

**Sammendrag:**

# Trafikkpotensialet for norske flyplasser

I dette prosjektet er det den *enkelte flyplass* som er i fokus, i den forstand at undersøkelsene først og fremst er rettet mot å kunne vurdere dimensjoneringsne framover i tid på nettopp denne flyplassen.

Tilnærmingen er direkte og 'nedenfra'. Dette begrunnes først og fremst i en hypotese om at stedsspesifikke områdekarakteristika og drivkrefter er så viktige at de kan skape store forskjeller i det relative trafikkpotensialet flyplasser imellom, og at disse drivkreftene ikke kan identifiseres uten gjennom en forståelse av lokale forhold: For det vi finner i Norge er systematiske likheter i generelle tendenser, samtidig som det er store og sannsynligvis systematiske *forskjeller* som karakteriserer den aktuelle vekst og vekstrate.

Det spesielt norske perspektivet kan illustreres ved at selv våre største flyplasser er små i internasjonal sammenheng. Den beskjedne trafikkmengden og den funksjonelle enkelhet av de aller fleste av flyplassene bør mane til varsomhet når det f eks gjelder å anvende metoder som er utviklet for de store flyplassene ute, bl a i lys av at disse styres mer av tunge generelle krefter enn av de lokale kreftene i flyplassens basisgeografiske kraftfelt.

*Basisprognosen* (for en flyplass) defineres her som det potensialet som ligger i dagens dynamikk, i dagens utvikling for folketall, reisefrekvens, kundegrunnlag og adferd. I denne definisjonen ligger at mange forhold, tiltak og begivenheter kan endre dette potensialet, i positiv eller negativ retning. Avhengig da av hvordan dagens generelle og stedsspesifikke dynamikk vurderes, kan en slik basisprognose være identisk med eller forskjellig fra den *strategiske planprognosen* for flyplassen, dvs den prognosen flyplasseieren vil planlegge sine investeringer på grunnlag av.

I dette prosjektet er vi ikke kommet lenger enn til å antyde en basisprognose for den enkelte flyplass, og også den med varierende plausibilitet. I tillegg har vi reist en rekke problemstillinger som grunnlag for å komme videre i arbeidet både med vekst- og markedsandelsprognoser.

Sentralt i rapporten og underlagsdokumentene er en systematisk gjennomgang av hver enkelt norsk flyplass. Her er det lagt særlig vekt på å definere det geografiske kraftfeltet i så stor detalj som mulig, med den hovedbegrunnelsen at dette er en nødvendig basis for enhver flyplassspesifikk potensialvurdering, uavhengig av tilnærming forøvrig. Kartleggingen av stedsspesifikke forhold utover dette, er gjennomført i varierende detalj, men knapt noen steder så

grundig at den kan betraktes som avsluttet i forhold til en 'forpliktende' prognose.

Som en bakgrunn for dette arbeidet og retningsgivende for arbeidet videre, har vi bl a diskutert prognosebegrepet i noen av dets mange avskygninger, konkurranseflaten mot andre transportmidler, forholdet mellom geografisk og funksjonelt kraftfelt i et hierarki, og folketallsutviklingen i Norge som drivkraft i flytrafikkutviklingen. Avslutningsvis har vi lagt særlig vekt på å argumentere for en nøye analyse av den trafikkutviklingen vi har observert de siste par år:

Diskusjonen av prognosen som terminologisk, metodisk og strategisk problem har fokus i forskjellen mellom deskriptive og prediktive modeller, dvs i forskjellen mellom å prognostisere fortid og framtid. Nøkkelpromblemene ligger her i prognosemulighetene for de uavhengige variable i modellen. I dette ligger f eks at en betinget prognose der betingelsene ikke er studert på den forpliktende måten som denne distinksjonen krever, egentlig ikke har noe med prediksjon å gjøre, i betydningen sannsynlighetsvurdert.

I forlengelsen av dette er vår generelle vurdering, som vel bekreftes av internasjonale trender mht praktisering, at ingen modell eller teknikk alene representerer den metodiske 'løsning'. Tvertimot, det er det bare en *kombinasjon av tilnærminger* som har potensial i seg til.

Etter å ha drøftet konkurransen og samspillet mellom fly og Hurtigruta, hurtigbåt, jernbane, bil og ekspressbuss, er den generelle hovedkonklusjonen at et framtidig vekstpotensial for fly ikke så mye ligger i overført trafikk som i evnen til å skape ny trafikk i gamle og nye delmarkeder. Kanskje vil flyet heller bli sin egen største konkurrent, gjennom en mer intens kamp enn før om omfordeling av trafikk mellom flyselskaper og flyplasser. Dette forhindrer ikke at disse konkurranseflatene er uinteressante i prognosesammenheng, fordi jo konkurransebetingelsene godt kan tenkes å bli andre enn i dag.

Gjennomgangen av den enkelte flyplass legger stor vekt på geografiske kraftfelt og basisvurderinger. Når det skal utarbeides en mer forpliktende planprognose, blir utfordringen å begrunne eventuelle avvik mellom denne og basisprognosen. Rapporten drøfter også noen eksempler på elementer som må inn i slike avviksanalyser:

For Kvernberget har vi vurdert Asplans forsøk på å justere foreliggende prognose i lys av perspektivene for den nye olje- og gassrelaterte aktiviteten i området. For Leirin har vi vurdert potensialet som kan ligge i reiselivstrafikken med fly, for denne flyplassen det viktigste delmarkedet. Leirin er jo helt spesiell i det norske flyplasslandskapet, i kraft av lokalisering, fysisk størrelse og tiltenkt funksjon, bl a slik at chartertrafikken er vesentlig større enn rutetrafikken. For Hovden kortbaneflyplass har vi vurdert den funksjonelle lekkasjen til Vigra, i kraft av de store tilbudsforskjellene de to naboflyplassene imellom. Systemet Notodden-Geiteryggen-Torp-Fornebu/Gardermoen er en mer omfattende drøfting av et funksjonelt hierarki på tvers av det geografiske. I Finnmark har vi vurdert Havøysund og Måsøy kommune, som ligger i utkanten av det geografiske kraftfeltet til fire flyplasser, og situasjonsbetinget

kan sogne til alle fire. Selv om Måsøy genererer lite flytrafikk, er dette et eksempel på at også valget til nær sagt den enkelte passasjer kan få betydning, når bare flyplassen det gjelder er liten nok og kampen mellom flyplasser tilspisser seg.

Som et eksempel på samspillet mellom tilbud og etterspørsel, har vi vurdert utviklingen over tid for ruteområdene Helgeland og Lofoten/Vesterålen, både for områdene som helhet og de enkelte flyplassene. Forståelsen av dette samspillet er et av de viktige elementene i en prognose på flyplassnivå. Betydningen av å tenke delmarkeder er eksemplifisert i en vurdering av sykereiser med fly i de samme to ruteområdene. Flyplasskraftfeltenes yttergrenser og interne struktur kan påvirkes av nye store transporttiltak. De mange store vegprosjektene på Nordmøre, f eks Krifast, i forhold til flyplassene Årø og Kvernberget er illustrerende eksempler på det, men også på at betydningen i dagens Norge ikke *trenger* å være stor.

Et kapittel belyser noen sammenhenger mellom folketallsutvikling og trafikkutvikling, og koblingen derfra til trafikkintensitet: Historisk har flytrafikken vokst svært mye sterkere enn folketallet, som jo i Norge vokser lite. Og slik er også perspektivet - på landsbasis fram mot år 2010 kan vi slå fast at den trafikkveksten som ligger i folketallsutviklingen 'som sådan' er meget beskjedent.

Det er altså økning i reisefrekvens, i reiseintensitet, som mye mer enn økning i folketall har skapt hierarkiet av flyplasser i Norge. Det er forskjell i intensitetsvekst som har skapt et trafikalt hierarki som er karakterisert av at de største flyplassene også er de mest trafikkintensive, dvs som skaper flest reiser pr innbygger i det basisgeografiske kraftfeltet. Dette er en viktig observasjon i en potensialanalyse: Er det de mindre flyplassene med liten intensitet i dag, eller de store med stor intensitet i dag som - i lys av de mekanismene som vil være viktige framover - også har størst vekstpotensial?

Avslutningsvis har vi drøftet kunnskapsmessige flaskehalser i arbeidet med framtidens trafikkprognoser, og der lagt særlig vekt på (1) prispolitikkenes betydning og mulighetene til å gjennomføre den ønskede politikken, ønsket da i forhold til betingelsene for adferdsmessig respons, og (2) i hvilken grad og i hvilke delmarkeder vi må snakke om hvilken grad av markedsmodenhet. Dette er koblet til en diagnose av trender i dagens trafikkutvikling, og som munner ut i en argumentasjon for at en strukturert og dyp analyse av denne utviklingen er en nødvendig forutsetning for og samtidig en enestående mulighet til å kunne utarbeide både gjennomsnittlige og flyplasspesifikke prognoser med ut-sagnskraft.