



Lufthavnstruktur

20. mai 2015

 **AVINOR**

1. Forord

Arbeidet med rapporten er gjennomført i perioden juni 2014 – mai 2015 som en del av NTP 2018 – 2027. Denne rapporten er en oppfølging av det arbeidet som ble levert i NTP's strategidokument.

Arbeidet er i hovedsak utført av Avinor. I prosjektgruppen har også Statens Vegvesen vært representert.

Arbeidet med samfunnsøkonomiske kost – nytteanalyser er utført av Høyskolen i Molde på oppdrag fra NTP.

Rapporten sendes på høring med høringsfrist 20. september d.å. Rapporten med kommentarer vil danne grunnlag for NTP's planforslag 2018 – 2027.

2. Oppdraget

Prosjektet «Lufthavnstruktur» er et av delprosjektene i arbeidet med Nasjonal Transportplan 2018 – 2027. Prosjektets oppgave er definert i Retningslinjer 1 for NTP 2018 – 2027:

«Samferdselsdepartementet ber etatene og Avinor om:

- En vurdering av luftfartens rolle og hvilke krav som bør stilles til luftfartstilbudet, herunder kriterier for transportstandard som f. eks trafikkvolum, kostnader og avstander.
- En vurdering av hvordan det kan legges til rette for at luftfarten i størst mulig grad skjer på kommersielle vilkår
- Tilrådinger knyttet til den framtidige utformingen av lufthavnnettet, herunder forslag til en konsolidering gjennom en reduksjon i antallet lufthavner sett i sammenheng med faktisk transportbehov, bl.a. i lys av standarden på annen transportinfrastruktur og videreutvikling av gjenværende lufthavner. Prioritering skal gjøres med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk netto nytte.
- Beregning av samfunnsøkonomisk netto nytte av forslag til eventuelle endringer i strukturen i lufthavnnettet.
- En vurdering av forholdet til tiltak innen andre transportsektorer.
- En vurdering av konsekvensene for statens kjøp av flyruter av etatenes og Avinors tilrådinger.
- En vurdering av økonomiske konsekvenser for Avinor, staten, passasjerer og flyselskap»

3. Faglig tilnærming

I tidligere utredninger om lufthavnstruktur har det vært vurderinger vedrørende eventuelle nedleggelse av lufthavner. I denne rapporten vil Avinor behandle tre alternative muligheter;

0. Ingen nedleggelse
1. Nedlegge en eller flere lufthavner
2. Mer effektive driftskonsepser på lokale lufthavner

Mandatet ber Avinor vurdere hvilke «kriterier for transportstandard» som bør settes for luftfartstilbudet. Dette har ikke vært gjort tidligere. Det krever en diskusjon av hvilke variabler som skal inngå i begrepet «transportstandard» og at det defineres hva som er akseptabelt sett i forhold til hvor mye ressurser man vil bruke. Det siste er i sin natur et politisk spørsmål som det ikke ligger til Avinor å besvare. På den annen side er det vanskelig å føre en konkret diskusjon vedrørende transportstandard uten å ha en oppfatning av hvilke kriterier som kan være akseptable.

I det videre arbeidet diskuteres hvilke aspekter som bør inngå i transportstandard og alle lufthavnene blir vurdert ut fra et forslag til kriterier. Den viktigste konsekvensen av strukturendringer vil være endrede reisetider. Bortfall av lufthavner vil føre til lengre reisetid til nærmeste lufthavn, men kan innebære et bedre flytilbud derfra.

Det er gjort en detaljert kartlegging av kjøretider fra alle kommunesentra til ulike lufthavner. Alle kommuner fordeles i influensområdet til den nærmeste lufthavnen, målt i kjøretid. Ved å bruke data fra Avinors reisevaneundersøkelser er det kartlagt hvordan de reisende pr.

lufthavn fordeler seg på bostedskommuner og besøkskommuner. Det gir grunnlag for å beregne samlet reisetid for alle influensområder og gjennomsnittlige (vektet med antall reiser) kjøretider pr reiser samt endringer i gjennomsnittlig reisetid. Kjøretidene er basert på informasjon fra googlemaps.no. Det er tatt hensyn til tidsforbruk med ferge, og det er lagt inn 15 minutters ventetid på ferge. Det er i de lokale møtene blitt bemerket at kjøretidene vil være for korte om vinteren og at fergetidene ikke alltid gjør det mulig å reise optimalt. Dette er søkt hensyntatt gjennom følsomhetsanalyser og individuell vurdering der det er nødvendig.

Prosjektet har vurdert aktuelle flytyper som kan betjene de lokale lufthavnene i fremtiden, og har vært i dialog med Widerøe vedrørende flytyper. Selskapet gjennomfører livsforlengende tiltak på eksisterende flåte og bekrefter at de vil finne alternative flytyper av samme størrelse. Det legges derfor som en forutsetning at man også i fremtiden kan betjene dagens lufthavner med 800 meters rullebaner med fly med minimum 30 seter.

4. Prosessen

Avinor har lagt opp til en bred og åpen prosess hvor alle vertskommuner for lokale lufthavner og berørte fylkeskommuner har vært involvert. I tillegg har flyselskapene gjennom NHO – Luftfart vært orientert.

Alle vertskommuner og berørte fylkeskommuner ble informert om prosjektet på eget møte i Oslo i september 2014. Det har deretter vært avholdt fem regionale dialogmøter hvor det faglige grunnlaget for arbeidet har vært gjennomgått og diskutert.

Prosjektet «Lufthavnstruktur» følger det normale tidsløpet til NTP 2018-2027 og vil bli en del av etatenes og Avinors planforslag som legges fram i 2016 og behandles i Stortinget i 2017. I tillegg gjennomfører Avinor en ekstra høring hvor denne rapporten presenteres 20. mai med høringsfrist 20. september 2015. Deretter vil rapporten med innarbeidede kommentarer følge den ordinære NTP prosessen.

5. Pågående prosjekter fra NTP 2014 – 2023

I forrige NTP prosess fremmet Avinor flere forslag til lufthavnprosjekter. Følgende prosjekter er igangsatt.

Ny lufthavn i Mo i Rana

Ny stor lufthavn på Hauan i Rana kommune er foreslått å erstatte dagens lufthavner i Mo i Rana og Mosjøen. Avinor arbeider med å utforme en konsesjonssøknad som blir ferdigstilt høsten 2015 og det er iverksatt en ringvirkningsanalyse av nedlegging av lufthavnen i Mosjøen. Arbeidet utføres av Urbanet og analysen vil bli ferdigstilt i september 2015.

Forlengt rullebane i Sandnessjøen og ny vurdering for eventuell forlengelse av Skagen/Stokmarknes

Rullebanen i Sandnessjøen er forlengt til 1199 meter og ble åpnet høsten 2014. Avinor har vurdert en mulig forlengelse av rullebanen i Stokmarknes. Dagens banesystem fungerer imidlertid godt, og en ny vurdering vil gjennomføres etter 2018.

Ny lufthavn på Gimsøy i Lofoten

Gimsøy ligger mellom dagens lufthavner i Svolvær og Leknes som begge er foreslått lagt ned dersom en finner grunnlag for å etablere en ny lufthavn. Det pågår værmålinger for å avklare om de operative forholdene på Gimsøy er gode nok. Målingene blir avsluttet sommeren 2015. Dersom målingene gir grunnlag for å bygge en lufthavn vil det bli igangsatt en prosess i forhold til det eksisterende vernevedtaket for området der lufthavnen er tenkt bygget. Det er usikkert hvor lang tid dette evt. vil ta.

Ny lufthavn i Hammerfest

Det utredes to mulige lokaliseringer for eventuell ny lufthavn i Hammerfest. Det pågår værmålinger på Grøtnes som avsluttes sommeren 2015, og i Fuglenesdalen som avsluttes i 2016. I tillegg oppdateres tidligere kostnadsberegninger for Grøtnes-prosjektet

Avgrensning av utredningen

Fagernes og Narvik omtales ikke i denne rapporten. Fagernes er ikke lenger en del av det subsidierte ruteflynettet og Samferdselsdepartementet har igangsatt en vurdering av muligheten for at Fagernes kan opprettholdes som charterlufthavn for vinterturister fra Europa. Dagens lufthavn i Narvik er besluttet stengt når Hålogalandsbrua og ny veiforbindelse er klar, planlagt i løpet av 2016.

Avinor vil på bakgrunn av allerede pågående prosesser på Helgeland og i Lofoten ikke foreta nye vurderinger vedrørende lufthavnstruktur i Nordland før disse prosessene er avsluttet. Øvrige tema som behandles, herunder nye driftskonsepter, har gyldighet for samtlige lokale lufthavner.

6. Lufthavnenes økonomi og regionale betydning

Avinor driver 46 lufthavner i Norge. 29 av disse er definert som lokale lufthavner og betjenes med mindre turbopropmaskiner med opptil 50 seter. Totalt var det i 2014 1,509 millioner ruteflypassasjerer (kommet/reist) på de lokale lufthavnene. Flest passasjerer hadde Florø med 146.000, færrest hadde Fagernes med 3.500. Det er 10 lufthavner som har færre enn 20.000 passasjerer og under 2.000 flybevegelser med rutefly pr år. De 5 minste har hver under 10.000 passasjerer og 1200 flybevegelser pr. år. På en gjennomsnittlig dag er det da opp til 20 avreiste passasjerer og 2 ruteflyavganger.

De lokale lufthavnene

Ingen av de lokale lufthavnene kan drives i økonomisk balanse, og i 2014 ble underskuddene dekket ved 673 millioner i samfinansiering i Avinor. De fleste rutene som går til/fra disse lufthavnene er FOT ruter. Samferdselsdepartementet kjøpte kapasitet for 600 millioner på disse lufthavnene i 2014, og statens totale kostnader var dermed 1.273 millioner.

Tilgang til effektive reiser er viktig for lokalsamfunnene og i mange tilfeller finnes det ikke alternativer til flyet på grunn av lange avstander og/eller manglende fremkommelighet grunnet vær- og kjøreforhold.

Luffarten skaper selv mange arbeidsplasser. Arbeidsplassene kan deles inn i direkte på lufthavn, indirekte, induserte og katalytiske. De direkte er de som arbeider med drift av lufthavnen, mens de indirekte arbeider hos underleverandører. Induserte arbeidsplasser oppstår som resultat av forbruk av varer og tjenester i den direkte og indirekte aktiviteten. Totalt var det i 2014 1150 årsverk direkte knyttet til de lokale lufthavnene, fordelt på 400 i Sør-Norge og 750 i Nord-Norge. Lufthavn- og flyvirksomhet stod for 1000 av årsverkene, mens 150 var annen virksomhet. Samlet sysselsetting (inklusive indirekte og andre ringvirkninger) grunnet de lokale lufthavnene er 2.300 årsverk.

Reiser til sykehus eller legebehandling skjer ofte med fly, spesielt i Nord-Norge og da er nærhet til lufthavn viktig. På enkeltstrekninger er andelen helsereiser så høy som 50 %, og det er ikke uvanlig at andelen ligger på 15 – 30 % av ruteflypassasjerene. I tillegg til reisene som skjer med rutefly gjennomføres det mange ambulanseflyvninger. I 2014 var det flere enn 16.000 ambulanseavganger fra Avinors lufthavner og 4.700 av disse var fra lokale lufthavner.

7. Andre samferdselsprosjekter

Over tid har den forbedrede vegstandarden i Norge gjort avstandene mellom mange lufthavner kortere. Mange passasjerer velger å reise fra lufthavner som ikke er deres nærmeste. Den viktigste drivkraften er konkurransen som har lagt grunnlag for lavere priser på stamrutene. Spesielt de som reiser privat og betaler selv er fleksible i sitt valg av lufthavn. Normalt skjer denne typen lekkasje fra små lufthavner med begrenset tilbud, behov for flybytter og høye priser, til større lufthavner med direktetilbud til Oslo og lave priser. Et eksempel er reisende fra Vesterålen og Lofoten, særlig fra Stokmarknes, som bruker Evenes. Fremtidige vegutbedringer vil forsterke denne utviklingen. Følgende planlagte veiprojekter vil kunne påvirke lufthavnvalg i fremtiden.

Vestlandet

Tabell 1: Distanse/reisetid 2014 og med fergefri E39 på Vestlandet

Fra	Til Lufthavn	Status 2014		Med fergefri E39	
		Distanse	Reisetid	Distanse	Reisetid
Volda	Ålesund	80	01:55	63	01:15
Ørsta	Ålesund	71	01:45	61	01:15
Sandane	Ørsta/Volda	99	02:00	98	01:43

Endringene er knyttet til fergefri E39. De største effektene vil komme mellom dagens Ørsta/Volda og Ålesund der reisetiden reduseres 30 min fra dagens 1:45/1:55 til 1:15. Det vil gjøre Vigra mer tilgjengelig, spesielt fra Herøy, Ulstein, Ørsta og Volda. Ferdigstilling av E39 er ikke tidfestet, og det er ikke sannsynlig at det skjer innenfor denne NTP perioden.

Helgeland

Tabell 2: Distanse/reisetid før og etter Toven-tunnelen på Helgeland

Fra	Til Lufthavn	Status 2014		Med Toven-tunnelen, ferdig nov 2014	
		Distanse	Reisetid	Distanse	Reisetid
Sandnessjøen	Mo i Rana	109	02:20	97	01:57
Mosjøen	Sandnessjøen	78	01:16	70	01:06

Toven-tunnelen åpnet høsten 2014 og reduserte først og fremst reisetiden mellom Sandnessjøen og Mosjøen. Reisetiden mellom disse byene er nå 1:06. Reisetiden fra Sandnessjøen til Mo i Rana er 1:57

Lofoten og Vesterålen

Tabell 3: Distanse/reisetid 2014 og med utbedret E10

Fra	Til Lufthavn	Status 2014		Med ny E10	
		Distanse	Reisetid	Distanse	Reisetid
Stokmarknes	Evenes	147	02:18	113	01:43
Leknes	Evenes	231	03:35	197	03:00
Svolvær	Evenes	163	02:27	129	01:57

Det er allerede i dag stor lekkasje fra Vesterålen og Lofoten til Evenes. Med de foreslåtte vegforbedringene på E10 vil kjøretiden reduseres med minimum 30 minutter. Kjøretiden fra Sortland til Evenes vil da bli ca. 1:15 og det vil forsterke lekkasjen fra Stokmarknes lufthavn.

8. Kriterier for transportstandard

8.1 Variablene

Reisetid til nærmeste lufthavn

Reiser kan grovt deles inn i arbeidsreiser og privatreiser. Reiser man i sammenheng med arbeid, er reisen nødvendig for å utføre en oppgave. Slike reiser er mer tidssensitive enn andre reiser. Dersom nærmeste lufthavn ligger langt unna, vil det føre til høy tidsbruk og være en belastning, spesielt om man reiser ofte. Det gir ulemper for næringslivet i regionen. De som reiser fra en lokal lufthavn har i dag i gjennomsnitt kortere reisetid til sin lufthavn enn de som reiser fra stamlufthavner.

Reisetid til stamlufthavn/regionsenter

Fra stamlufthavner er rutetilbudet til Oslo og andre større byer godt og prisene lave. Derfor blir reisetiden til nærmeste stamlufthavn viktig også i vurderingen av transportstandarden. Med de fordelene tilgangen til stamlufthavn gir, er det naturlig å akseptere lengre kjøretid til stamlufthavn enn til lokal lufthavn og at tilgang til stamlufthavn innenfor en rimelig kjøretid kan erstatte tilgang til lokal lufthavn med kortere kjøretid.

Reisetid til Oslo/OSL

Oslo er, som landets hovedstad, et viktig reisemål for innlandsreiser. For nesten alle de som reiser fra lokale lufthavner fra Namdal og nordover, vil en reise til Oslo medføre to flyvninger. Den første er reisen fra den lokale lufthavnen til nærmeste stamlufthavn, og den andre en direkteflyvning til Oslo.

Der det finnes gode alternative reisemuligheter for å komme til Oslo, vil lufthavnens betydning være mindre. Dersom de viktigste reisemålene kan nås med andre transportformer, vil det være et godt alternativ til å fly. Om det finnes planer for vegutbedringer som vil endre kjøretider til andre lufthavner, må dette også tas inn i vurderingen.

OSL er det sentrale knutepunktet for trafikk mellom hele Norge og utlandet og for innlandstrafikk mellom Sørlandet/Vestlandet og Nord-Norge. Effektive reiser til OSL vil gi tilgang til et stort nettverk av ruter og derfor er reisetid til OSL et viktig aspekt ved transportstandard.

Vinterstengt veg til alternativ lufthavn

I deler av landet vil værforholdene om vinteren føre til redusert fremkommelighet på vegene, og flyet kan da være eneste kommunikasjonsmiddel som er tilgjengelig. Spesielt i Finnmark fører snø og vind til stengte veier og/eller kolonnekjøring. Dersom antallet dager med redusert fremkommelighet på veg er høyt, vil disse stedene bli isolert i perioder. Dersom den lokale lufthavnen legges ned, vil det være mindre attraktive å bo og arbeide der.

Statens kostnader i forhold til passasjerulemper ved nedleggelse

Et viktig mål i mandatet er å legge til rette for at luftfarten kan drives mer kommersielt. Ingen av de lokale lufthavnene drives i økonomisk balanse. Internasjonale studier viser at et minimums volum for lønnsom lufthavndrift vil være 800.000 – 1.000.000 passasjerer pr. år. Passasjertallene med rute-fly for de lokale lufthavnene varierer mellom 150.000 og 3.500. Avinor bruker derfor inntekter fra de største og mest lønnsomme lufthavnene til å dekke underskuddet på de små lufthavnene.

Passasjerunderlaget på de fleste flyrutene ved de lokale lufthavnene er ikke stort nok til at de kan drives på kommersiell basis. Likevel er det ønskelig at disse rutene betjenes. Staten ved Samferdselsdepartementet kjøper derfor kapasitet på utvalgte ruter. Disse rutene lyses ut på anbud for perioder på 4 – 5 år og kalles FOT ruter (Forpliktelse til offentlig tjenesteyting). Den årlige kostnaden er 675 millioner pr år i gjeldende anbudsperiode, og 600 millioner av dette gjelder ruter til og fra de lokale lufthavnene.

Summen av Avinors samfinansiering og FOT - tilskuddet er et uttrykk for statens kostnader ved å opprettholde dagens luftfartstilbud. Endringer i strukturen i form av færre lufthavner og færre FOT ruter vil redusere Avinors samfinansiering og behovet for FOT tilskudd. Dette kan gi rom for ytterligere forbedringer innen tilbud/priser/investeringer på det øvrige nettverket.

Ulempene ved evt. nedleggelse av en lufthavn beregnes ved å multiplisere kjøretiden til alternativ lufthavn med antall passasjerer. Eksempelvis vil en økt kjøretid pr. reise på 1 time for 20.000 passasjerer medføre en økning i samlet reisetid på 20.000 timer. Dersom

summen av Avinors underskudd ved å drive lufthavnen og FOT - tilskuddet er 20 millioner kroner, vil staten spare 1000 kroner pr time i økt kjøretid ved en eventuell nedlegging.

Regionale konsekvenser

Næringsstrukturen varierer mellom de ulike regionene og mellom de ulike lufthavnenes influensområder. For noen regioner vil endret lufthavnstruktur ha større betydning enn for andre. Bedrifter med spesielle reisebehov vil være mer utsatt. Tilgjengelighet for besøkende/kunder av disse bedriftene har også ulik betydning. Dette kriteriet vil i stor grad måtte bli en subjektiv vurdering.

Andel som benytter alternativ lufthavn

Siden de lokale lufthavnene ble bygget på 1960 og 1970 tallet har det skjedd store endringer i vegnettet. Standardheving og innkortinger samt bygging av tunneller og bruer har gitt kortere reisetid mellom lufthavnene. I tillegg har det på de store lufthavnene blitt etablert konkurranse, spesielt på direkteflyvninger til Oslo. Dette har gitt lave priser og et godt rutetilbud.

Avinors reisevaneundersøkelser viser at de reisende i økende grad velger å benytte en stamlufthavn framfor en lokal lufthavn som ligger nærmere. Dette omtales her som lekkasje. Om hovedtyngden av markedet bruker en annen lufthavn, er det et tegn på at ulempen ved å bruke denne lufthavnen oppfattes som relativt liten i forhold til de fordelene man oppnår ved å reise dit.

Samfunnsøkonomisk kost – nytte analyse

I regjeringens mandat forutsettes det at lufthavner som foreslås nedlagt underlegges en samfunnsøkonomisk kost-nytte analyse. Denne gjennomføres med metodikk som for andre samferdselsprosjekter. Nyten av lufthavnene fremkommer blant annet som spart tid i forhold til alternativ reisemåte for brukerne av lufthavnen. Konsekvenser for miljø og ulykker på veg er inkludert. Det er også innsparinger for Avinor og Samferdselsdepartementet samt effekter for flyselskapene som betjener FOT ruter som forsvinner. Summen av alle effektene uttrykkes som netto nåverdi (NNV) av endringer.

8.2 Mulige kriterievalg

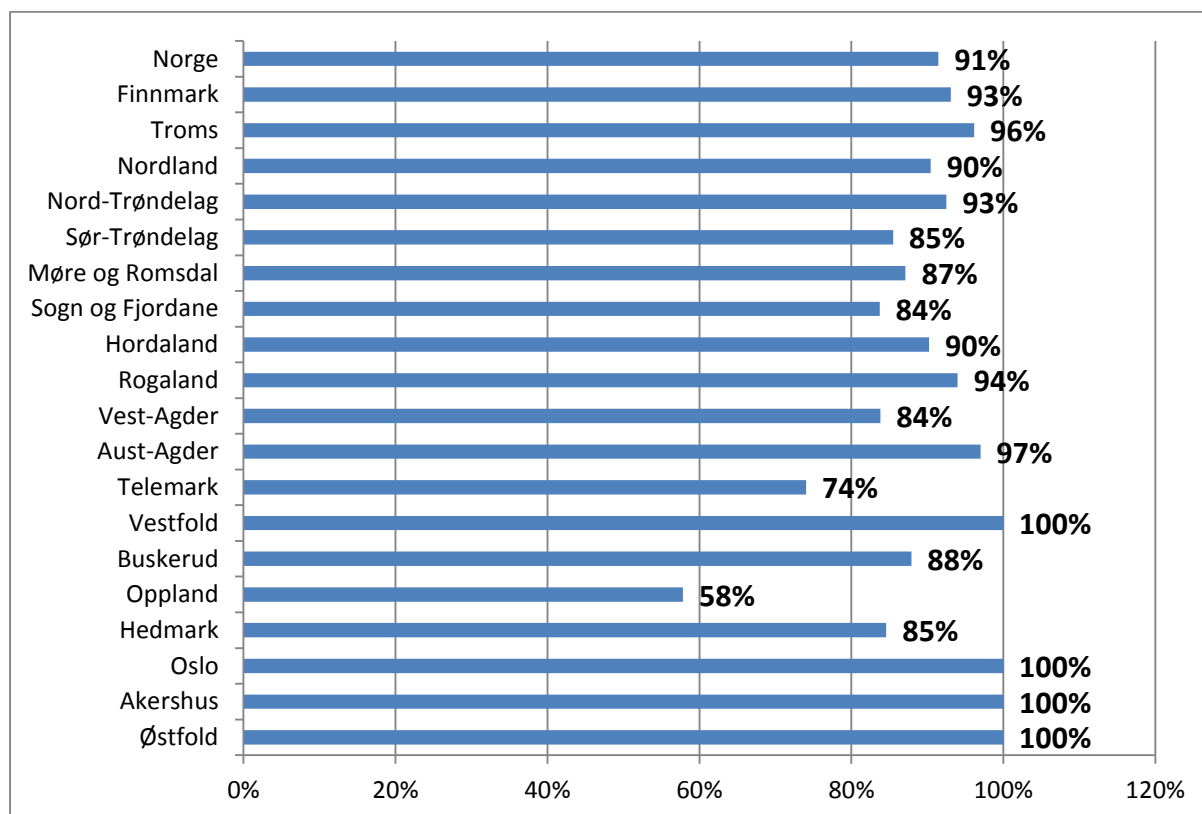
Ovenfor er listet opp ulike aspekter ved transportstandard. Her benyttes følgende kriterier.

Variabel	Kriterium
Reisetid til nærmeste lufthavn	Mindre enn 1,5 time
Reisetid til stamlufthavn/regionsenter	Mindre enn 2,5 timer
Reisetid til Oslo/OSL	Mindre enn 4 timer
Vinterstengt veg annen lufthavn	Færre enn 15 dager
Statsstøtte pr time økt reisetid til lufthavn	Mer enn 1000 kr
Andel som benytter alternativ lufthavn	Høyere enn 50 %
Samfunnsøkonomisk kost nytte analyse	Negativ nåverdi
Regionale konsekvenser	Individuell vurdering

Alle lufthavnene er vurdert etter disse kriteriene. Avinor mener kriteriene reflekterer viktige aspekter ved begrepet transportstandard. Imidlertid er ingen kriterier absolutte. Det vil alltid være behov for å utøve skjønn, og eventuelle strukturendringer vil være politiske beslutninger.

8.2.1 Reisetid til nærmeste lufthavn

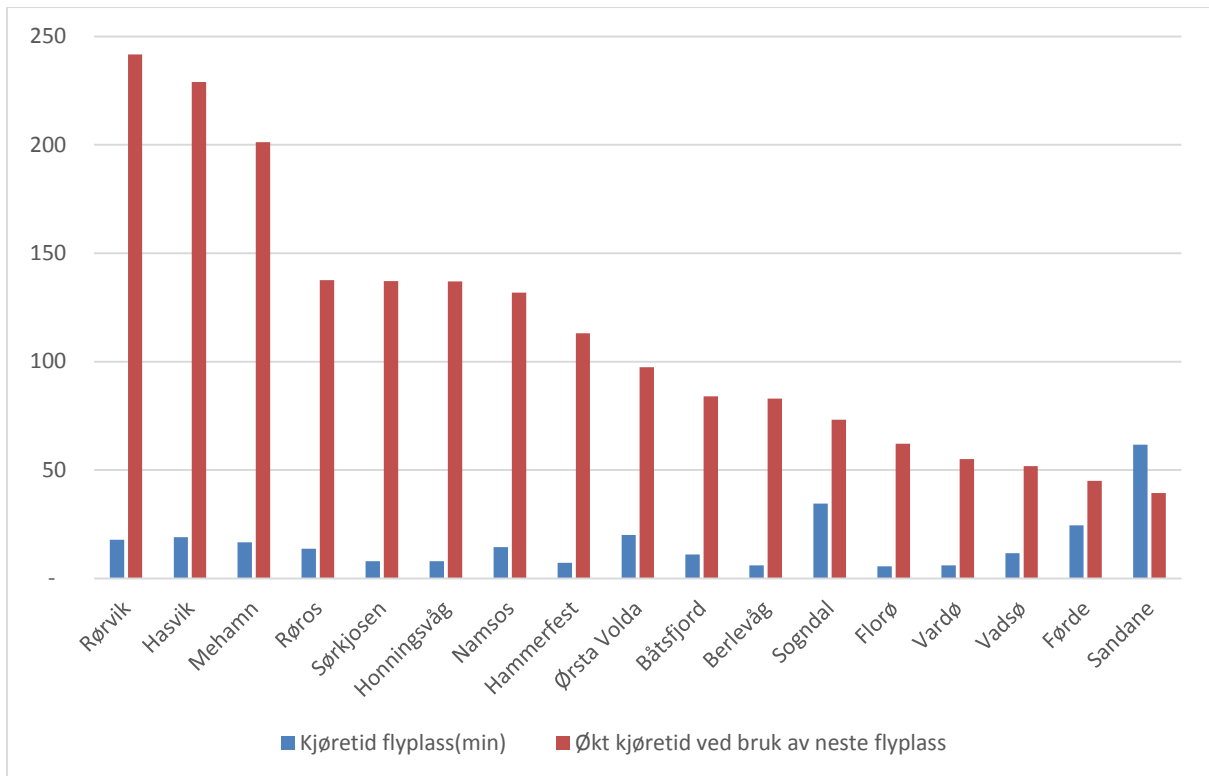
Norge har 52 lufthavner med kommersiell rutetrafikk. 90 % av befolkningen har mindre enn 1,5 timers reise til nærmeste lufthavn. I alle fylker med unntak av Telemark og Oppland kan 80 % nå en lufthavn innen 1,5 timer. Figur 1 viser den fylkesvise andelen av befolkningen med tilgang til lufthavn innen 1,5 timers reise med bil.



Figur 1: Andelen av befolkning med mindre enn 1,5 timers reise til lufthavn

Influensområdet til de lokale lufthavnene har 408.000 innbyggere. Ca. 80 % av disse har en time eller kortere kjøretid til nærmeste lufthavn og 60 % kortere enn en halv time. For de øvrige lufthavnene er tilsvarende tall 76 % og 40 %. Tilgjengeligheten er med andre ord bedre ved lokale lufthavner enn ved andre lufthavner.

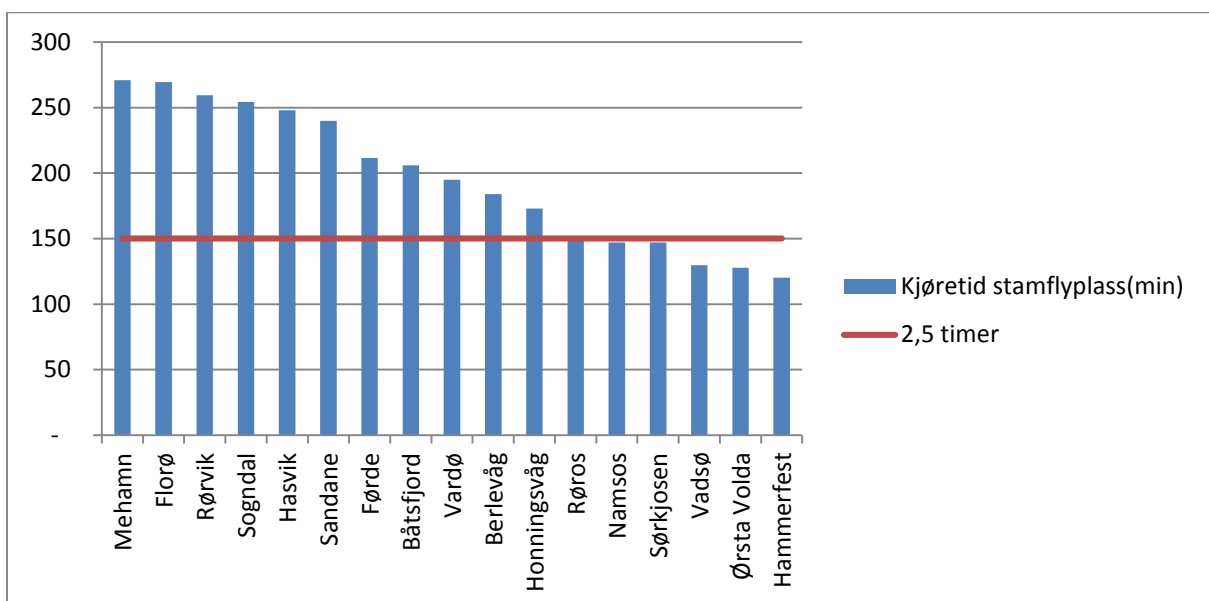
Figur 2 viser reiseavstand til nærmeste lufthavn og økningen i kjøretid dersom passasjerer kjører til neste lufthavn. Det er Sandane, Førde, Florø, Vadsø og Vardø som får minst tillegg i kjøretid. For Rørvik, Hasvik og Mehamn vil kjøretiden øke svært mye.



Figur 2; Kjøretider til nærmeste lufthavn og økning i kjøretid ved bruk av neste flyplass

8.2.2 Reisetid til stamlufthavn/landsdelssenter

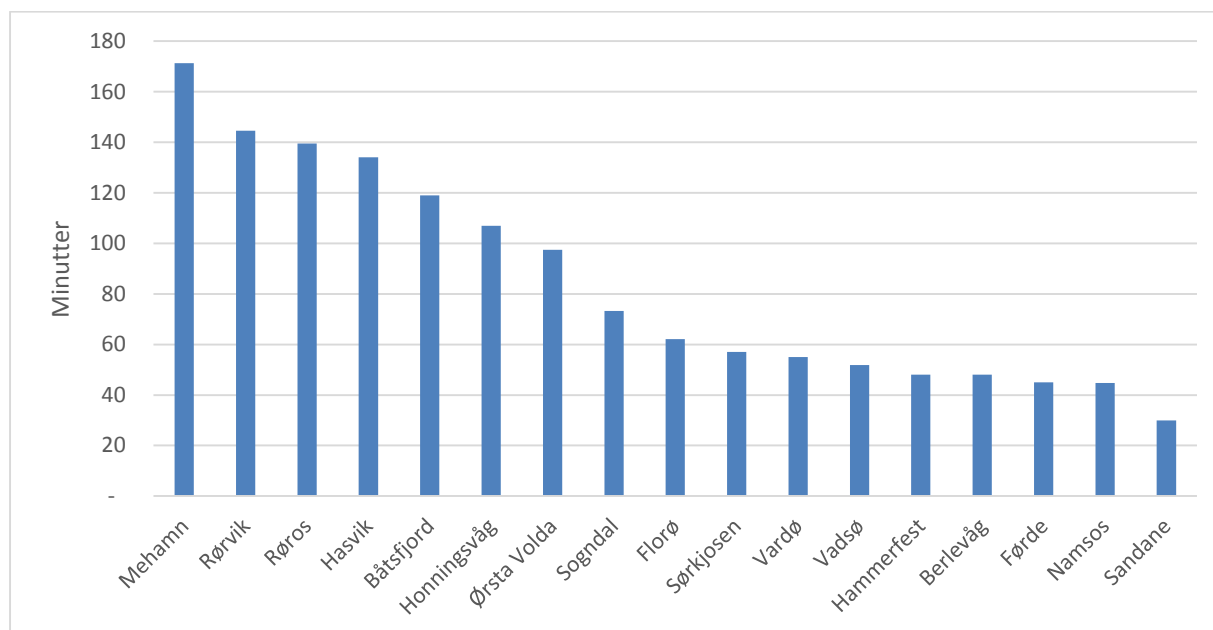
Figur 3 viser kjøretiden til nærmeste stamlufthavn fra de lokale lufthavnenes influensområde. Det er seks lokale lufthavner som har mindre enn 2,5 timers kjøring. Dette er Hammerfest, Ørsta/Volda, Vadsø, Namsos, Sørkjosen og Røros.



Figur 3; Kjøretider til stamlufthavn

8.2.3. Reisetid til Oslo/OSL

Figur 4 viser økningen i total reisetid til Oslo ved nedlegging av lokal lufthavn. Med total reisetid forstås her summen av kjøretid til/fra lufthavn, ventetid på fly/neste fly samt flytid i henhold til flyselskaperens aktuelle tidtabeller i 2015. Det er 9 lufthavner hvor de som bor i influensområdet får 1 time eller mindre i økt reisetid til Oslo sentrum.



Figur 4; Økt total tidsbruk pr reise til Oslo ved nedlegging av lokal lufthavn

Økt kjøretid på veg grunnet nedleggelse av nærmeste lufthavn kan resultere i kortere flytid. Det kan skyldes flere direkteruter fra den andre lufthavnen og/eller at man slipper lange overgangstider ved flybytte. Endringen i total reisetid blir dermed mindre.

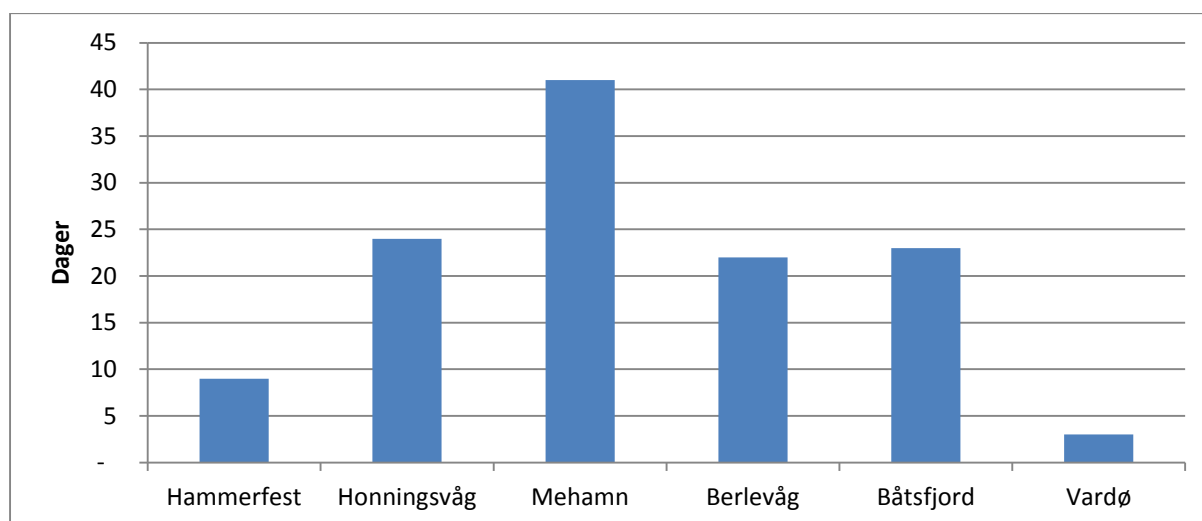
Et eksempel er reisende fra Vågsøy kommune som i dag har 1:42 i kjøretid til Sandane og 2:01 til Ørsta/Volda. Morgenflyet fra Sandane til Oslo mellomlander i Sogndal og bruker 1:32 til Oslo, mens morgenflyet fra Ørsta/Volda går direkte og bruker 1:05. Den totale reisetiden mellom Måløy og Oslo med morgenfly blir dermed kortere ved å bruke Ørsta Volda enn å bruke Sandane. Fra Ørsta/Volda er det seks direkteflyvninger til Oslo på hverdager. Fra Sandane er det fire daglige avganger, hvorav en avgang til Oslo og to avganger fra Oslo er uten mellomlanding.

Et annet eksempel er de som reiser mellom Namsos og Oslo med flybytte på Værnes. På grunn av ikke optimale overgangstider på Værnes, og fordi noen av flyene mellomlander i Rørvik, oppfattes spesielt reisene nordover som lite effektive. Basert på tidtabellene for sommer 2015, vil gjennomsnittlig total reisetid mellom Namsos og Oslo øke 45 minutter dersom man benytter bil til Værnes i stedet for å fly fra Namsos.

Reisetid til Oslo med andre transportmidler har bare relevans for Sør-Norge. Fra Røros tar det 5 timer med tog til Oslo S. Total reisetid fra Røros med fly fra Trondheim vil ta 4:30 hvis man kjører bil fra Røros til Værnes. Fra Sogndal tar det 6:35 med ekspressbuss til Oslo og fra Førde 8:25. Fra Fagernes tar det 3 timer med buss til Oslo sentrum og det er 6 daglige avganger med Valdresekspressen. Om man setter 4 timer til Oslo eller OSL som grense vil hele Østlandet med unntak av områdene nord for Otta og Alvdal dekkes.

8.2.4. Vinterstengte veger

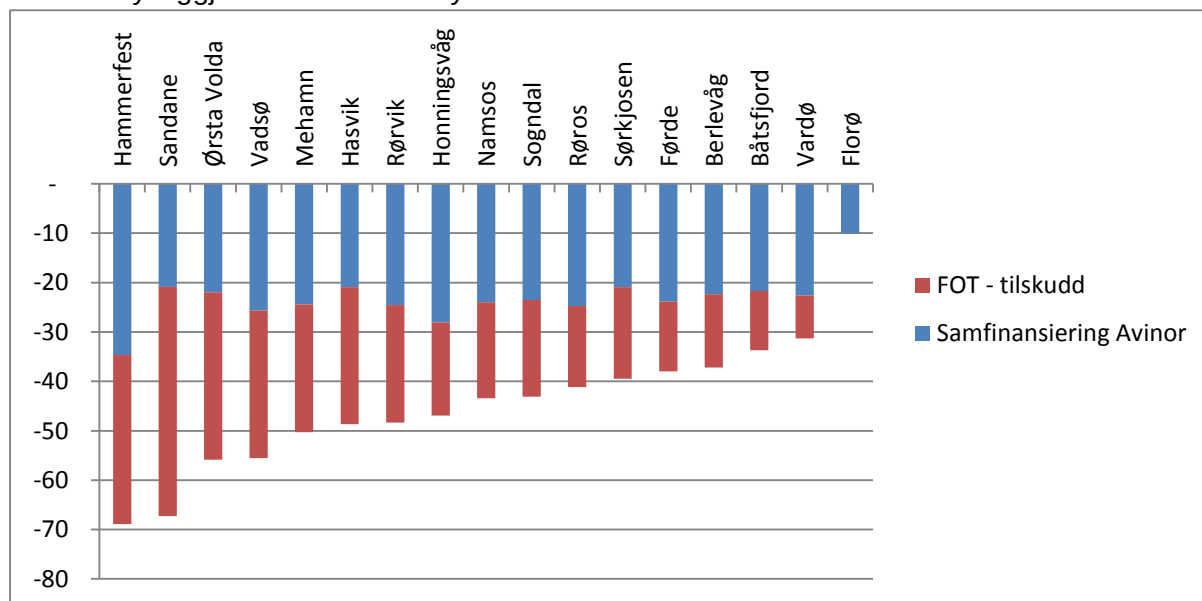
I Finnmark er det flere fjelloverganger hvor vegen i perioder enten må stenges eller det er kolonnekjøring. Om man må passere slike områder for å komme til nærmeste lufthavn kan det i disse periodene ikke påregnes at flyet er tilgjengelig. Figur 5 viser antall dager hvor vegen til alternativ lufthavn var stengt eller det var kolonnekjøring i 2013 (Kilde: Statens Vegvesen). Det er Honningsvåg, Mehamn, Berlevåg og Båtsfjord som har høyest antall dager hvor det ikke vil kunne planlegges med flyreiser fra en alternativ lufthavn. Om man regner vinterperioden til 100 dager, vil andelen være fra 20 – 40 %.



Figur 5; Antall dager med stengt veg og/eller kolonnekjøring i 2013

8.2.5 Statens kostnad i forhold til passasjerulempen ved nedleggelse

Ingen av de lokale lufthavnene har inntekter som dekker kostnadene. Dette underskuddet dekkes gjennom interne overføringer i samfinansieringen av Avinors 46 lufthavner. I figur 6 er dette synliggjort ved den blå søylen for de 17 lufthavnene som her omtales.

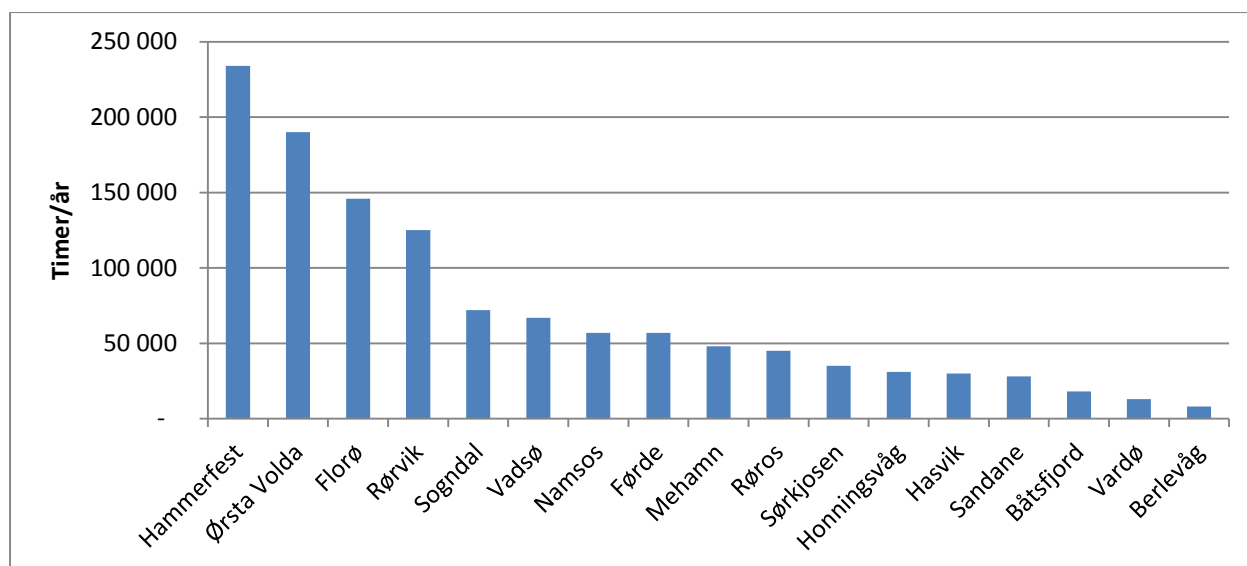


Figur 6; Samfinansiering Avinor og FOT – tilskudd i 2014

Avinors økonomi vil forbedres dersom en lokal lufthavn legges ned. Dette kan gi økt robusthet for investeringer, lavere avgifter for flyselskapene og/eller økt utbytte/skatt til staten.

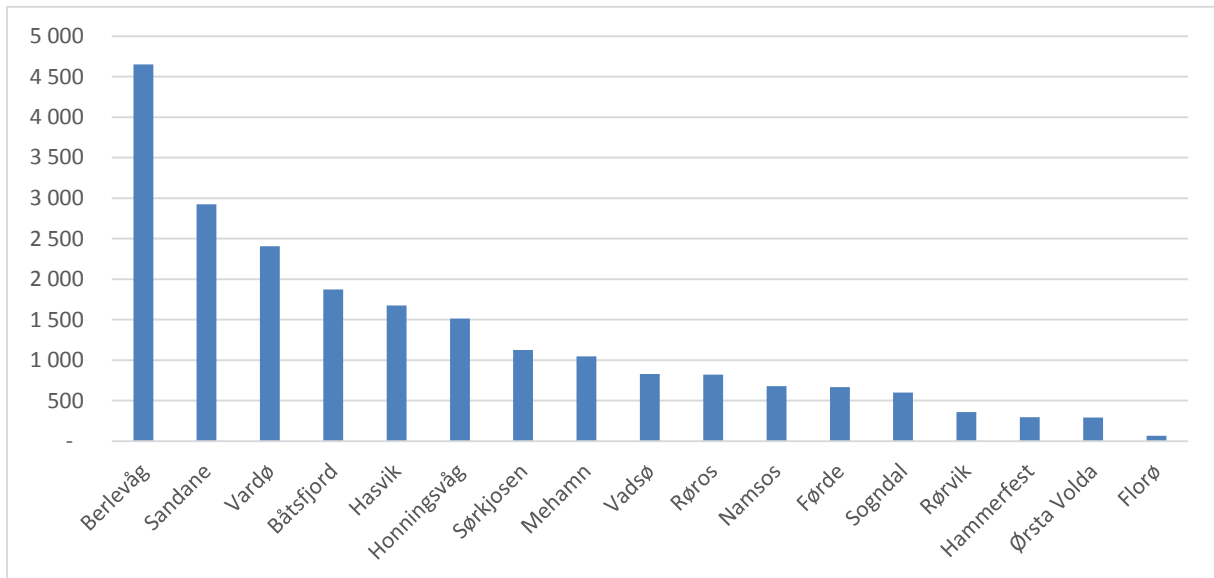
De lokale lufthavnene betjenes i stor grad av flyruter som ikke er kommersielt drivverdige. Staten ved Samferdselsdepartementet finansierer flytilbudet (FOT-ruter). Det skjer ved offentlige anbud innen hele EØS området for perioder av 4 – 5 år. I figur 6 er beløpet vist som de røde søylene. Summen av Avinors samfinansiering og FOT-tilskuddet defineres her som statens totale kostnad ved å opprettholde lufthavnen. Blir det færre lokale lufthavner, vil dette kunne føre til reduksjon i Avinors kostnader og FOT tilskudd.

Ved endringer i strukturen vil konsekvensen for de som bruker lufthavnen være at de må benytte en annen lufthavn, og det vil medføre lengre reisetid til lufthavnen. Ulempen øker med økende reisetid og økende antall som blir berørt. Figur 8 viser antallet timer i økt samlet reisetid til alternativ lufthavn dersom man forutsetter nedleggelse av nærmeste lufthavn. Lufthavnene som får minst økning i samlet reisetid er Berlevåg, Vardø, Båtsfjord, Sandane, Hasvik og Honningsvåg.



Figur 7; Økt samlet reisetid til lufthavn hvis nærmeste lufthavn legges ned

Figurene 6 og 7 viser statens kostnader ved å opprettholde dagens luftfartsstruktur samt økningen i antall ulempetimer for passasjerene. I figur 8 vises potensialet for reduksjoner i statens kostnader pr. time økt samlet reisetid. Berlevåg skiller seg ut med 4650 kroner pr. time, deretter kommer Sandane og Vardø hvor innsparingen er henholdsvis 2900 kroner og 2400 kroner. Etter disse følger 5 lufthavner i Finnmark/Nord-Troms som alle ligger over 1000 kr pr. time. I samfunnsøkonomiske kost-nytte vurderinger verdsettes reisetid med 520 kroner pr time for arbeidsreiser og med 210 kroner for andre reiser.



Figur 8; Reduserte kostnader for staten pr time økt samlet reisetid

8.2.6 Andel som benytter alternativ lufthavn

Data fra RVU 2013 viser at nesten 70 % av de som tilhører Namsos influensområde kjører til Værnes og flyr derfra. Også fra Hammerfest er det mange som kjører til Alta. Svært mye av dette er privatreiser, men det er også en del arbeidsreiser i forbindelse med kortere prosjekter hvor det er mange samtidige reisende og behov for mange seter. Lekkasjen pr år anslås å være 30 – 40 %. Fra Vesterålen er det stor lekkasje til Evenes. Fra Lofoten er lekkasjen noe mindre, men den økte markant da Lofast ble åpnet i 2007. Fremtidige forbedringer/innkortinger på E10 vil øke lekkasjen til Evenes fra hele regionen.

9. Samlet vurdering

9.1 Rangering basert på bruk av kriteriene

I en samlet vurdering, vil reduserte kostnader for staten samt økte ulemper for passasjerene være et viktig utgangspunkt, se figur 6 – 8. I tillegg vil vinterstengte veier og urimelig lang avstand til alternative lufthavner tillegges stor vekt.

Basert på gjennomgangen av de ulike kriteriene deles lufthavnene inn i fire grupper.

Gruppe A: Honningsvåg, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord og Hasvik

Disse lufthavnene har få reisende og et høyt statlig tilskudd. For de fire førstnevnte er det om vinteren dårlig fremkommelighet på veg til alternative lufthavner. For Hasviks influensområde vil reise til alternativ lufthavn medføre lang båtreise og viderereise med bil til Alta. Selv om kriteriene ellers tilsier det, anser Avinor at disse lufthavnene ikke er aktuelle for nedleggelse. Avinor har derfor som ambisjon å redusere kostnadene vesentlig gjennom nye driftskonsepter.

Gruppe B: Sandane og Vardø.

Begge har store statlige tilskudd i forhold til økningen i reisetid ved en nedlegging som er moderat. I begge tilfeller vil reiser fra andre lufthavner gi bedre rutetilbud og flere direkteflyvninger. En samfunnsøkonomisk kost-nytte analyse viser en positiv netto nåverdi ved nedleggelse på 524 millioner for Sandane og 597 millioner for Vardø.

Gruppe C: Namsos, Røros, Sørkjosen

Namsos, Røros og Sørkjosen har flere fellestrekk, men er også forskjellige. Sørkjosen har høyest tilskudd pr. time spart reisetid med kr. 1127. Nærmeste alternative lufthavn for de fleste i influensområdet er Alta som ligger 2,5 timer unna. Data fra RVU viser imidlertid at Tromsø er det alternativet de fleste bruker. Kjøretiden til Tromsø er 3,5 timer.

Ved en eventuell nedlegging, får både Røros og Namsos 2,5 timers kjøretid til Værnes. RVU data viser at brukere fra Namsos influensområde i stor grad allerede bruker Værnes. Det er liten lekkasje fra Røros, hvor influensområdet også omfatter de nordligste kommunene i Hedmark. For disse er alternativet til å fly fra Røros bil eller tog til Oslo. Røros har direktefly til Oslo, og her vil ulempen ved en nedlegging være større enn for Namsos, som må fly via Værnes for å komme til andre reisemål. Ikke optimale overgangstider på Værnes gjør at tidstapet ved å bruke Værnes i stedet for Namsos i mange tilfeller er relativt lite.

Gruppe D: Vadsø, Førde, Sogndal, Rørvik, Hammerfest, Ørsta/Volda, Florø

I denne gruppen ligger hovedsakelig lufthavner med høye passasjertall, samt Rørvik som har lang reise til alternativ lufthavn. Det vil derfor være store ulemper ved eventuell nedleggelse av noen av disse. Vadsø er nærmeste alternativ for Vardø som er i gruppe B og således ikke aktuell. Hammerfest og Florø er baser for offshore helikopter og sentrale knutepunkter i totale reiser til/fra norsk sokkel.

9.2 Økonomiske konsekvenser av eventuelle nedleggelser

Dersom strukturendringer gjennomføres, vil det påvirke Avinors resultater, størrelsen på FOT - tilskuddene og resultatene til de flyselskapene som driver anbudsrutene.

Stengning av lufthavner vil medføre at alle kostnader forbundet med lufthavnen faller bort. For lufthavnene i gruppe B (Sandane og Vardø) ville en nedleggelse ført til 43 millioner i årlige reduserte driftskostnader for Avinor. Da er ikke engangskostnader ved nedleggelse tatt med.

Totale inntekter på disse lufthavnene var 7,6 millioner i 2014. Hovedtyngden av de reisende vil benytte andre lufthavner slik at inntektsbortfallet blir begrenset. I de samfunnsøkonomiske analysene er det i Sandane og Vardø estimert et trafikkbortfall på 10-20 % som gir et årlig inntektsbortfall for Avinor på 2 millioner og en resultatforbedring på 41 millioner. De lokale lufthavnene har lav kapasitetsutnyttelse og det forutsettes at kostnadene på de lufthavnene som får økt trafikk ikke øker.

Hvordan FOT-tilskuddet endres ved nedleggelser, er mer usikkert. Passasjerene som overføres til andre lufthavner vil øke markedsgrunnlaget på ruter derfra. Det vil gi et bedre tilbud med flere frekvenser og økte inntekter for flyselskapene på disse rutene, og dermed lavere tilskuddsbeløp eller bortfall av tilskudd. Hvis Sandane legges, ned vil passasjerene reise fra Ørsta/Volda og Førde. Passasjerer i Vardø vil reise fra Vadsø.

Vardø er en del av en stor FOT - anbudspakke som inneholder ruter mellom alle de lokale lufthavnene i Finnmark/Nord-Troms med unntak av Hasvik og Sørkjosen. Det totale FOT – tilskuddet er 162 millioner pr år. Med utgangspunkt i kravene til frekvens og seter som er spesifisert i anbudsinnbydelsen, er det estimert at Vardøs andel av FOT – tilskuddet utgjør 9 millioner pr. år. Dersom Vardø tas ut av anbudet, blir det færre mellomlandinger, bortfall av stasjonskostnader og lavere kostnader for flyselskapet. Behovet for antall fly i ruteområdet kan være uendret.

Flyrutene til Namsos og Rørvik ble i siste anbud lyst ut som en pakke. Laveste anbud var 43 millioner pr år, dersom tilbyder også fikk tildelt alle rutene på Helgeland. Basert på en noe lengre flydistanse til Rørvik, er FOT - beløpet i denne rapporten fordelt med 19 millioner på Namsos og 24 millioner på Rørvik. Dersom Namsos og Rørvik skulle drives uavhengig av Helgelandsrutene, var tilbudet 50 millioner. Her er det priset inn en stordriftsfordel på 7 millioner pr år. Om en av lufthavnene i Nord-Trøndelag blir nedlagt, vil størrelsen på FOT – tilskuddet på den gjenværende ruten være avhengig av om driften kan kombineres med andre ruter. Dersom ruten blir betjent separat vil det kreve et eget fly og kunne føre til et høyere tilskudd.

FOT-tilbudene varierer over tid og det er et visst strategisk innslag i budgivningen. Direkte sammenligninger kan vanskeliggjøres av endret anbudslengde, ulike krav til minimumsproduksjon og endring i kombinasjonsmuligheter. Under vises utviklingen i årlig tilskudd fra 2009–2012 anbudet til 2012–2016 anbudet for rutene i Sogn og Fjordane.

- Sandane fra 30 millioner til 46 millioner (+51 %)
- Florø; fra 20 millioner til ingen kompensasjon
- Førde; fra 17 millioner til 14,1 millioner (- 17 %)
- Ørsta/Volde; fra 20 millioner til 34 millioner (+ 71 %)
- Sogndal; 30 millioner til 19,6 millioner (- 35 %)
- Vestlandet totalt; fra 117 millioner til 114 millioner.

Flere av rutene mellom Sandane og Oslo opereres i kombinasjon med Sogndal som trekanttruter. Totalanbudet for Sandane og Sogndal har økt fra 60,7 millioner til 66 millioner. Om man forutsetter samme tilskuddsfordeling mellom Sandane og Sogndal som i 2009-2012 anbudet, ville dette gitt 33 millioner kr for Sandane i 2012-2016 anbudet. Statlig innsparing pr time i økt reisetid til alternativ lufthavn ville gått ned fra 2.900 kroner til 2.400 kroner.

9.3 Regional betydning

Avinor har mottatt informasjon etter de lokale dialogmøtene. Det ble spesielt bedt om informasjon om bedrifter med høye reisevirksomhet som vil bli påvirket av strukturendringer. Dette avsnittet er basert på de tilbakemeldinger som er mottatt. Her beskrives kun de som har betydning for lufthavnene i gruppe B, men dette kan fungere som en generell illustrasjon for betydningen.

Vardø

Vardø har mange offentlige virksomheter. Nasjonalt Havovervåkningsssenter (Vardø sjøtrafikksentral), E-tjenesten, Nasjonalt kontor for voldsoffererstatning, Nasjonalt kontor for politiattester, Nasjonale festningsverk og NAV lønnsgaranti ligger alle i byen.

Oljeaktiviteten i Barentshavet flytter seg øst- og nordover. Dersom det gjøres funn i Barentshavet sydøst og Barentshavet nord som er drivverdige, vil det trolig være behov for å etablere en helikopterbase i Øst-Finnmark. Hvor denne skal lokaliseres, vil være avhengig av hvor funnene blir gjort og oljeselskapenes krav til logistikk. Så langt har lufthavnene i Berlevåg, Båtsfjord, Vardø og Kirkenes vært omtalt som mulige steder for base. Dette på grunn av deres geografiske plassering. En eventuell base vil sannsynligvis først bli permanent etablert når en utbygging starter. Det vil kunne ta opptil 10 år til produksjon eventuelt blir etablert.

Sandane

De viktigste brukerne av Sandane kommer fra Gloppen og Vågsøy og de utgjør ca. 65% av alle passasjerene. For Gloppen er Førde, som ligger 1,5 timer unna, alternativ lufthavn. Vågsøy ligger langt unna Sandane og passasjerene må i dag reise 1:12 for å komme til lufthavnen. Alternativet er Ørsta Volda som ligger 1:42 unna.

Blant bedrifter som påvirkes av en eventuell nedlegging er Snorre Seafood i Måløy. Alternativet til Sandane er Ørsta Volde Hovden som medfører noe lengre kjøretid enn i dag. Størst blir endringen for bedrifter i Gloppen kommune som i dag har kort veg til lufthavn, her nevnes Fiskå Mølle, Gloppen hotell og Sogn og Fjordane Energi. For disse vil kjøring til Hovden i dag medføre bruk av ferge. Med en fremtidig fergefri E39 over Nordfjorden vil reisetiden til Hovden reduseres noe.

10. Effektive driftskonsepter på lokale lufthavner

Driftskostnadene ved de lokale lufthavnene har økt fra 330 millioner til 730 millioner i perioden 2005 - 2014. De viktigste kostnadsdriverne har vært;

- Security ble innført i 2005 og utgjør nå 127 millioner.
- Lønn og personalkostnader. Tilpasning av AFIS bemanningen til åpningstid, overtakelse av brannstasjoner fra kommuner, økte pensjonskostnader og bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift.
- Investeringer for å tilpasse de lokale lufthavnene til nye myndighets- og regulatoriske krav som inkluderer sikkerhetsområder og lysanlegg samt S-CAT II(forbedret innflyvningssystem).

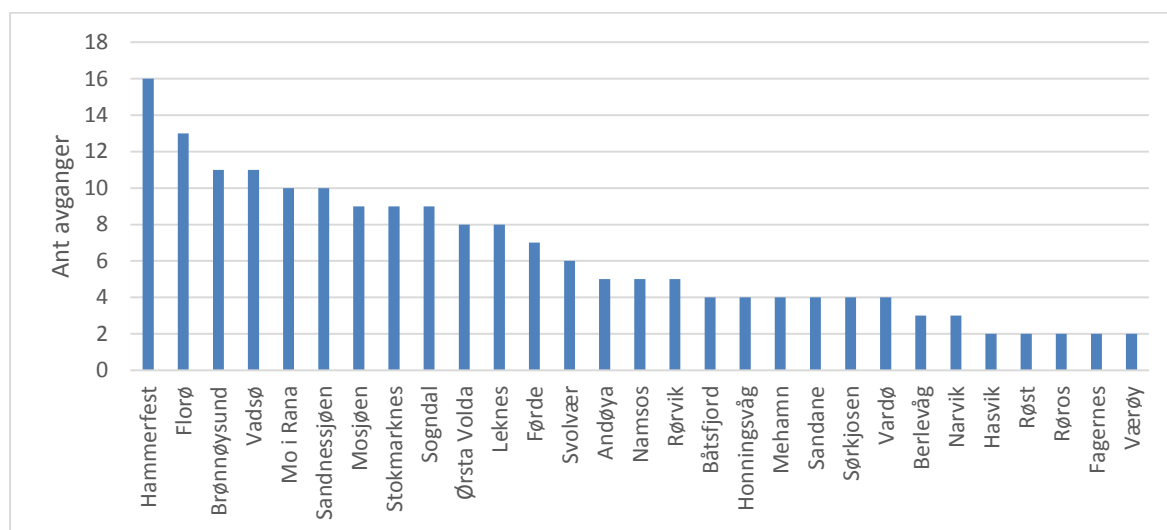
Samfunnet, næringslivet og den samlede luftfartsbransjen er inne i en omfattende omstilling. Avinor har igangsatt et «Moderniseringsprosjekt» med målsetting å redusere kostnader med 1,5 mrd. frem til og med 2018. Denne prosessen vil også berøre de lokale lufthavnene. Et alternativ til nedleggelse av lufthavner er nye og mer kosteffektive driftskonsepter. Dette vil bidra til å styrke norsk luftfarts konkurranseevne og skape et økonomisk grunnlag som styrker lufthavnenes fremtidige posisjon. Å fortsette en utvikling med økende underskudd vil gjøre lufthavnene mer sårbare og avhengige av statlig støtte/interne overføringer i Avinor. Behovet for støtte/overføring vil øke dersom ikke tiltak iverksettes.

10.1 Primæroppgaven

Det høye antallet lufthavner skal sikre det politiske målet om spredt bosetting og et vitalt næringsliv i distriktene. For at næringslivet i distriktene skal være konkurransedyktig er gode kommunikasjoner viktig. For arbeidsreiser er det viktig at de kan gjennomføres på tider som

gir muligheter for å skape effektive arbeidsdager. På de minste lufthavnene vil det være tilstrekkelig med 2 – 4 avganger pr dag for å dekke behovet for arbeidsreiser. For å gjøre det attraktivt å bo og arbeide i distriktene er også tilgang til privatreiser med fly av betydning.

Hvis reisene foregår morgen og kveld blir arbeidsdagen mer effektiv og man unngår at mye av fritiden tilbringes på reise til/fra arbeid. På grunn av små influensområder for mange av lufthavnene er det få passasjerer. Figur 9 viser antall avganger med rutefly på en typisk hverdag i 2015. På 13 av lufthavnene er det 4 eller færre avganger og kun 4 lufthavner har flere enn 10 daglige ruteavganger.



Figur 9: Antall ruteflyavganger en typisk hverdag i 2015

10.2 FOT rutene

FOT – rutene skal sikre et rutetilbud gjennom statlige kjøp av kapasitet der det ikke er grunnlag for kommersielle ruter. Rutene lyses ut for perioder på 4 – 5 år. Tilbudet med lavest pris som tilfredsstillende minimumskravene til kvalitet velges. Flyselskapene søker å utnytte fly og mannskaper maksimalt for å oppnå lave enhetskostnader. Lange produksjonsdager fører også til lange åpningstider for lufthavnene. Avinors kostnader øker, mens FOT – anbudene reduseres.

I Samferdselsdepartementets utlysning av FOT – ruter i Sør-Norge for perioden 2016 – 2020 er kravet om minimums flystørrelse tatt bort. Om dette også gjøres for den kommende utlysningen av rutene i Nord-Norge som skal gjelde fra 2017, vil det kunne legge grunnlaget for bruk av mindre fly. Dette er spesielt viktig på de minste flyplassene. Dersom rutene opereres med fly med inntil 19 seter vil det kunne gi Avinor muligheter for å redusere sine kostnader.

10.3 Ambulanseflyvninger

Grunnet lange avstander og krevende topografi og værforhold er det utfordrende å opprettholde korte reisetider til/fra medisinsk behandling. Spesielt gjelder det ved akutt sykdom. I 2014 ble det gjennomført 32.000 ambulansflyvninger på Avinors lufthavner, det tilsvarer 16.000 oppdrag. Av disse ble 20 % utført utenfor lufthavnens åpningstider.

10.4 Effektiv bruk av totale ressurser

De minste lufthavnene er innenfor mange områder gjenstand for de samme operative bestemmelser som de større. Det fører til dårlig utnyttelse av ressurser på små lufthavner med få passasjerer pr avgang og med få, men spredte avganger. Eksempelvis kreves det eget personell for sikkerhetskontrollen. Disse kommer i tillegg til Avinors eget personell og personell fra flyselskapet. Når passasjerantallet er lavt vil det gi svært høye kostnader pr. passasjer. Dersom samme personell kunne løse flere oppgaver vil dette gi lavere kostnader.

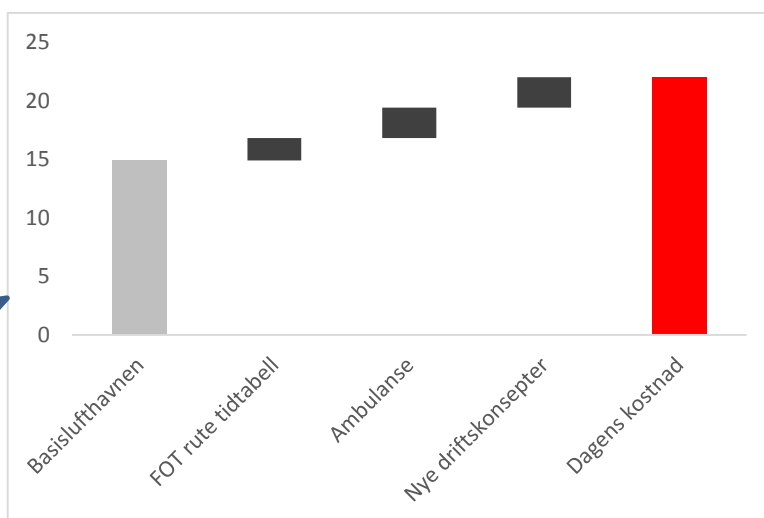
Flere oppgaver på en lufthavn utføres også i tilstøtende lokalsamfunn. Eksempler på dette er snørydding, brannvern, vedlikehold og renhold. På de minste lufthavnene er det svært utfordrende å få god utnyttelse av ressursene på grunn av lav aktivitet. En samordning av løsningen av disse oppgavene utgjør et potensiale for å redusere kostnader både for lufthavn og kommune. Dette kan også inkludere kommunalt ansvar i driften av lufthavner. I Sverige og Canada finnes slike modeller.

10.5 Basiskonsept for de minste lufthavnene

Ovenfor er beskrevet oppgaver som Avinor i dag løser i tillegg til primæroppgaven med å legge til rette for arbeidsreiser med rutefly. Figur 10 gir et eksempel på hvordan kostnader fordeles på en liten lufthavn. For å løse primæroppgaven ved fortsatt bruk av dagens flystørrelse, er det nødvendig med 800 meter rullebane. Dersom det er 2 – 4 avganger pr dag og lufthavnen kun er åpen for å betjene disse flyene, skaper det en basiskostnad for små lufthavner. Det forutsetter at teknologiske løsninger som fjernstyrt tårn er implementert, samt at det er tatt ut et potensiale for effektivisering ved felles løsning av alle oppgaver. Utvidet åpningstid for å betjene tidlige/sene fly fører til økte kostnader for lufthavnen.

Basiskonsept for de minste lufthavnene

- 800 meter rullebane
- 2-4 avganger pr. dag
- Åpen ved flyanløp
- Felles løsning av alle oppgaver



Figur 10; Kostnader forbundet med ulike oppgaver på små lufthavner

10.6 Økonomi

Avinor ønsker å prøve ut nye modeller for drift av lokale lufthavner som vil redusere driftskostnadene med 100 – 150 millioner pr. år. Dette vil kunne inkludere tiltak som:

- Avinor samordner de ulike tjenestene på lufthavnene som i dag leveres av ulike aktører
- Konkurransetsette hele eller deler av lufthavndriften
- Samordne lufthavndriften med kommunal tjenesteyting der dette er hensiktsmessig
- Redusere Avinors kostnader med ambulansetrafikk gjennom nye modeller

- Endre arbeidsordninger som effektiviserer Avinors egen drift
- Benchmark de ulike lufthavnene
- Optimalisere samordningen med anbudsprosessen for FOT - rutene.

11. Oppsummering og konklusjon

Som ledd i NTP prosessen har Avinor foretatt en gjennomgang av de lokale lufthavnene (kortbanenettet). Analysen omfatter 17 lufthavner. Lufthavnene i Nordland og Fagernes lufthavn er ikke vurdert i denne prosessen, en vil her avvente de analyser/ vurderinger som er igangsatt gjennom tidligere NTP prosesser/særskilte politiske vedtak.

Hovedkonklusjonene i analysen er:

1. De lokale lufthavnene er sentrale for bosettings- og næringsutviklingen og vil fortsatt ha en sentral rolle i norsk distriktpolitikk.
2. Lufthavnene må omstilles i henhold til samfunnsutviklingen og behovet i luftfarten slik at lufthavnenes rolle kan styrkes. Særlig viktig er utvikling i bosetting, næringsliv og vegstandard.
3. Ingen av de berørte lufthavnene foreslås nedlagt i den følgende 4- årsperioden.
4. Gjennomgangen av lufthavnsystemet er gjort på basis av kriterier for transportstandard, herunder reisetider og omfanget av statlig støtte, og gir følgende konklusjoner:
 - a) Berlevåg, Båtsfjord, Honningsvåg, Mehamn og Hasvik mottar høy statlig støtte pr passasjer, men har ikke realistiske alternativer til luftfart, spesielt ikke på vinteren. Særskilte omstillingstiltak må iverksettes.
 - b) Sandane og Vardø lufthavn har et høyt statlig tilskudd i forhold til passasjerulempene ved nedleggelse.
 - c) Sørkjosen, Namsos og Røros lufthavner har et noe lavere statlig tilskudd i forhold til passasjerulempene ved nedleggelse.
 - d) Øvrige lufthavner vil få svært store passasjerulemper i forhold til statlige innsparinger ved nedleggelse.
5. Det er nødvendig å redusere kostnadene på alle lokale lufthavner. Målsettingen er en samlet reduksjon av kostnader på 100- 150 millioner kroner innen 2019. Et sentralt virkemiddel for å oppnå dette er selskapets pågående moderniseringsprogram. En vil også søke samordning med FOT-anbudene, ambulansetjenesten og in-/outsourcing av tjenestene på lufthavnen.
6. Resultater og erfaringer fra omstillingstiltakene sammen med eventuelle nye vegtiltak vil danne utgangspunkt for ny vurdering i 2019.

Avinors rapport sendes på høring med frist 20. september. Saken vil deretter bli behandlet i NTP prosessen.