthavn bør legges ned og ressurser nødvendig for å drifte lufthavnen bør rettes mot annen infrastruktur	21 %	10 %	11 %	12 %	47 %	100 %
Skien lufthavn er viktig for regionen	45 %	26 %	11 %	5 %	14 %	100 %
Skien lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Stavanger enn Sandefjord lufthavn	50 %	18 %	16 %	5 %	13 %	100 %
Skien lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Stockholm enn Oslo lufthavn, Gardermoen	56 %	20 %	12 %	5 %	7 %	100 %
Skien lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Bergen enn Sandefjord lufthavn	52 %	15 %	15 %	4 %	13 %	100 %
Skien lufthavn kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Bergen kan benytte Sandefjord lufthavn, Torp	16 %	14 %	13 %	16 %	42 %	100 %
Skien lufthavn kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Stavanger kan benytte Sandefjord lufthavn, Torp	16 %	15 %	11 %	17 %	41 %	100 %
Skien lufthavn kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Stockholm kan benytte Oslo lufthavn, Gardermoen	11 %	8 %	17 %	19 %	46 %	0 %

Oppsummert kan vi ut fra respondentenes svar konkludere med at næringslivet i influensområdet til Skien lufthavn støtter opp om sin lokale flyplass. Dette er ikke overraskende, i betraktning av spørsmålsformuleringene der det ikke får noen negative konsekvenser ved at man er positive til den lokale lufthavnen. Samtidig viser svarene at en ikke ubetydelig andel av respondentene betrakter Skien lufthavn som relativt lite viktig.

Når det gjelder konkrete kommentarer både fra dem som synes flyplassen er viktig, og de som har den motsatte oppfatning, var det mange som hadde sterke meninger. Vi vil i det følgende presentere et utvalg av kommentarer:

”At stat og kommune skal betale for at stort sett Nordsjøarbeidere skal ha kort vei hver 14. dag de reiser med ”bussen” er helt feil bruk av offentlig midler.”

”Bedre med en god flyplass i Sandefjord enn mange små. Fra Kragerø er det kun ca. 15 min lenger å kjøre til Sandefjord enn til Skien.”

”Benytt ressursene som går til Skien lufthavn til å styrke tilbringertjenesten til Torp (Eidangertunnel /god busstilbringertjeneste).”

”Bruk ressursene på å få Torp bedre isteden! Skien lufthavn benyttes nok i all vesentlighet av oljearbeidere, og koster kommunene ALTFOR mye!”

”Det er bedre å sikre driften ved Sandefjord slik at det kan opprettholdes et godt tilbud der - enn at Sandefjord må slite med lokal konkurranse og miste trafikk til Gardermoen. Et sterkt Sandefjord gir en sterk regional flyplass. Det er det vi trenger.”

”Det er et supert tilbud og gjør at det spares mye tid i forbindelse med reiser. Tilbudet bør markedsføres mer i Bergen, Stavanger og Stockholm.”

”Et hovedpoeng med å opprettholde drift i Skien er at selskapene på Torp ellers vil øke prisene. Det har skjedd flere ganger tidligere i perioder der det ikke har vært drift i Skien. Dette er lite fremme i debatten, men er særdeles viktig. Widerøe er verst i så henseende med rutene til Bergen og Stavanger.”

”Jag bor og driver firma i Skien og reser privat varannan uke t/r Stockholm med flyg og har gjort dette i 11 år. Det blir og en del reising i jobben. Geitryggen er mitt i blinken for mig og min familje. Vi savner bara mer marknadsføring fra Vildanden om flygtilbudet. Folk må få veta mer om langweekend i Stockholm etc. og specielt nu då det snart er juletider. Kan man få med sig privatfolket ut på reser så drar dom strax med sig bediftene ut på firmaturer etc. OG! fler rimliga biljetter må på plats. Jag har rest många gånger då vi bara er ett par stycker i flyget, men det fanns inga rimliga biljetter at köpa. Sist på torsdag for 1 uke siden var vi 5 stk. + 1 crew og jag vet at vi var 3 som hadde kjøpt dyra biljetter för att det ikke fanns billiga!”

”Flott tilbud som absolutt burde bestå. Dette gir oss i næringen mye bedre alternativer enn å måtte reise eventuelt til Torp og Gardermoen. På denne måten kan vi korte ned reisetiden og kunne bli mye mer effektive, pluss at vi da kan tilby pendlere et mye bedre tilbud.”

”Jeg synes det er en meningsløs ressursbruk å pøse penger inn til opprettholdelse av Skien lufthavn når man har en så til de grader god flyplass som Torp innen regionens definerte og fullt akseptable nærområde, hvor man også får gjennomgående flyvninger til meget fordelaktige priser og til hele verden gjennom SAS- StarAlliance og KLM- Air France systemet.”

7.4 STORD LUFTHAVN

Sunnhordland er et industrielt tyngdepunkt mellom Stavanger og Bergen. Regionen har et og konkurransutsatt næringsliv rettet mot internasjonale markeder, der skipsbyggings-, og senere offshoreindustrien, har vært motorene i næringsutviklingen. Store hjørnesteinsbedrifter som Aker Stord AS, Aker Elektro AS, Wartsila Norway AS og Leirvik MT AS er lokalisert til Stord. For store bedrifter som Aker Kværner og næringslivet ellers på Stord og Sunnhordlands-regionen betraktes Stord lufthavn viktig og spiller en sentral rolle bl.a. i forbindelse med stor pendleraktivitet til/fra ulike prosjekt.³⁶

Stord Næringsråd peker blant annet på at flyplassen er en viktig konkurransefaktor for industrien i regionen generelt og Stord spesielt. Direkteflyginger Stord-Oslo-Stord *”er svært viktig for næringslivet som et kompenserende element for bedrifter som ligg desentralisert”*.

På grunn av nye veger, bruer og tunneler, kan i dag store deler av Sunnhordland fungere som en felles bo-, arbeids- og serviceregion (BAS-region). Bedre infrastruktur mellom kommunene har gitt enklere atkomst til Sørstokken lufthavn for nabokommunene til Stord. I dette felles arbeidsmarkedet betraktes flyplassen som en viktig del av infrastrukturen inn mot hovedstaden.

Stord lufthavn har også en betydning i den nasjonale beredskapen. Flyplassen blir blant annet benyttet til treningsflyging av helikopterselskapene som betjener oljeplattformene i Nordsjøen samt Lufttransport AS og andre småfly og helikopter. På denne måten avlastes Sørstokken Bergen lufthavn, Flesland med treningsflyging med fly og helikopter. Flyplassen benyttes også i forbindelse med søk og redningsaksjoner i distriktet.

I følge Stord kommune ligger flyplassen på Stord geografisk relativt nær Bergen lufthavn Flesland. Avstanden og kommunikasjonen mellom de to flyplassene er likevel for stor og for dårlig til at flyrutetilbudet på Flesland kan bidra til å opprettholde industrien på Stord og Sunnhordland sin konkurranseevne. Også den direkte kontakten mot Oslomiljøet for Aker konsernet kan, i følge Stord kommune, bare oppnås med den tette kontakten en egen flyplass i umiddelbar nærhet av industrien gir.

Ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift ble avvirket med virkning fra 1. januar 2004 etter pålegg fra ESA. I Sunnhordland har kommunene Etne, Bømlo, Tysnes og Kvinnherad fått økt arbeidsgiveravgiften fra 10,6 % (sone 2) til full sats (14,1 %). Bedriftene i disse kommunene prioriterte å bruke 1 mill. kr per år fra 2004 til 2006 til investeringer på Stord lufthavn. Begrunnelsen fra bedriftene var at de ser behovet for en velfungerende lokal flyplass. I 2008 har bedriftene som er med i ordningen bevilget 900 000 kr til flyplassen på Stord. Totalt er det således disponert 3,9 mill. kr til formålet.

Næringslivet på Stord, med Stord næringsråd i spissen, spilte en sentral rolle i etableringen av Stordfly AS, der til sammen 84 små og store bedrifter stilte opp med kapital. Det kan også nevnes at Fellesforbundet Sunnhordland har skutt inn midler i et lokalt investeringsfond, og har støttet dette fondet sin investering i garantiselskapet Stordfly AS.

Kommunen mener at staten bør overta driften av Stord lufthavn, Sørstokken. Ønsket er et rutetilbud til/fra Oslo på 3 daglige rundturer på hverdage, og 2 daglige rundturer lørdag og

³⁶ LO i Sunnhordland uttaler at det er spesielt viktig for industrien og næringslivet å ha en flyplass med regulær rutetraffic og for charteroppdrag i forbindelse store oppdrag/prosjekt som fører til utstrakt pendling.

søndag. Med et slikt tilbud anslår kommunen et trafikkpotensial på rundt 40 000 reisende pr. år.³⁷ Stord kommune mener også at Stord lufthavn har et potensial i forhold til charterflyging. I forbindelse med store arbeidsoppdrag på Aker Stord er det mange arbeidstakere fra inn- og utland som trenger gode flyforbindelser for å kunne komme seg til/fra Stord. Lufthavnen vurderes derfor som viktig for konkurranseevnen til det lokale næringslivet. Kommunen mener også at flyplassen har et potensial i forhold til ferie- og fritidsmarkedet i Sunnhordland. Lufthavnen ligger også strategisk plassert i forhold til Hardanger, noe som innebærer at det er mulig å fly inn og ut turister som ønsker å besøke dette området.

For å illustrere betydningen av Stord lufthavn for næringslivet, har vi på grunnlag av et notat fra Stord kommune og Hordaland fylkeskommune³⁸, gjengitt noen bedriftseksempler.

Aker Stord Solutions. Bedriften har om lag 1 200 medarbeidere på Stord. I 2008 har bedriften rundt 3 000 innleide fra rundt 40 nasjoner som er tilknyttet konsernets prosjekter. Tre av konsernets norske datterbedrifter (Aker Stord AS med nesten 1 200 ansatte, Aker Elektro AS med rundt 500 ansatte i Sunnhordlands-regionen, Aker Business Services med rundt 150 ansatte på Stord) har også en sterk tilknytning til Stord og Sunnhordland. Konsernets prosjektering og innkjøp foregår som oftest i Oslo-området, dvs. at det blir stor reiseaktivitet, spesielt mellom Stord og Oslo. Markedsutsiktene for næringen vurderes som gode. Engeeringmiljøene i to av de største Akerbedriftene har sin hovedbase i Oslo. Spesielt i de tidlige prosjektfasene er det en stor andel arbeidstakere både fra oppdragsgiver (StatoilHydro) og Aker Solutions som ukependler mellom Oslo og Stord. I tillegg er det en del dagpendling til og fra møter.

Leirvik Module Technology AS. Bedriften har i 2008 ca. 400 egne ansatte, og sysselsetter det dobbelte ved innleid personell og underleverandører. Selskapet arbeider internasjonalt, og bygger boligmoduler til oljeindustrien. Framtidsutsiktene vurderes som gode, men selskapet er avhengig av god infrastruktur for også i framtiden å kunne være lokalisert på Stord. Den regionale flyplassen vurderes derfor som svært viktig for bedriften, kundene og forretningsforbindelser. Selskapet konkurrerer i et internasjonalt marked. Uten ruten Stord – Oslo mener bedriften at konkurransekraften vil bli svekket.

Sør-Norge Aluminium AS. Sør-Norge Aluminium AS er lokalisert på Husnes i Kvinnherad. Kommunikasjon med Stord fra Kvinnherad går enten via ferge fra Ranavik (50 min.) eller hurtigbåt fra Sunde (20 min.). Bedriften har 380 årsverk i faste stillinger og om lag 60 personer på kortere kontrakter. Selskapet arbeider internasjonalt. For bedriften er flyplassen på Stord viktig. Ved et godt rutetilbud til/fra Stord, vil reisende fra Kvinnherad kunne nå Oslo på 2,5 timer, noe som er betydelig raskere enn ved å reise fra Flesland. Selskapet ligger i et område av Sunnhordland som ikke har tilfredsstillende kommunikasjon verken mot Flesland eller mot flyplassen på Karmøy.

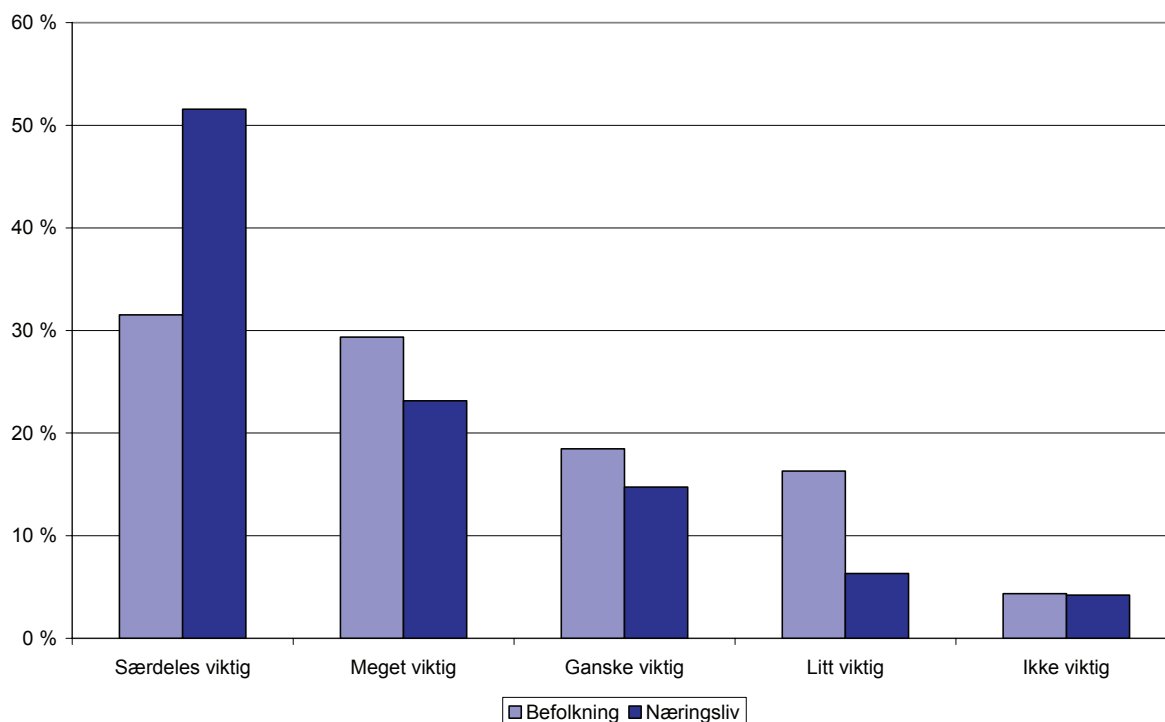
7.4.1 Hva mener næringslivet?

Som for lufthavnene i Notodden og Skien, presenterte vi også næringslivet i influensområdet til Stord lufthavn en del påstander om Sørstokken lufthavn. Blant annet spurte vi hvor viktig respondentene mener at Stord lufthavn med flyrutetilbudet i 2008 er for næringslivet og

³⁷ Vi har vurdert dette ønsket i tilknytning til analysen knyttet til nye flyruter i kapittel 6.4.

³⁸ Det siktes her til følgende notat: Stord lufthavn – statleg overtaking. Innspel og dokumentasjon i samband med Samferdselsdepartementet si konsekvensutgreiing. Oktober/november 2008.

befolkningen i lufthavnens influensområde. Svarene på dette spørsmålet er visualisert i Figur 7-3.



Figur 7-3: Hvor viktig næringslivet mener Stord lufthavn, med flyrutetilbudet i 2008 er for næringslivet og befolkningen i influensområdet til lufthavnen. (N=93).

Som vi kan se av Figur 7-3 mener respondentene at lufthavnen er viktigere for næringslivet enn for befolkningen generelt. Det er henholdsvis 73 % og 60 % som mener at Sørstokken er særdeles viktig eller meget viktig for henholdsvis næringslivet og befolkningen generelt. Dette er en betydelig større andel enn ved de to andre lufthavnene, Notodden og Skien.

Som ved de to andre lufthavnene stilte vi respondentene overfor en del påstander om Stord lufthavn som de måtte ta stilling til. Svarene måtte de angi på en femdelt skala fra svært enig til svært uenig. Tabell 7-3 viser hva våre respondenter svarte.

- Det er 68 % av respondentene som er enige i at Stord lufthavn bør få flere flyruter. Kun 3 % er uenige i dette.
- Når det gjelder påstanden om at Stord lufthavn bør legges ned og ressurser nødvendig for å drifte flyplassen rettes mot annen infrastruktur, så er det 11 % som er enige i dette, mens 80 % er uenige.
- Påstanden om at Stord lufthavn er viktig for regionen, støttes av 88 % av respondentene mens kun 3 % er uenige i dette.
- Påstanden om at Stord lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Oslo lufthavn, Gardermoen, enn Bergen lufthavn, Flesland, støttes av 88 % av respondentene mens 8 % er uenige i dette.

- Påstanden om at Stord lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Oslo enn Haugesund lufthavn, Karmøy, støttes av 84 % av respondentene, mens 11 % er uenige.

Som det framgår av svarene fra våre respondenter, er tilbakemeldingen at Stord lufthavn, og flyrutetilbudet her, betraktes som svært viktig av næringslivet. Ut fra de kommentarene vi har gitt i tilknytning til svarene fra respondentene som sokner til de to andre lufthavnene, er dette ikke spesielt overraskende.

Tabell 7-3: Næringslivets synspunkter på ulike påstander knyttet til Stord lufthavn.

	<i>Svært enig</i>	<i>Litt enig</i>	<i>Verken enig eller uenig</i>	<i>Litt uenig</i>	<i>Svært uenig</i>	<i>Sum</i>
Stord lufthavn må få flere flyruter	61 %	24 %	12 %	1 %	2 %	100 %
Stord lufthavn bør legges ned og ressurser nødvendig for å drifte lufthavnen bør rettes mot annen infrastruktur	6 %	5 %	9 %	9 %	71 %	100 %
Stord lufthavn er viktig for regionen	72 %	16 %	9 %	0 %	3 %	100 %
Stord lufthavn er et bedre alternativ enn Bergen lufthavn, Flesland for reiser til/fra Oslo	76 %	12 %	4 %	2 %	6 %	100 %
Stord lufthavn er et bedre alternativ enn Haugesund lufthavn, Karmøy for reiser til/fra Oslo	69 %	15 %	4 %	6 %	5 %	100 %

Når det gjelder konkrete kommentarer både fra dem som synes flyplassen er viktig, og de som har den motsatte oppfatning, presenterer vi i det følgende noen av disse:

”Flyruter fra Sørstokken forbedrer våre reisemuligheter til Oslo, uten denne flyplassen vil våre muligheter til å lykkes med våre prosjekter bli vesentlig redusert.”

”Flytilbudet i helgene må bli bedre. Fly fra Sørstokken fredag morgen og retur fra Oslo søndag kveld. Flyrutene må korrespondere med andre ruter som båt, buss, ferje fra andre kommuner (Kvinnherad, Bømlo, Sveio, Tysnes).”

”For å skape et best mulig trafikkgrunnlag til Stord lufthavn må det satses mer på gode offentlige kommunikasjoner til/fra flyplassen. I dag blir det mye venting, og det medfører at mange i stedet reiser til med egen bil til Flesland eller Haugesund.”

”Pga. for små fly (fullt) og for få alternative avganger har vi måttet reise via Haugesund og Flesland en del ganger i år, selv om vi helst ville reist via Stord. Prisen på billettene ligger også vel høgt i forhold til Flesland der en kan benytte lavprisflyselskap. Men dette henger jo i sammen med flystørrelsen.”

”Vi har 20 polakker ansatt.(flyr ca. en gang per måned). Vi har brukt Akerflyene før ulykken. Stord lufthavn kan imidlertid ikke konkurrere på pris med SAS og Norwegian.”

”Våre reiser går i størst grad til utlandet. Da er Bergen, Haugesund eller Stavanger et bedre alternativ. Også flyfrekvens gjør at Stord er et svært lite aktuelt alternativ for oss. Stord vil være helt avhengig av aktivitet i industrien, da særlig ved Aker. Når aktiviteten ved flyplassen har vært stor, har dette stort vært sett basert på chartervirksomhet knyttet til Akers virksomhet. Det vil være et evigvarende behov for tilførsel av midler, det har vært diverse redningsaksjoner allerede. Med de kommunikasjoner vi har mot Haugesund vil det generelt være et bedre alternativ å få opp flere alternativer ved denne flyplassen.”

7.5 SAMMENLIGNING AV LUFTHAVNENE OG OPPSUMMERING

Hvis vi sammenholder svarene fra Tabell 7-1, Tabell 7-2 og Tabell 7-3, kan vi sette opp en tabell som gir en god oversikt over forskjellene i vurderingene av den lokale flyplassen slik næringslivet vurderer flyplassenes viktighet. Dette har vi gjort i Tabell 7-4. De som har svart ”svært enig” og ”litt enig” har vi tillagt synspunktet ”enig”, mens de som har svart ”svært uenig” og ”litt uenig” er tillagt synspunktet ”uenig”. De som svarte ”verken enig eller uenig” er utelatt. I tabellen vil denne kategorien utgjøre differansen mellom de som er ”enige” og de som er ”uenige”.

Tabell 7-4: Næringslivet i influensområdet til lufthavnene i Notodden, Skien og Stord sine synspunkter på ulike påstander knyttet til de lokale lufthavnene.

	<i>Notodden</i>		<i>Skien</i>		<i>Stord</i>	
	Enig	Uenig	Enig	Uenig	Enig	Uenig
Den lokale lufthavnen bør få flere flyruter	69 %	9 %	68 %	16 %	85 %	3 %
Den lokale lufthavn bør legges ned og ressurser nødvendig for å drifte lufthavnen bør rettes mot annen infrastruktur	16 %	69 %	31 %	58 %	12 %	80 %
Den lokale lufthavnen er et bedre alternativ for reiser til/fra nåværende destinasjoner enn de nærmeste alternative lufthavner	75 %	9 %	70 %	16 %	86 %	10 %
Den lokale lufthavnen er viktig for regionen	78 %	9 %	71 %	19 %	88 %	3 %
Den lokale lufthavnen kan legges ned og passasjerer som skal til/fra dagens destinasjoner kan benytte nærmeste alternative lufthavn	14 %	69 %	26 %	60 %	-	-

Ut fra Tabell 7-4 ser vi følgende:

- Påstanden om at den lokale lufthavnen bør få flere flyruter, støttes av en større andel av næringslivet i influensområdet til Stord lufthavn enn hva tilfellet er for næringslivet rundt de andre lufthavnene. Næringslivet som sokner til Skien lufthavn er relativt sett mest uenige i at rutetilbudet ved den lokale lufthavnen bør styrkes.
- Ser vi på påstanden om den lokale lufthavn bør legges ned og ressurser nødvendig for å drifte lufthavnen rettes mot annen infrastruktur, så skiller synspunktene fra næringslivet som sokner til Skien lufthavn seg ut på den måten at det er her den klart største andelen av

respondentene er enige i påstanden – og følgelig minst uenig i at lufthavnen nedlegges. Vi kan også merke oss at næringslivet som sokner til Stord lufthavn de som er mest uenige i påstanden om at lufthavnen kan nedlegges.

- Påstanden om at den lokale lufthavnen er et bedre alternativ for reiser til/fra nåværende destinasjoner enn de nærmeste alternative lufthavner, støttes av den største andelen av næringslivet som sokner til Stord lufthavn. Også her kan vi merke oss at næringslivet i influensområdet til Skien lufthavn skiller seg ut på den måten at det er her den største andelen av næringslivet er uenige i påstanden.
- Når det gjelder påstanden om at den lokale lufthavnen er viktig for regionen, skiller næringslivet rundt Stord lufthavn seg ut ved at det er en større andel av næringslivet her som er enige i påstanden. Næringslivet rundt Skien lufthavn skiller seg ut fra de to andre utvalgene på den måten at vi her finner den største andelen som er uenig i påstanden.
- Angående påstanden om at den lokale lufthavnen kan legges ned og at passasjerer som skal til/fra dagens destinasjoner kan benytte nærmeste alternative lufthavn, så ser vi at næringslivet som sokner til Skien lufthavn er betydelig mer enig i denne påstanden enn næringslivet rundt Notodden flyplass. Dette samsvarer for øvrig godt med svarene gitt på påstand nr. 2 i tabellen.³⁹

Generelt er det slik at næringslivet ser ut til å støtte opp om den lokale lufthavnen. Når spørsmålet vinkles mer mot alternativ bruk av flyplassstilskudd, jf. påstand nr. 2 i Tabell 7-4, ser vi imidlertid at det er en viss ”bevegelse” i svarene på den måten at en større andel er enige i dette (bruk av tilskudd til andre formål enn flyplassdrift) enn en ren nedleggelse av den lokale flyplassen uten noen form for ”kompensasjon”.

Hvis vi skal sette lufthavnene opp mot hverandre, vil vi si det slik at næringslivet i influensområdet til Stord lufthavn er mest positive til den lokale lufthavnen, mens næringslivet som sokner til Skien lufthavn er minst positive. Oppslutningen blant næringslivet rundt Notodden flyplass til sin lokale flyplass, kommer da en mellomstilling.

³⁹ Denne påstanden ble kun stilt til næringslivet i influensområdet til lufthavnene i Notodden og Skien. Ut fra de svarene næringslivet som sokner til Stord lufthavn har gitt på andre påstander, ville de nok ha vært svært uenige i denne påstanden om de måtte ha tatt stilling til den.

8. AVSLUTTENDE KOMMENTARER OG SAMFUNNS-ØKONOMISKE VURDERINGER

I dette kapitlet vil vi innledningsvis gi en del oppsummerende kommentarer til de beskrivelser og analyser vi har gjennomført i dette arbeidet. Til slutt vil vi foreta drøftinger knyttet til den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til de aktuelle lufthavner.

8.1 AVSLUTTENDE KOMMENTARER

Lufthavnene i Notodden, Skien og Stord har alle det til felles at de er eid av sine respektive vertskommuner⁴⁰, men er ellers svært ulike. Notodden flyplass har godkjenning kun for ruteflygninger med fly inntil 12 seter, mens de to andre lufthavnene kan ta ned fly med en kapasitet opp mot 70 seter. I dag er det fly på 32/33 seter som opererer på Skien og Stord. Rutetilbudet er i dag begrenset på alle lufthavnene. På Notodden er det kun en daglig rundtur til Bergen, noe som innebærer at over 90 % av det lokale/regionale næringslivets tjenestereiser med fly går fra andre lufthavner, primært fra Gardermoen. Fra Geiteryggen går over 80 % av det lokale/regionale næringslivets tjenestereiser fra andre lufthavner, der Torp er den lufthavnen som benyttes klart mest. Stord lufthavn skiller seg her klart ut, da nesten 70 % av det lokale/regionale næringslivets tjenestereiser med fly går til/fra denne lufthavnen. Dette henger blant annet sammen med at næringslivet i området har mye av sin reiseaktivitet rettet mot Oslo, og at man har fått etablert et fungerende flyrutetilbud til/fra hovedstaden.

Når det gjelder bruken av flyrutetilbudet på de aktuelle lufthavnene til private reiser, så er det gjennomgående en lavere andel slike reiser som har utgangspunkt i den lokale flyplassen, enn hva som er tilfelle med de arbeidsrelaterte reisene. Til private reiser benyttes nabolufthavnene Torp og Gardermoen (når det gjelder Notodden og Skien) og Karmøy og Flesland (når det gjelder Stord) i større grad. Dette har mye med flypriser og rutetilbud å gjøre.

En vanlig måte å synliggjøre viktigheten av flyrutetilbudet til/fra en lufthavn på, er å dividere antall reiser til/fra flyplassen (genererte og attraherte) på antall innbyggere i det som naturlig kan betraktes som influensområdet til lufthavnen. Alle tre lufthavnene har svært få reiser per innbygger i influensområdet, fra 0,05 på Notodden til 0,77 på Stord. Sammenlignet med eksempelvis Haugesund og Brønnøysund med henholdsvis 4,5 og 5,4 reiser per innbygger i influensområdet, framstår flyrutetilbudet ved "våre" lufthavner som lite viktig. En viktig årsak til den lave bruken av lufthavnene er at flyrutetilbudet ved alternative lufthavner benyttes i stor grad samt at alternative transportformer (tog, buss og bil) konkurrerer med flyet. Dette gjelder fra lufthavnene i Skien og Notodden. Når det gjelder næringslivets tjenestereiser med fly, er det Stord lufthavn som har minst lekkasje til alternative lufthavner.

Økonomien til alle tre lufthavnene er anstrengt, og driftsunderskuddene har økt hvert år de tre siste årene. På grunn av betydelige driftsunderskudd de seneste årene, har Notodden Lufthavn AS ved utgangen av 2007 en negativ egenkapital på over 2,1 mill. kr. Skien Lufthavn AS hadde på samme tidspunkt en negativ egenkapital på nesten 11,4 mill. kr. Når det gjelder Stord lufthavn, så tilførte eierne selskapet mer egenkapital både i 2007 og 2008. På grunn av et betydelig driftsunderskudd i 2007, var over 60 % av egenkapitalen på 1 mill kr i selskapet Sunnhordland Lufthavn AS tapt ved utgangen av 2007. Det er også dokumentert behov for

⁴⁰ Stord lufthavn er eid 21 % av Hordaland fylkeskommune og 79 % av Stord kommune.

helt nødvendige investeringer på om lag 8 mill. kr ved Notodden flyplass, 11,5 mill. kr⁴¹ ved Skien lufthavn og 11 mill. kr ved Stord lufthavn.

At lufthavnene går med underskudd er for øvrig ikke noe som er unikt for akkurat "våre" tre lufthavner. Alle de regionale lufthavnene som Avinor driver har også driftskostnader som er til dels betydelig høyere enn driftsinntektene, jf. Tabell 6-2. Dersom Avinor skal overta driften av de tre lufthavnene, har vi anslått at det, ved dagens driftsopplegg og rutetilbud ved lufthavnene, kan påregnes et årlig driftsunderskudd ekskl. avskrivninger på rundt 4 mill. kr ved Notodden flyplass, om lag 3 mill. kr ved Skien lufthavn og rund 3 mill. kr også ved Stord lufthavn. Vi har ikke tatt med utgifter til AFIS-tjenesten, som i dag dekkes av Avinor gjennom tilskudd. I 2008 er det samlede tilskuddet til de tre aktuelle lufthavnene på ca. 13,6 mill. kr. Det er imidlertid grunn til å tro at driftskostnadene vil øke en del dersom driften overføres fra kommunene til staten (Avinor), i og med at eventuelle synergieffekter mot annen kommunal drift blir borte, samt at "driftslogistikken" til Avinor er noe mer ressurskrevende enn dagens driftsopplegg ved lufthavnene.⁴²

Ved en ren bedriftsøkonomisk vurdering burde Avinor motta en betydelig økonomisk kompensasjon fra dagens eiere, dersom de overtar lufthavnene. Ut fra denne tilnærmingen og tidligere praksis fra overtakelsen av de regionale lufthavnene i 1997/1998, jf. kapittel 6.2.2, vil dette i realiteten bety at lufthavnene overtas gratis.

Dersom Avinor skal eie og drive lufthavnene, vil de "nye" lufthavnene konkurrere mot Avinor sine egne lufthavner i Haugesund, delvis Bergen og Gardermoen. Sandefjord lufthavn, Torp vil imidlertid få en "tyngre" aktør som konkurrent hvis Avinor overtar lufthavnen i Skien. Dersom dette medfører et bedre flyrutetilbud til/fra Skien lufthavn, eksempelvis gjennom statlige kjøp av flyruter (se nedenfor), kan dette bli en fordel for brukerne gjennom et bedre tilbud (flere ruter og/eller frekvenser på dagens ruter) og lavere priser.

I dag er lufthavnene både på Notodden, Skien og Stord truet av nedleggelse på grunn av voksende driftsunderskudd som må dekkes av eierne (kommunene). Dersom Avinor overtar lufthavnene blir deres fremtid en del av en større vurdering knyttet til framtidig flyplasstruktur i de respektive regioner. Beslutninger knyttet til fremtiden blir dermed løftet fra kommunale til statlige myndigheter. Det er imidlertid ikke opplagt om dette vil føre til at sannsynligheten for nedleggelse reduseres, slik vurderingen til næringslivet i de respektive regioner synes å være.

Våre vurderinger av dagens flyrutetilbud på de aktuelle lufthavnene er at flyruten mellom Notodden og Bergen drives med bedriftsøkonomisk overskudd, mens de andre rutene, kanskje med forbehold om ruten Stord-Oslo, går med underskudd. Ut fra spørreundersøkelsen er det et ønske blant deler av næringslivet om økt frekvens på dagens ruter, spesielt Stord-Oslo, samt om at det opprettes nye ruter. Nye innenlandsruter er spesielt ønsket til Trondheim fra alle tre lufthavnene og til Stavanger fra Notodden. Nye ruter vil kreve at staten innlemmer disse i sine flyrutekjøp på de regionale flyrutene (FOT-rutene). Vi har anslått at statens utgifter til kjøp av en daglig rundtur på de 5 mest ønskede innenlandsrutene, samt tre daglige rundturer mellom Stord og Gardermoen, vil koste rundt 50 mill. kr årlig. Dette er imidlertid et usikkert tall.

⁴¹ Store deler av disse investeringene er forutsatt å være utført i 2008.

⁴² Dette begrunnes delvis ut fra tallene i Tabell 6-2, samt fra uttalelser av flyplassjef Helen Agersborg Hanssen ved Notodden flyplass.

”Våre” tre lufthavners regionale betydning kan opplagt diskuteres. Befolkningen i influensområdet til Notodden flyplass og Skien lufthavn har god tilgjengelighet til Sandefjord lufthavn, Torp. Tilgjengeligheten til Gardermoen er også rimelig god, spesielt fra Notodden- og Kongsbergregionen. Både Torp, og ikke minst Gardermoen, har et godt utbygd flyrute-tilbud både til innenlandske og utenlandske destinasjoner. Når det gjelder Stord lufthavn, og befolkningen som sokner til denne, så har disse god tilgjengelighet til Haugesund lufthavn, Karmøy, og også til Flesland lufthavn (dog med en fergeoverfart på 35 min.). For industrien som er lokalisert i nærheten av Stord lufthavn, er flyrutetilbudet til Oslo viktig, spesielt i forhold til spart reisetid. Våre enkle regneeksempler i kapittel 4.2 over generaliserte reise-kostnader ved bruk av de alternative lufthavnene, viser også at tilbringertiden, og verdsettingen av denne, er kritisk i forhold til hvilken lufthavn det rent privatøkonomisk er gunstigst å benytte, dersom rutetilbudet for øvrig er i samsvar med den reisendes ønsker.

Med den tilgjengeligheten som befolkningen og næringslivet rundt de tre aktuelle lufthavnene har til de alternative lufthavnene, kan vi vanskelig se at flyrutetilbudet ved de lokale lufthavnene er kritiske i forhold til utviklingen av næringslivet i de aktuelle regionene. Det er et fåtall bedrifter i Notodden- og Kongsbergregionen som benytter flyrutetilbudet til/fra Bergen mye. Disse vil tape noe, gjennom økt tidsbruk ved reising til alternativ lufthavn, dersom flyrute-tilbudet skulle forsvinne. For mange av de andre bedriftene er flyrutetilbudet ved Notodden flyplass lite interessant. Vi kan si det slikt at dagens flyrutetilbud til/fra Notodden er viktig for noen svært få.

Når det gjelder betydningen av flyrutetilbudet ved Skien lufthavn for befolkningen og næringslivet som sokner til denne lufthavnen, kan vi heller ikke her si at dagens tilbud er spesielt kritisk for befolkningens reiseaktivitet og næringslivets konkurransevne. Selv om flyrutetilbudet er betydelig bedre her enn ved Notodden flyplass, er alternative reisemåter og flyrutetilbudet til/fra Torp lettere tilgjengelig. Vi kan også her si at flyrutetilbudet til/fra Skien er viktig for relativt få.

I forhold til Stord lufthavn, og flyrutetilbudet her, er tilgjengeligheten til alternative transport-tilbud dårligere enn ved de to andre lokale lufthavnene. Samtidig er mye av reiseaktiviteten rettet mot Oslo, slik at alternative reisemåter til fly er svært lite aktuelle. Det er derfor riktig å si at den lokale flyplassen og flyrutetilbudet til/fra hovedstaden, betyr mye for industrimiljøet rundt Stord. Når trekantsambandet stod ferdig i 2000, og det ble mulig å kjøre fergefritt til Haugesund, ble imidlertid tilgjengeligheten til Karmøy lufthavn kraftig forbedret. Stord lufthavn er såldes mindre viktig i 2008 enn i årene før det ble mulig å kjøre fergefritt sørover. Når det gjelder Stord lufthavn, og dagens flyrutetilbud til/fra Oslo, kan vi si at dette er viktig, men ikke kritisk viktig, for deler av reiseaktiviteten til de store industrivirksomhetene i regionen.

De tre aktuelle lufthavnene har imidlertid funksjoner ut over det regulære flyrutetilbudet som er etablert der. Notodden flyplass har eksempelvis Norges nest største flyverksted, med all verksteddrift for hele den kommersielle sjøflyflåten. Flyplassen benyttes også ved drivstoff-fylling av redningstjenesten og ambulansfly. Forsvaret benytter også Notodden flyplass til trening på instrumentflyging med de helikoptrene de har stasjonert på Rygge. I tillegg er det en betydelig småflyaktivitet ved flyplassen. Dette er det også ved Skien lufthavn, som i tillegg har en funksjon i tilknytning til sivil og militær skoleflyging. Stord lufthavn benyttes eksempelvis en god del av Lufttransport AS samt av helikopterselskapene som betjener olje-plattformene i Nordsjøen i forbindelse med treningsflyging. Den type aktiviteter som her nevnes, er ikke så lett å få til på større lufthavner med mye trafikk, både i forhold til ”deling”

av luftrommet, men også i forhold til at denne aktiviteten genererer svært lite eller ingen inntekter til flyplasser.

8.2 SAMFUNNSØKONOMISKE VURDERINGER

Fordelen for samfunnet med færre lufthavner, er at ressursbruken knyttet til driften av flyplassene reduseres. Dersom reduksjonen i kostnader er større enn brukernes nyttetap, kan vi si at en reduksjon i antall lufthavner er samfunnsøkonomisk lønnsom. Dette er under forutsetning av at nedleggelsen av lufthavnene ikke gir andre negative eksterne effekter som bør tas inn i regnestykket. Slike eksterne effekter vil typisk være miljøutslipp. Dersom en lokal lufthavn legges ned, kan dette innebære noe økning i biltrafikken til/fra de alternative lufthavnene. Dette kan gi en økning i ulykkeskostnadene samt medføre økt utslipp av CO₂. Samtidig vil bortfallet av flygninger, føre til at eksisterende flyruter kan utnyttes bedre slik at totalt antall flybevegelser reduseres slik at vi oppnår reduserte miljøutslipp fra flyruteproduksjonen på de aktuelle destinasjonene. Hvordan nettoresultatet blir er imidlertid vanskelig å si.

Nå må det imidlertid påpekes at det godt kan være distriktpolitiske grunner til at en lufthavn opprettholdes selv om den ikke skulle oppvise samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dersom politikerne vektlegger velferden til de flybrukerne som skulle tape på nedleggelsen sterkt nok, vil en opprettholdelse kunne forsvares ut fra rent fordelings- og distriktpolitiske hensyn.⁴³

Samfunnsøkonomisk ligger hovedsakelig nytten for næringslivet og befolkningen av å opprettholde lufthavnene i Notodden, Skien og Stord og flyrutetilbudet til/fra disse, i det økte konsumentoverskuddet som trafikken på lufthavnene genererer ut over det konsumentoverskuddet bruk av alternative lufthavner ville gitt. I praksis vil dette være endringen generaliserte reisekostnader for brukerne ved å gjennomføre sine reiser fra andre lufthavner enn de lokale, jf. kapittel 4.2.

Normalt sett vil det å fjerne et flyrutetilbud føre til økte generaliserte reisekostnader og dermed en lavere transportstandard for brukerne. Hvor stor ulempen vil bli, avhenger av om flyrutetilbudet på de alternative lufthavnene påvirkes av at tilbudet ved de lokale lufthavnene blir borte. Hvis flyrutetilbudet på en lufthavn nedlegges, vil en god del av de reisene som ble gjennomført her, overføres til andre flyplasser. Økt etterspørsel etter flyreiser fra en lufthavn, vil kunne føre til et bedre tilbud her, enten gjennom økt frekvens eller lavere priser. Dette gir naturlig nok en nytteøkning for brukerne. Dette betyr at vi ikke kan betrakte nedleggelsen av et flyrutetilbud rent isolert, men det er viktig å ta høyde for hva dette kan bety for tilbudet fra andre lufthavner.

Sammenhengen mellom konsumentoverskudd (KO) og samfunnsøkonomisk lønnsomhet (SO), kan anskueliggjøres på to ulike måter: La oss anta at brukernes verdsetting av flyrutetilbudet ved en lufthavn eller konsumentoverskuddet betegnes KO, trafikkinntektene ved lufthavnen er I, kostnadene ved å drive lufthavnen er K, mottatt tilskudd er T mens samfunnets effektivitetstap ved skaffe til veie tilskuddet T er (aT). Trafikkinntektene fratrukket kostnadene, (I-K), utgjør det man tradisjonelt kaller produsentoverskuddet, PO. Størrelsen a sier noe om det samfunnsøkonomiske ressurstapet ved at staten krever inn penger. Størrelsen på skattetapet, a, er diskutert i en veileder utgitt av Finansdepartementet (2005) med henvisning

⁴³ Dette er nærmere drøftet i Jørgensen m.fl. (2008) når det gjelder riksvegfergedriften i Norge.

til kapittel 7 i NOU 27 (1997).⁴⁴ I Norge er a anslått til ca. 0,20; dvs. det koster om lag 20 kr å kreve inn 100 kr i skatter og avgifter. Ut fra dette kan den samfunnsøkonomiske lønnsomheten (SO) av flyrutetilbudet ved lufthavnen skrives som:

$$(8-1) \quad SO = KO + PO - aT = KO + I - K - aT = KO - (K-I) - aT$$

Samfunnsøkonomisk overskudd av flyrutetilbudet ved en lufthavn kan dermed beregnes ut fra flybrukernes samlede betalingsvillighet for tilbudet, $(KO + I)$, fratrukket kostnadene ved å drifte lufthavnen og effektivitetstapet ved å kreve inn nødvendig tilskudd. Hvis vi videre antar at tilskuddet til en lufthavn (T) er akkurat tilstrekkelig til at lufthavnen går i bedriftsøkonomisk balanse, vil $T = (K - I)$. Da vil i følge (8-1), samfunnsøkonomisk overskudd ved en lufthavn også kunne skrives som:

$$(8-2) \quad SO = KO - T - aT = KO - T(1 + a)$$

Samfunnsøkonomisk overskudd ved en lufthavn blir da helt enkelt konsumentoverskuddet fratrukket nødvendig tilskudd og skattekostnader. En viktig påminnelse ut fra (8-2) er at en lufthavn, og flyrutetilbudet til/fra denne kan være samfunnsøkonomisk lønnsom selv om lufthavnen må ha tilskudd og således er bedriftsøkonomisk ulønnsom.⁴⁵

Hvis vi tar utgangspunkt i regnskapstallene i kapittel 5, kan vi sette opp følgende tall for de aktuelle lufthavnene basert på regnskapene fra 2007.

<i>Lufthavn</i>	<i>Inntekter (I)</i>	<i>Kostnader (K)*</i>	<i>Tilskudd (T)</i>	<i>Effektivitetstap (aT)</i>
Notodden (Tuven)	0,6 mill. kr	6,9 mill. kr	6,3 mill. kr	1,3 mill. kr
Skien (Geiteryggen)	6,6 mill. kr	15,7 mill. kr	9,1 mill. kr	1,8 mill. kr
Stord (Sørstokken)	7,6 mill. kr	18,1 mill. kr	10,5 mill. kr	2,1 mill. kr
Sum	14,8 mill. kr	40,7 mill. kr	25,9 mill. kr	5,2 mill. kr

* AFIS-tilskuddet fra Avinor er tatt med som en kostnad.

Med utgangspunkt i (8-2) ser vi at Notodden flyplass vil være samfunnsøkonomisk lønnsom dersom årlig $KO > 7,6$ mill. kr, Skien lufthavn vil være samfunnsøkonomisk lønnsom dersom årlig $KO > 10,9$ mill. kr og Stord lufthavn vil være samfunnsøkonomisk lønnsom dersom årlig $KO > 12,6$ mill. kr. Vi har ikke muligheter til å kvantifisere størrelsen på KO ved de aktuelle lufthavnene, men vi kan på bakgrunn av våre funn i dette arbeidet sette opp en tabell som oppsummerer fordelene og ulempene for ulike aktører ved at "våre" 3 aktuelle lufthavner med tilhørende flyrutetilbud eksisterer. Se Tabell 8-1.

⁴⁴ "Ulike empiriske undersøkelser viser store forskjeller i anslagene for marginalkostnaden ved skattefinansiering. Det anbefales etter en samlet vurdering å benytte en skattekostnad på 20 øre per krone." Sitat fra kapittel 4.4 i Finansdepartementets "Veiledning i samfunnsøkonomiske analyser" (2005).

⁴⁵ For en nærmere drøfting av samfunnsøkonomisk lønnsomhet og utfordringer knyttet til estimeringer av konsumentoverskuddet, kan vi vise til Jørgensen m.fl. (2008).

Tabell 8-1: Nytte (fordeler) og kostnader (ulempe) for ulike aktører av lufthavnene i Notodden, Skien og Stord ved gjeldende driftsopplegg høsten 2008.

<i>Aktør</i>	<i>Nytte (fordeler)</i>	<i>Kostnader (ulempe)</i>
Brukerne av flyrutetilbudet	– Økt transportstandard.	– Lavere kvalitet/mindre omfang på kommunale tjenester. – Dårligere flyrutetilbud fra nabolufthavner.
Andre brukere av flyplassene	– Trening på instrumentflyging. – Småflyaktiviteter – Skole- og instruksjonsflyging.	– Ingen ulemper ut over eventuell brukerbetaling.
Flyselskap som opererer på flyplassene	– Økt aktivitet og muligheter for fortjeneste.	– Kostnader og risiko ved operasjonene.
Eierkommunene	– Ringvirkninger knyttet til befolknings- og næringsutvikling. – Sysselsetting og skatteinntekter.	– Betaling av tilskudd som har en alternativ anvendelse.
Avinor	– Økt trafikk på egne lufthavner. – Avlastning av egne lufthavner (annen aktivitet).	– AFIS-tilskudd. – Konkurransen for egne lufthavner.
Samfunnet for øvrig	– Mindre tilbringertransport. – Utnyttelse av synergieffekter mot kommunal drift.	– Noe økt utslipp fra luftfarten. – Skattekostnad.

Brukerne av flyrutetilbudet

De som reiser med fly vil ha større eller mindre nytte av de aktuelle lufthavnene. Alt annet likt vil et transporttilbud ”ekstra” være en fordel for befolkningen og næringslivet i et område gjennom at regionens transportstandard forbedres. Ulempen for brukerne som er bosatt i de kommunene som yter tilskudd til driften av lufthavnene er at kommunen får mindre penger å bruke på de lovpålagte kommunale tjenestene. I tillegg vil det lokale flyrutetilbudet kunne medføre noe dårligere flyrutetilbud fra nabolufthavnene til de destinasjonene som har lokale flyrutetilbud. Dette gjelder Sandefjord lufthavn, Torp i forhold til flyrutene til/fra Bergen og Stavanger, samt Haugesund lufthavn, Karmøy i forhold til flyruten til Oslo.

Andre brukere av flyplassene

Alle ”våre” tre lufthavner har en god del annen aktivitet enn det etablerte flyrutetilbudet. Lufthavnene har således nytte knyttet til treningsflyging, privatflyging og skole- og instruksjonsflyging m.m. Dette gjelder spesielt flyplassen i Notodden og Skien lufthavn.

Flyselskap som opererer på flyplassene

Flyselskapene som opererer på lufthavnene; Bergen Air Transport, Avitrans Nordic og Sun Air of Scandinavia har naturlig nok nytte av flygningene gjennom økt aktivitet og muligheter for økt overskudd. Bergen Air Transport driver sin rute på Notodden med overskudd, og de to andre selskapene har kontrakter med garantiselskap som gjør at også disse vil drive produksjonen i balanse eller med overskudd. I forhold til Notodden flyplass bør det også nevnes at flyplassen har Norges nest største småflyverksted, blant annet med all verksteddrift for hele den norske kommersielle sjøflyflåten.

Eierkommunene

Vertskommunene til flyplassene, Notodden, Skien og Stord, vil kunne oppleve positive ringvirkninger i form av eksempelvis bedriftsetableringer dersom den lokale flyplassen oppfattes som attraktiv. Dette gir, sammen med den sysselsettingen som er knyttet direkte til driften av lufthavnen økte skatteinntekter til kommunen. Bortsett fra en bedriftsleder på Notodden som påstår at han etablerte bedriften her blant annet på grunn av flyplassen og flyruten til/fra Bergen, har vi ingen indikasjoner på at flyplassene er viktige i forhold til lokale bedriftsetableringer. Ulempen for vertskommunene er de kommunale bidragene som går med til å dekke driftsunderskudd ved lufthavene, som alternativt kunne vært benyttet til andre kommunale oppgaver.

Avinor

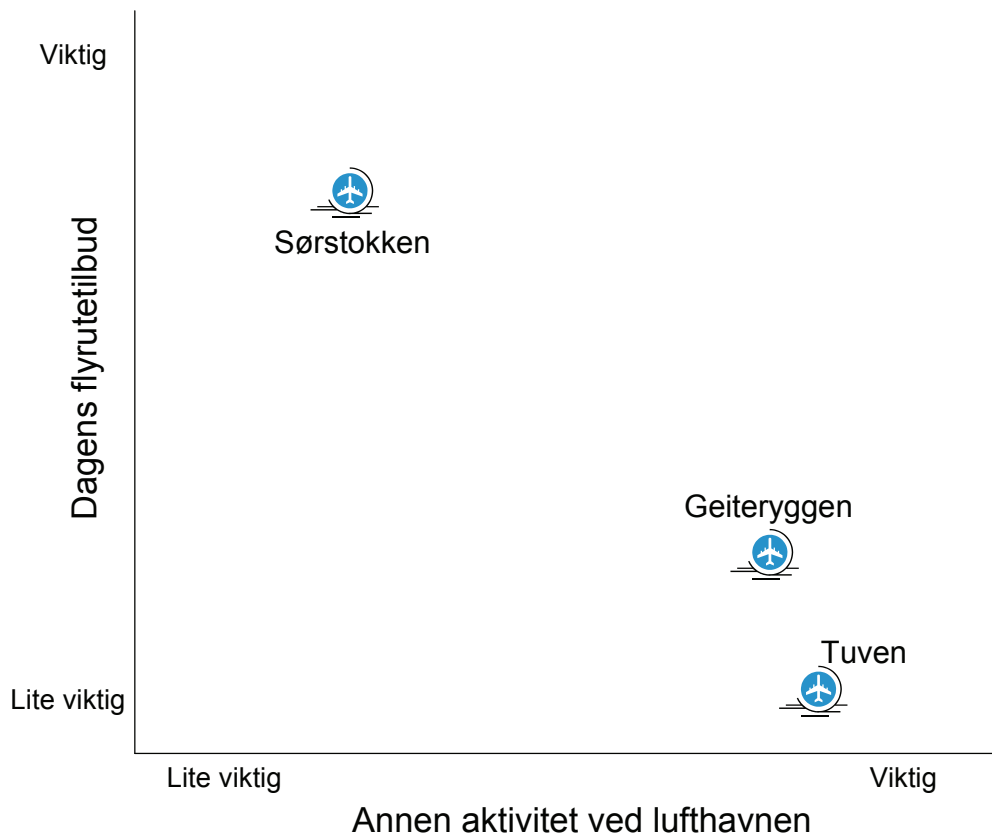
Flyrutetilbudet til/fra lufthavnene i Notodden, Skien og Stord genererer en del inntekter på Avinor sine lufthavner i Bergen og Stavanger. Videre bidrar annen aktivitet som treningsflyging, skole- og instruksjonsflyging etc. til å avlaste tilsvarende aktiviteter på Avinor sine lufthavner. Ulempen for Avinor er at de må yte tilskudd til AFIS-tjenesten ved lufthavnene (13,6 mill. kr i 2008) samt at lufthavnenes flyrutetilbud til/fra Bergen og Stavanger (og delvis Stockholm) konkurrerer med tilsvarende rutetilbud på Avinor sine lufthavner (Karmøy spesielt, men også noe i forhold til Flesland og Gardermoen). Dette gir et potensielt bortfall av trafikkinntekter for Avinor.

Samfunnet for øvrig

Når det gjelder samfunnet generelt, vil vi påpeke at lokale flyrutetilbud innebærer mindre tilbringertransport i forbindelse med flyreiser. Dette gir blant annet effekter i forhold til trafikk-sikkerhet, miljøutslipp. Videre gjør selve driftsopplegget ved flyplassene at ressursbruken knyttet til driften er lavere enn den ville vært ved et statlig eierskap. I og med at de lokale flyrutetilbudene innebærer flere flybevegelser enn en ville hatt dersom tilbudene ikke eksisterte, innebærer også de lokale flyrutene noe mer miljøutslipp fra luftfarten enn en ellers ville hatt. I og med at driften ved lufthavnene krever tilskudd fra det offentlige, påløper derigjennom en skattekostnad gjennom behovet for økt skatteinnkreving.

Ut fra diskusjonene ovenfor, har vi i Figur 8-1 forsøkt å posisjonere ”våre” tre aktuelle lufthavner nyttemessig i en figur der vi har vurdert lufthavnens betydning for regionen den ligger i, i forhold til viktigheten av dagens flyrutetilbud til/fra lufthavnen (vertikal akse) og viktigheten av de andre aktivitetene som er knyttet til lufthavnen (horisontal akse).

Som det framgår av Figur 8-1 vurderer vi at Tuven flyplass på Notodden har sin viktigste funksjon knyttet til andre aktiviteter enn selve flyrutetilbudet. Det motsatte mener vi er tilfelle for Sørstokken lufthavn på Stord. Her er det flyrutetilbudet til/fra hovedstaden som er viktigst. Geiteryggen lufthavn kommer her i en mellomstilling. Basert på tilbakemeldingene fra næringslivet, og den relativt korte avstanden mellom denne lufthavnen og Sandefjord lufthavn, Torp, mener vi at også Skien lufthavn, i likhet med flyplassen på Tuven, har sin viktigste funksjon knyttet til andre luftfartsaktiviteter enn selve flyrutetilbudet.



Figur 8-1: Visualisering av viktigheten av dagens flyrutetilbud og andre aktiviteter ved lufthavnene i Notodden, Skien og Stord.

Vi har ovenfor anslått et årlig tilskuddsbehov (inkludert effektivitetstap) på vel 31 mill. kr for alle "våre" tre lufthavner ved dagens driftsopplegg. Dette fordeler seg med 7,6 mill. kr, 10,9 mill. kr og 12,6 mill. kr på henholdsvis Notodden flyplass, Skien lufthavn og Stord lufthavn. Dersom vi godtar disse tallene, kan vi si at lufthavnene er samfunnsøkonomisk lønnsomme dersom befolkningens og næringslivets betalingsvillighet for å opprettholde aktivitetene ved lufthavnene er større enn de angitte tilskuddsbeløp. Hvis vi tar utgangspunkt i antall innbyggere i influensområdet til lufthavnene, jf. Tabell 2-1, innebærer dette en nødvendig årlig betalingsvillighet per innbygger på 106 kr, 80 kr og 370 kr for at henholdsvis Notodden flyplass, Skien lufthavn og Stord lufthavn skal kunne betraktes som samfunnsøkonomisk lønnsom.⁴⁶

Ut fra våre data kan vi ikke si om denne betalingsvilligheten er til stede eller ikke. For å få bedre kunnskaper om dette kunne det gjennomføres reisevaneundersøkelser blant brukerne av flyrutetilbudet på "våre" tre lufthavner, der en fikk gode data på bosted og bestemmelsessted til de reisende. Dette ville gjøre det mulig, med en rimelig grad av sikkerhet, å kunne anslå flybrukernes endrede generaliserte reisekostnader ved bruk av alternative lufthavner. Videre burde det foretas en nærmere analyse av den samfunnsmessige betydningen av de andre luftfartsrelaterte aktivitetene (blant annet skole- og instruksjonsflyging og annen allmenn flyging) ved de tre aktuelle lufthavnene.

⁴⁶ Vi antar som en forenkling at det ikke er betalingsvillighet, for å opprettholde lufthavnene blant innbyggerne andre steder i landet.

REFERANSER

- Boye, K., og Meyer, C. B. (2008). *Fusjoner og oppkjøp*
- Bråthen, S., Eriksen, K., Johansen, S., Killi, M., Lillebakk, L., Lyche, L., Sandvik, E., Strand, S., og Thune-Larsen, H. (2006). *Samfunnsøkonomiske analyser innen luftfart. Samfunnsøkonomi og ringvirkninger. Del 1: Veileder*. Rapport 0606 a, Møreforskning, Molde.
- Button, K. (1993). *Transport economics* (2 utg.). Edward Elgar, Aldershot.
- Dahl, G. A., Hansen, T., Hoff, R., og Kinserdal, A. (1996). *Verdsettelse i teori og praksis*. Cappelen akademiske forlag,
- Damodaran, A. (2002). *Investment valuation: Tools and Techniques for Determining the Value of Any Asset* (2nd utg.). Wiley,
- Finansdepartementet (2005). *Veiledning i samfunnsøkonomiske analyser*.
- Gjesdal, F., og Johnsen, T. (1999). *Kravsetting, lønnsomhetsmåling og verdivurdering*. Cappelen akademiske forlag,
- Gjølberg, O., og Johnsen, T. (2007). *Investeringer i produksjon av fornybar energi: Hvilket avkastningskrav bør Enova SF legge til grunn?*
- Google Maps Distance Calculator. (2008). <http://www.daftlogic.com/projects-google-maps-distance-calculator.htm>.
- Hanssen, T.-E. S., Mathisen, T. A., og Solvoll, G. (2008). *Polarsirkelen lufthavn. Trafikale og økonomiske konsekvenser av ny flyplass i Rana*. SIB rapport 1/2008, Handelshøgskolen i Bodø.
- Innst. S. nr. 240 (2003-2004). *Innstilling frå samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2006-20015*.
- Innst. S. nr. 269 (2001-2002). *Innstilling fra samferdselskomiteen om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett*.
- Janic, M. (1999). Behaviour of Western European scheduled airlines during the market liberalisation process. In M. Beauthé og P. Nijkamp (Eds.), *New contributions to transportation analysis in Europe*. Ashgate Aldershot.
- Jørgensen, F., Mathisen, T. A., og Solvoll, G. (2008). *Verdsetting av fergetilbudet i Norge*. SIB rapport 4/2008, Handelshøgskolen i Bodø.
- Koller, T., Wessels, D., Goedhart, M., og Copeland, T. E. (2005). *Valuation: measuring and managing the value of companies* (4 utg.). Wiley, Hoboken, N.J.
- Lian, J. I., Bråthen, S., Johansen, S., og Strand, S. (2005). *Luftfartens samfunnsnytte. Dokumentasjon av nytte og skisse til et løpende rapporteringssystem*. TØI rapport 807/2005, Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Lian, J. I., Rønnevik, J., og Thune-Larsen, H. (2008). *Ny Hammerfest lufthavn: marked, samfunnsøkonomi og ringvirkninger*. TØI rapport 973/2008, Transportøkonomisk institutt, Oslo.

NOU 27 (1997). *Nytte-kostnadsanalyser - Prinsipper for lønnsomhetsberegninger i offentlig sektor*.

Ramjerdi, F., Rand, L., Sætermo, I.-A. F., og Sælensminde, K. (1997). *The Norwegian value of time study*. TØI-rapport 379/1997, Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010-2019 (2008). *Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019*.

St. meld. nr. 15 (1994-1995). *Om statens engasjement i regional luftfart*.


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

St.prp. nr. 61 (2001-2002). *Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett*.

Statens vegvesen (2006). *Konsekvensanalyse. Håndbok 140 - Veiledning*.

Spørreskjema for næringslivet i influensområdet til Notodden flyplass

www.questback.com - print preview
Side 1 av 6



Handelshøgskolen
i Bodø

Si din mening om Notodden lufthavn!

Dit svar er anonymt
Les om anonymitet her...

Spørsmål om bedriften

1) Hvor mange årsverk har bedriften du arbeider i? (Avvelgning en der du arbeider dersom bedriften er en del av et større konsern).

- Velg alternativ - ▾

2) I hvilken kommune ligger bedriften?

- Velg alternativ - ▾

3) I hvilken næringsgruppe er bedriftens hovedaktivitet?

- Jordbruk, skogbruk og fiske
- Industri og bergverksdrift
- Kraft- og vannforsyning
- Bygge- og anleggsvirksomhet
- Varehandel, hotell-, overnattings- og restaurantervirksomhet
- Transport og kommunikasjon
- Finansiell tjenesteyting og forsikring
- Forretningsmessig tjenesteyting og eiendomsdrift
- Offentlig administrasjon
- Undervisning og forskning
- Helse- og sosialtjenester
- Kulturvell og personlig tjenesteyting
- Annet

➤

Denne informasjonen vises kun i forbindelse med rapporteringen.
Følgende vurderer nå verna opplytt for at spørsmåle skal visast for respondentane:
Handelshøgskolen i Bodø

4) Du oppgav annen kommune. Hvilken kommune er dette?

➤

Denne informasjonen vises kun i forbindelse med rapporteringen.

www.questback.com - print preview
Side 2 av 6

Følgende vurderer nå verna opplytt for at spørsmåle skal visast for respondentane:
Handelshøgskolen i Bodø

Spørsmål knyttet til arbeidsrelaterte reiser

5) Du oppgav annen næringsgruppe. Hvilken næringsgruppe er dette?

6) Hvor mange tjenestereiser med fly vil du ansis at ansatte i bedriften foretar i et "normalt"? (Bruk hele tall. En tur/retur reise regnes som 1 reise).

7) Hvor mange kunde- og leverandørisasik møtar bedriften i løpet av et "normalt"? (der det benyttes fly på en del av reisene) (Bruk hele tall. En tur/retur reise regnes som 1 reise).

8) Hvordan vil du ansis at bedriftens tjenestereiser med fly fordeler seg på følgende lufthavner?

	0% av reisene	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100% av reisene
Notodden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lufthavn, Lufthavn, TUVen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sliken, Lufthavn, Gøltveggan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oslo, Lufthavn, Gardemoen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sandefjord, Lufthavn, Torp	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Årnes, Lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

➤

Denne informasjonen vises kun i forbindelse med rapporteringen.
Følgende vurderer nå verna opplytt for at spørsmåle skal visast for respondentane:
Årnes lufthavn - 10%
Årnes lufthavn - 20%
Årnes lufthavn - 30%
Årnes lufthavn - 40%
Årnes lufthavn - 100%

Amnen lufthavn - 100% av reisene
 eller
 Amnen lufthavn - 60%
 Amnen lufthavn - 70%
 eller
 Amnen lufthavn - 80%
 Amnen lufthavn - 90%
 eller
 Amnen lufthavn - 50%

9) Du oppgav amnen lufthavn. Hvilken lufthavn er dette?

10) Hvor viktig mener du Notodden lufthavn, Tuven er for driften og utviklingen av din bedrift?

- Særlig viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Lite viktig
 Ikke viktig

11) Hvor viktig er det for din bedrift å kunne benytte Notodden lufthavn, Tuven til chartering av fly i forbindelse med flyreiser?

- Særlig viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Lite viktig
 Ikke viktig

12) Hvor viktig mener du Notodden lufthavn, Tuven med dagens flyrute tilbud er for næringslivet i lufthavnens nærområde?

- Særlig viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Lite viktig
 Ikke viktig

Dersom det skulle opprettes flyruter fra Notodden lufthavn til nye destinasjoner (byer), hvilken destinasjon ville din bedrift da foretrekke?

13) Viktigste destinasjon

14) Nest viktigste destinasjon

15) Tredje viktigste destinasjon

Spørsmål knyttet til private reiser

16) Hvor viktig mener du Notodden lufthavn, Tuven er for private reiser der bruk av fly er naturlig?

- Særlig viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Lite viktig
 Ikke viktig

17) Hvor mange private reiser med fly vil du anså at din husstand foretar i et "normalt" år? (Skriv kun tall. En tur/retur reise regnes som 1 reise).

18) Hvordan vil du anså at husstandens private reiser med fly fordeler seg på følgende lufthavner?

	0% av reisene	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100% av reisene
Notodden lufthavn, Tuven	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Slien lufthavn, Gøllerfjogen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oslø lufthavn, Gårdermoen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sandefjord lufthavn, Torp	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amnen lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dinns informasjon vises kun i forbindelse med spørsmålene.

Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:

Amen Lufthavn - 10%
 Amen eller Bergen - 20%
 Amen Lufthavn - 30%
 Amen eller Bergen - 30%
 Amen Lufthavn - 40%
 Amen Lufthavn - 50% av reisene
 Amen Lufthavn eller Bergen - 50%
 Amen Lufthavn - 60%
 Amen Lufthavn - 70%
 Amen Lufthavn - 80%
 Amen Lufthavn - 90%
 Amen eller Bergen - 90%
 Amen Lufthavn - 50%

19) Du oppgav amen lufthavn. Hvilken lufthavn er dette?

Generelle spørsmål knyttet til lufthavnen

20) Hvor viktig mener du Notodden lufthavn, Tuven med dagens flyrute tilbud er for befolkningen i lufthavnens nærområder?

- Særlies viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Litt viktig
 Ikke viktig

21) Notodden kommune eller Tuven flyplass. Hvor enig er du i følgende påstander om flyplassen?

	Verken				
	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	
Notodden lufthavn bør få flere flyruter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notodden lufthavn bør legges ned og ressurser nedvendig for å drifte lufthavnen bør rettes mot annen infrastruktur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notodden lufthavn er viktig for regionen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Staten (Avinor) bør overta driften av Notodden lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Staten bør subsidiere driften av flyruter fra notodden lufthavn til sentrale byer i Sør-Norge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notodden lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Bergen enn Sandefjord lufthavn, Torp	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notodden lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Bergen enn Sken lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Geltervågen
 Notodden lufthavn kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Bergen kan benytte Sken lufthavn, Geltervågen

Notodden lufthavn kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Bergen kan benytte Sandefjord lufthavn, Torp




22) Dersom du har andre kommentarer til Notodden lufthavn og flyrute tilbudet på lufthavnen, kan du skrive dette her

Spørreskjema for næringslivet i influensområdet til Skien lufthavn

https://www.questback.com/sa/dov_dli/ShowQuest?Preview=True&QuestID=127091... 08.12.2008

www.questback.com - print preview

Side 1 av 6



Si din mening om Skien lufthavn!

Ditt svar er anonymt
Les om anonymitet her...

Spørsmål om bedriften

1) Hvor mange årsverk har bedriften du arbeider i? (Avdelingen der du arbeider dersom bedriften er en del av et større konsern).

- Velg alternativ -

2) I hvilken kommune ligger bedriften?

- Velg alternativ -

3) I hvilken næringsgruppe er bedriftens hovedaktivitet?

- Jordbruk, skogbruk og fiske
- Industri og bergverksdrift
- Kraft- og vannforsyning
- Bygge- og anleggsvirksomhet
- Varehandel, hotell-, overnattings- og restaurantervirksomhet
- Transport og kommunikasjon
- Finansiell tjenesteyting og forsikring
- Forretningsmessig tjenesteyting og eiendomsdrift
- Offentlig administrasjon
- Undervisning og forskning
- Helse- og sosialtjenester
- Kultur- og personlig tjenesteyting
- Annet

➔

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være opplyst for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilken kommune ligger bedriften - Annet kommune

4) Du oppgav annen kommune. Hvilken kommune er dette?

➔

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.

https://www.questback.com/sa/dov_dli/ShowQuest?Preview=True&QuestID=127091... 08.12.2008

www.questback.com - print preview

Side 2 av 6

Følgende kriterier må være opplyst for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilken næringsgruppe er bedriftens hovedaktivitet - Annet

5) Du oppgav annen næringsgruppe. Hvilken næringsgruppe er dette?

➔

Spørsmål knyttet til arbeidsrelaterte reiser

6) Hvor mange tjenestereiser med fly vil du ansle å ansatte i bedriften foretar i et "normalår"? (Bruk hele tall. En tur/retur reise regnes som 1 reise).

➔

7) Hvor mange kunde- og leverandørbesøk mottar bedriften i løpet av et "normalår" der det benyttes fly på en del av reisen? (Bruk hele tall. En tur/retur reise regnes som 1 reise).

➔

8) Hvordan vil du ansle at bedriftens tjenestereiser med fly fordeler seg på følgende lufthavner?

	0% av reiser	10% av reiser	20% av reiser	30% av reiser	40% av reiser	50% av reiser	60% av reiser	70% av reiser	80% av reiser	90% av reiser	100% av reiser
Skien lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oslo lufthavn, Gardermoen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sandefjord lufthavn, Torp	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Årnes lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

➔

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være opplyst for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilken lufthavn er det som er valgt - Årnes lufthavn

Årnes lufthavn - 20%
Årnes lufthavn - 30%
Årnes lufthavn - 40%

Aamen lufthavn - 100% av reisene	<input type="radio"/>
Aamen lufthavn - 60%	<input type="radio"/>
Aamen lufthavn - 70%	<input type="radio"/>
Aamen lufthavn - 80%	<input type="radio"/>
Aamen lufthavn - 90%	<input type="radio"/>
Aamen lufthavn - 50%	<input type="radio"/>

9) Du oppgav aamen lufthavn. Hvilken lufthavn er dette?

10) Hvor viktig mener du Skien lufthavn, Gøtteryggen er for driften og utviklingen av din bedrift?

- Særlig viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Lite viktig
 Ikke viktig

11) Hvor viktig er det for din bedrift å kunne benytte Skien lufthavn, Gøtteryggen til chartering av fly i forbindelse med flyreiser?

- Særlig viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Lite viktig
 Ikke viktig

12) Hvor viktig mener du Skien lufthavn, Gøtteryggen med dagens flyrutebilbud er for næringslivet i lufthavnens nærområde?

- Særlig viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Lite viktig
 Ikke viktig

Dersom det skulle opprettes flyruter fra Skien lufthavn til nye destinasjoner (byer), hvilken destinasjon ville din bedrift da foretrekke?

13) Viktigste destinasjon

14) Nest viktigste destinasjon

15) Tredje viktigste destinasjon

Spørsmål knyttet til private reiser

16) Hvor viktig mener du Skien lufthavn, Gøtteryggen er for private reiser der bruk av fly er naturlig?

- Særlig viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Lite viktig
 Ikke viktig

17) Hvor mange private reiser med fly vil du anså at din husstand foretar i et "normalt" år? (Skriv kun tall. En tur/retur reise regnes som 1 reise).

18) Hvordan vil du anså at husstandens private reiser med fly fordeler seg på følgende lufthavner?

	0% av reisene	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100% av reisene
Skien lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gøtteryggen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Norddalen lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tusen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oslo lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gardermoen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sandefjord lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Torp	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aamen lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dinns informasjon vises kun i forbindelse med innlegget.

Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:

Ammen Lufthavn - 10%
 Ammen Lufthavn - 20%
 Ammen Lufthavn - 30%
 Ammen Lufthavn - 40%
 Ammen Lufthavn - 50%
 Ammen Lufthavn - 60%
 Ammen Lufthavn - 70%
 Ammen Lufthavn - 80%
 Ammen Lufthavn - 90%
 Ammen Lufthavn - 100%

19) Du oppgav ammen lufthavn. Hvilken lufthavn er dette?

Generelle spørsmål knyttet til lufthavnen

20) Hvor viktig mener du Skien lufthavn, Geiteryggen med dagens flyrutebudet er for befolkningen i lufthavnens nærområder?

- Særligst viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Litt viktig
 Ikke viktig

21) Skien kommune eier Skien lufthavn, Geiteryggen. Hvor enig er du i følgende påstander om lufthavnen?

	Verken				
	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	
Skien lufthavn bør få flere flyruter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skien lufthavn bør legges ned og ressursene overføres til andre lufthavner i regionen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skien lufthavn bør revideres mot annen infrastruktur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skien lufthavn er viktig for regionen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skien (Avinor) bør overta driften av Skien lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Staten bør subsidiere driften av flyruter fra Skien lufthavn til periferale byer i Sør-Norge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skien lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Bergen enn Sandefjord lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skien lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Stavanger enn Sandefjord lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skien lufthavn er et bedre alternativ for reiser til/fra Stockholm enn Oslo lufthavn, Gardermoen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>


- til/fra Stockholm enn Oslo lufthavn, Gardermoen
 Skien lufthavn kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Bergen kan benytte Sandefjord lufthavn, Torp
 Skien lufthavn kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Stavanger kan benytte Sandefjord lufthavn, Torp
 Skien lufthavn kan legges ned og passasjerer som skal til/fra Stockholm kan benytte Oslo lufthavn, Gardermoen

22) Dersom du har andre kommentarer til Skien lufthavn og flyrutebudet på lufthavnen, kan du skrive dette her

Spørreskjema for næringslivet i influensområdet til Stord lufthavn

www.questback.com - print preview

Side 1 av 6



Handelsskolen
i Bode

Sj din mening om Stord lufthavn!

Ditt svar er anonymt.
Les om analysen her: ...

Spørsmål om bedriften

1) Hvor mange årsverk har bedriften du arbeider i? (Aveilingen der du arbeider dersom bedriften er en del av et større konsern).

Vælg alternativ -

2) I hvilken kommune ligger bedriften?

Vælg alternativ -

3) I hvilken næringsgruppe er bedriftens hovedaktivitet?

- Jordbruk, skogbruk og fiske
- Industri og bergverksdrift
- Kraft- og vannforsyning
- Bygge- og anleggsvirksomhet
- Varehandel, hotell-, overnattings- og restaurantervirksomhet
- Transport og kommunikasjon
- Finansiell tjenesteyting og forsikring
- Forretningsmessig tjenesteyting og eiendomsdrift
- Offentlig administrasjon
- Undervisning og forskning
- Helse- og sosialtjenester
- Kulturell og personlig tjenesteyting
- Annet

4) Du oppgav annen kommune. Hvilken kommune er dette?

Dette informasjonen vises kun i forbindelse med rapporteringen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
I hvilken næringsgruppe er bedriftens hovedaktivitet? - Annet

Denne informasjonen vises kun i forbindelse med rapporteringen.

https://www.questback.com/sa/qbv_dtl/ShowQuest?Preview=True&QuestID=127367... 08.12.2008

www.questback.com - print preview

Side 2 av 6

Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
I hvilken næringsgruppe er bedriftens hovedaktivitet? - Annet

5) Du oppgav annen næringsgruppe. Hvilken næringsgruppe er dette?

6) Spørsmål knyttet til arbeidsrelaterte reiser

6) Hvor mange tjenestereiser med fly vil du ansle å ansette i bedriften i løpet av et "normalt" år der det benyttes fly på en del av reisen? (Bruk hele tall. En tur/retur reise regnes som 1 reise).

7) Hvor mange kunde- og leverandørbesøk motor bedriften i løpet av et "normalt" år der det benyttes fly på en del av reisen? (Bruk hele tall. En tur/retur reise regnes som 1 reise).

8) Hvorvidt vil du ansle at bedriftens tjenestereiser med fly fordeler seg på følgende lufthavner?

	0% av reise	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100% av reise
Stord lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sørstokken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bergan lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flesland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Haugesund lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kvernberget	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amnen lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dette informasjonen vises kun i forbindelse med rapporteringen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:

Amnen lufthavn - 20%	Amnen lufthavn - 40%
Amnen lufthavn - 30%	Amnen lufthavn - 100% av reiser
Amnen lufthavn - 50%	Amnen lufthavn - 60%
Amnen lufthavn - 70%	

https://www.questback.com/sa/qbv_dtl/ShowQuest?Preview=True&QuestID=127367... 08.12.2008

eller	
Amen lufthavn - 30%	
Amen lufthavn - 90%	
eller	
Amen lufthavn - 50%	

9) Du oppgav amen lufthavn. Hvilken lufthavn er dette?

10) Hvor viktig mener du Stord lufthavn, Sørstokken er for driften og utviklingen av din bedrift?

- Særdels viktig
- Meget viktig
- Ganske viktig
- Litt viktig
- Ikke viktig

11) Hvor viktig er det for din bedrift å kunne benytte Stord lufthavn, Sørstokken til chartering av fly i forbindelse med flyreiser?

- Særdels viktig
- Meget viktig
- Ganske viktig
- Litt viktig
- Ikke viktig

12) Hvor viktig mener du Stord lufthavn, Sørstokken med dagens flyrutetilbud er for næringslivet i lufthavnens nærområde?

- Særdels viktig
- Meget viktig
- Ganske viktig
- Litt viktig
- Ikke viktig

Person det skulle opprettes flyruter fra Stord lufthavn til nye destinasjoner (byer), hvilken destinasjon ville din bedrift da foretrekke?

13) Viktigste destinasjon

14) Nest viktigste destinasjon

15) Tredje viktigste destinasjon

Spørsmål knyttet til private reiser

16) Hvor viktig mener du Stord lufthavn, Sørstokken er for private reiser der bruk av fly er naturlig?

- Særdels viktig
- Meget viktig
- Ganske viktig
- Litt viktig
- Ikke viktig

17) Hvor mange private reiser med fly vil du anslå at din husstand foretar i et "normalår"? (Skriv kun tall. En tur/retur reise regnes som 1 reise).

18) Hvordan vil du anslå at husstandens private reiser med fly fordeler seg på følgende lufthavner?

	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
Stord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sørstokken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bergen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flesland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Haugesund	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lufthavn,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kernøy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Du har informasjonen vises kun i forbindelse med utvalgte spørsmål. Du kan også se resultatene på et øyeblikk ved å klikke på "Vis resultat" for respondenten:

eller	
Amen lufthavn - 20%	
Amen lufthavn - 10%	
eller	
Amen lufthavn - 30%	
Amen lufthavn - 40%	
eller	
Amen lufthavn - 200% av reisene	
Amen lufthavn - 60%	

eller
 Aamen lufthavn - 70%
 Aamen lufthavn - 80%
eller
 Aamen lufthavn - 90%
 Aamen lufthavn - 50%

19) Du oppgav aamen lufthavn. Hvilken lufthavn er dette?

Generelle spørsmål knyttet til lufthavnen

20) Hvor viktig mener du Stord lufthavn, Sørstokken med dagens flyruteilbud er for befolkningen i lufthavnens nærområde?

- Særlig viktig
 Meget viktig
 Ganske viktig
 Litt viktig
 Ikke viktig

21) Stord kommune og Hordaland fylkeskommune eier Sørstokken lufthavn. Hvor enig er du i følgende påstander om lufthavnen?

	Verken				
	Svært enig	Litt enig	Litt ueinig	Svært ueinig	Svært ueinig
Stord lufthavn må få flere flyruter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stord lufthavn bør legges ned og ressursene nødvendige for å drifte lufthavnen bør rettes mot annen infrastruktur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stord lufthavn er viktig for regionen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Staten (Avinor) bør overta driften av Stord lufthavn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Staten bør kjøpe flyruter fra Stord lufthavn til sentrale byer i Sør-Norge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stord lufthavn er et bedre alternativ enn Bergen lufthavn, spesielt for reiser til/fra Oslo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stord lufthavn er et bedre alternativ enn Høgesund lufthavn, spesielt for reiser til/fra Oslo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22) Dersom du har andre kommentarer til Stord lufthavn, Sørstokken og flyruteilbudet på lufthavnen, kan du skrive dette her

© Copyright www.questback.com. All Rights Reserved.