



Dyr og dårlig lufthavnstruktur

Av samfunnsøkonom Haakon Riekeles

Dette notatet er del av en serie notater fra Civita lansert høsten 2025, som ser på hvordan statens utgifter kan reduseres.

Bakgrunnen er at statens utgifter har økt kraftig over flere år. Samtidig er det en utbredt oppfatning at den økte ressursbruken ikke har gitt seg utslag i et vesentlig bedre offentlig tilbud. Offentlige utgifters andel av Fastlands-BNP har nådd nye høyder, og er på over 60 prosent i statsbudsjettet for 2025. Norge står overfor betydelige utfordringer fremover, som vil kreve økte bevilgninger og en skattepolitikk som sikrer konkurransekraft. Disse utfordringene kommer blant annet av behovet for økte investeringer i forsvaret og andre beredskapstiltak i en sikkerhetspolitisk farligere tid. Eldrebølgen treffer for fullt, med de store etterkrigs generasjonene på vei inn i alderen der de får særlig behov for helse- og omsorgstjenester. Det er også behov for omstilling av økonomien etter hvert som oljesektoren gradvis blir en mindre viktig del av norsk økonomi. Disse utfordringene gjør det nødvendig å finne gode besparelser andre steder.

Notatserien ser på forslag til kutt som skal gi en mer effektiv ressursbruk i samfunnet samlet sett. Det er derfor særlig lagt vekt på tiltak som kan gi økt arbeidsdeltakelse, bedre incentiver og færre vridninger i økonomien. Notatene tar kun for seg varige utgiftsreduksjoner. Det vil si at dyre enkeltprosjekter ikke er tatt med, selv om kontroll over investeringer åpenbart er viktig for å redusere utgiftene.

Notatene tar for seg ulike temaer og går i dybden, med ambisjon om å levere realistiske, gjennomarbeidede forslag. Temaene som tas opp er blant annet sykelønn, kraftsubsidier, unge utføre, landbrukssubsidier og samferdsel. Det er mange andre temaer som fortjener en tilsvarende gjennomgang. Samlet sett identifiseres det kuttforlag på om lag 50 mrd. kroner.

Dette notatet tar for seg lufthavnstrukturen i Norge. Norge har 43 offentlige lufthavner som drives av Avinor. I Norge er kortbanenettet ofte omtalt med stolthet som en innovativ og distriktsvennlig struktur. Realiteten er at dagens lufthavnstruktur, med kortbanenettet som klareste eksempel, er en ineffektiv struktur som gir høyere kostnader for staten så vel som for flypassasjerene. Mindre åpenbart, men like viktig, er det at den finmaskede lufthavnstrukturen i mange tilfeller gir lengre effektiv reisetid for en del passasjerer. En mer rasjonell struktur kan spare både staten og samfunnet for kostnader. En moderat omlegging av lufthavnstrukturen som beskrevet her, kan gi besparelser på 750 mill. kroner i året, med minimale negative effekter for de reisende.

Statens utgifter til lufthavner

Å opprettholde dagens lite rasjonelle struktur har to direkte kostnader for staten. For det første påfører det en kostnad for Avinor ved å holde åpne flyplasser med svært lavt passasjergrunnlag, som genererer klart mindre i inntekter enn det som er utgiftene Avinors inntekter er på totalt rundt 11,5 mrd. kroner. Figur 1 gir en oversikt over de viktigste inntektene. Inntektene er fordelt på trafikkinntekter på 5 mrd. kr, som er avgifter som ilegges flyselskaper, og andre driftsinntekter på 6 mrd. kr, som i hovedsak består av leieinntekter, hvor leieinntektene fra Tax Free på 2,3 mrd. kr er den største posten.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
Trafikkinntekter				
Startavgift	1 102,5	1 018,9	1 106,8	1 023,0
Passasjeravgift	1 213,3	1 062,5	1 217,8	1 066,9
Underveisavgift	0,0	0,0	1 312,4	1 185,0
Sikkerhetsavgift	1 267,7	1 163,5	1 273,0	1 169,0
Terminalavgift	490,9	503,8	490,9	503,8
Sum trafikkinntekter	4 074,4	3 748,7	5 400,8	4 947,8
Andre driftsinntekter				
Salg av varer og tjenester:				
Duty free	0,0	68,3	0,0	68,3
Parkering	0,1	0,1	0,1	0,2
Annet	1 384,2	1 051,0	1 133,9	998,6
Sum salg av varer og tjenester	1 384,3	1 119,4	1 134,1	1 067,1
Leieinntekter:				
Duty free	2 342,8	2 068,8	2 342,8	2 068,8
Parkering	1 029,4	854,4	1 029,4	854,4
Annet	1 459,8	1 285,8	1 606,6	1 480,4
Sum leieinntekter	4 832,0	4 209,0	4 978,8	4 403,6
Sum andre driftsinntekter	6 216,3	5 328,4	6 112,9	5 470,7
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	5 458,7	4 868,2	6 534,9	6 014,9
Sum leieinntekter	4 832,0	4 209,0	4 978,8	4 403,6
Sum driftsinntekter	10 290,7	9 077,1	11 513,7	10 418,5

Figur 1 Avinors inntekter. Utdrag fra Avinors årsrapport 2023

Inntektene til Avinor er veldig skjevt fordelt mellom de 43 flyplassene. Figur 2 gir en oversikt. De fire største flyplassene, Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim lufthavn, går alle i pluss i Avinors regnskap. Disse fire flyplassene går samlet sett med et overskudd på 2,5 mrd. kroner. De øvrige regionale lufthavnene går samlet sett med et underskudd på nærmere 1,4 mrd. kroner.

<i>Spesifikasjon av segment lufthavndrift</i>							
	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	1 785,8	531,8	378,2	315,2	751,8	0,0	3 762,8
Andre driftsinntekter	2 992,0	503,4	409,5	295,8	796,0	131,5	5 128,2
Konserninterne inntekter	5,0	0,5	8,2	3,5	76,1	22,6	115,8
Sum driftsinntekter	4 782,8	1 035,7	795,9	614,4	1 623,9	154,1	9 006,8
Lønn og andre personalkostnader	470,5	109,3	93,5	90,6	701,9	0,0	1 465,8
Andre driftskostnader	1 190,3	268,3	139,0	148,8	1 085,8	8,2	2 840,3
Konserninterne kostnader	373,5	136,8	115,4	89,7	752,9	1,5	1 469,8
Sum driftskostnader	2 034,3	514,3	347,9	329,0	2 540,6	9,7	5 775,8
EBITDA	2 748,5	521,3	448,0	285,4	-916,7	144,4	3 231,0
Av- og nedskrivninger	961,5	286,0	134,1	116,4	461,0	41,1	2 000,1
Driftsresultat	1 787,1	235,4	313,9	169,0	-1 377,7	103,3	1 230,9
Varige driftsmidler*	17 487,2	5 036,5	1 638,8	1 601,0	6 790,5	966,9	33 520,9

* Varige driftsmidler er her inkludert andre immaterielle eiendeler og eksklusiv anlegg under utførelse.

Figur 2 Fordeling av Avinors inntekter og utgifter på ulike lufthaver. Utdrag fra Avinors årsrapport 2023

Flyplassene er en del av et samlet nettverk. Det vil si at aktiviteten ved ulønnsomme regionale lufthavner, kan bidra til å øke aktiviteten og inntektene ved de større, lønnsomme lufthavnene. Det betyr likevel ikke at alle de 39 mindre lufthavnene kan rettferdiggjøre sin eksistens på det grunnlaget. Å stenge enkelte lufthavner med svært høye kostnader per passasjer vil mest sannsynlig ikke dramatisk redusere folks ønske om og behov for å fly. Mest sannsynlig vil mesteparten av trafikken flyttes til nærliggende flyplasser. De vil få et større passasjergrunnlag og mer rasjonell drift.

Lavere driftskostnader for Avinor vil ha en direkte effekt på statsbudsjettet. Avinor har hatt en krevende økonomi etter Covid-19 pandemien og har måtte motta ekstraordinære tilskudd over statsbudsjettet. I tillegg har staten en utbyttepolitikk som tilsier at 50 prosent av Avinors årsresultat etter skatt skal betales i utbytte. Gjennom mindre behov for tilskudd og økt utbytte vil besparelser komme statsbudsjettet til gode.

Den andre kostnadsdrivende effekten av en ineffektiv lufthavnstruktur kommer gjennom statens direkte kjøp av innenlandske flyruter, de såkalte FOT-rutene. I statsbudsjettet for 2025 er det bevilget 2,4 mrd. kroner til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter. Denne bevilgningen har økt dramatisk de siste årene, fra å være på 925 mill. kr i 2023, etter at Støre-regjeringen har inngått nye avtaler om kjøp med lavere billettpriser og høyere frekvens.

Alle disse rutene går til små regionale flyplasser. Legges enkelte av disse flyplassene ned, vil man også redusere statens utgifter til kjøp av flyruter dit. Det er også mulig å oppnå en større besparelse for staten enn den direkte besparelsen ved å legge ned enkeltruter. Ved nedleggelse av flyplasser vil mesteparten av trafikken flyttes til nærliggende flyplasser, som også trafikkeres av subsidierte ruter. Med større kundegrunnlag på de gjenværende flyplassene vil behovet for subsidier bli mindre. Størst effekt får man dersom man øker kapasiteten ved de gjenværende flyplassene slik at de kan ta imot større fly, med lavere enhetskostnader. Da kan behovet for subsidierte ruter bortfalle helt, samtidig som at de reisende kan få et samlet sett bedre tilbud. Flere steder i Norge er det mulig.

Reisekostnader for passasjerer vurdert opp mot kostnader for staten

Ifølge Avinor har to tredeler av befolkningen på Vestlandet og i Nord-Norge mindre enn en halvtime reisetid til nærmeste flyplass (Avinor, 2012). Det må sies å være en svært god geografisk dekning for. Det er grunn til å spørre om en så kort reisevei til flyplass er verd kostnadene, sammenlignet med en reisevei på én til to timer. Mange til dels befolkningstunge deler av Østlandet og Sørlandet har en reisevei til nærmeste flyplass på en til to timer, uten at det sees på som et stort problem.

Selv om nedleggelse av flyplasser kan gi et dårligere tilbud for noen, kan besparelsen for samfunnet være stor nok til at nedleggelse likevel er riktig. Fagernes lufthavn ble lagt i 2018. De som bor i Fagernes fikk utvilsomt et litt dårligere tilbud som følge av det. Men, flyruten til Fagernes ble subsidiert med om lag 7000 kr per tur/retur-reise, og underskuddet på flyplassdriften var på om lag samme nivå (Avinor, 2012). De høye kostnadene per reise gjør det lett å argumentere for at nedleggelsen var riktig.

Hvordan er kostnaden per passasjer for driften av dagens flyplasser i kortbanenettet? I Tabell 1 oppgis totalt antall reisende på ankomst og avganger, og reisetid til nærmeste flyplass i minutter for utvalgte flyplasser. Inflasjonsjustering av tidligere anslag fra Avinor tilsier at driftskostnadene per mindre flyplass er på om lag 30 mill. kroner i året. Dette anslaget er brukt til å beregne driftskostnadene per passasjer. Deretter beregnes tidskostnadene ved å reise med bil til nærmeste alternative flyplass. Det regnestykket består av to elementer, anslått reisetid til nærmeste alternative flyplass og tidsverdien per minutt som brukes i samfunnsøkonomiske analyser for reise i bil. Differansen mellom reisekostnaden til nærmeste alternative flyplass og driftskostnaden ved å drifte flyplassen som i dag er nærmest, sier noe om den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved å opprette flyplassen. Det er dog en forenklet analyse av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, en komplett analyse ville inneholdt flere elementer på kostnads- og gevinstsiden.

<i>Flyplass</i>	<i>Totalt passasjerer avgang og ankomst</i>	<i>Anslått driftskostnad per passasjer (kr)</i>	<i>Reisetid i bil til nærmeste flypass (min)</i>	<i>Reisekostnad til nærmeste flyplass minus driftskostnad per passasjer (kr)</i>
Andenes Andøya	78979	380	110	47
Brønnøysund	131394	228	150	354
Florø	143650	209	75	82
Førde	75164	399	75	-108
Mosjøen	73367	409	70	-137
Namsos	35910	835	120	-369
Røros	18623	1 611	150	-1 028
Rørvik Ryum	49075	611	120	-145
Røst	18818	1 594	125	-1 109
Sandane Anda	53907	557	105	-149
Sandnessjøen	81155	370	70	-98
Sogndal	117961	254	120	212
Stokmarknes	120535	249	90	101
Stord Sørstokken	32982	910	120	-444
Svolvær Helle	103875	289	80	22
Vestvågøy Leknes	134789	223	80	88
Værøy	7625	3 934	125	-3 449
Ørsta-Volda	139855	215	105	193

Tabell 1 Driftskostnad per passasjer på utvalgte flyplasser og reisekostnad til nærmeste flyplass

Tabellen viser at denne differansen er negativ for mange flyplasser. Det vil si at den ekstra reisetidskostnaden som ville blitt påført flypassasjerene dersom de måtte reise til nærmeste alternative flyplass, er lavere enn driftskostnadene per reise ved dagens nærmeste flyplass. Det er flere usikkerhetsmomenter i denne beregningen. For det første er driftskostnadene for flyplassene satt likt for alle, mens den i realiteten nok er lavere for de aller minste flyplassene slik som Værøy, som kun er en helikopterlandingsplass.

Samtidig er det forutsatt at alle reisende får den maksimalt tenkelige økte reisetiden, ved at raskeste vei for dem til nærmeste alternative flyplass er forbi den de bruker i dag. For reisende som bor mellom de to aktuelle flyplassene, så blir den økte reisekostnaden vesentlig lavere. Et annet forbehold er at i noen tilfeller, er nærmeste flyplass en annen som også er «ulønnsom» etter denne enkle beregning, slik som tilfellet er for Namsos og Rørvik. Å legge ned begge disse ville gitt en vesentlig lengre reisetid.

Et annet viktig forbehold er at beregningen kun tar hensyn til driftskostnadene for flyplassene. For svært mange av disse lufthavnene er alle avganger subsidierte av staten, gjennom kjøp av FOT-ruter. Tabell 2 viser gjennomsnittlig subsidie totalt og per reisende for utvalgte FOT-kontrakter.

<i>Flyplasser</i>	<i>Kostnad FOT-ruter (kr)</i>	<i>Kostnad per reisende (kr)</i>
Stokmarknes/Leknes/Svolvær/Røst	377 601 073	999
Brønnøysund/Sandnessjøen/Mo i Rana/ Mosjøen/ Namsos/Rørвик	549 310 016	1433
Ørsta-Volda/Førde/Sogndal/Sandane	501 383 752	1296

Tabell 2 Kostnad for staten totalt og per reisende for utvalgte FOT-ruter

Som det fremkommer av tabellen, er kostnaden for staten per reisende vesentlig. Ettersom nærmeste flyplass for de fleste av disse er en annen flyplass som også er subsidiert i samme FOT-kontrakt, så vil ikke nedleggelse av en flyplass gi en besparelse lik hele kostnaden per reisende. Besparelsen vil begrense seg til effektiviseringsgevinsten og det lavere subsidiebehovet ved at flyselskapet må betjene færre flyplasser i kontrakten.

Mulige gevinster for de reisende ved en mer rasjonell lufthavnstruktur

Det er ikke åpenbart at kortest mulig reisevei til flyplass alltid er et gode for dem det gjelder. Det som er viktig for de reisende er å komme frem til sin endelige destinasjon på ønsket tidspunkt, på kortest mulig tid. Da kan frekvens i avganger være viktigere enn reiseavstand til flyplassen. Ta et gitt eksempel der man bor 30 min fra én regional flyplass og 1,5 time fra en annen. Slik kan det være for mange, ettersom det finnes flere kortbaneflyplasser på Vestlandet og i Nord-Norge med under to timers reisevei imellom. Hvis to slike flyplasser har avganger med tre timers mellomrom, som er tilfellet for mange mindre flyplasser, vil mange måtte reise slik at det blir vesentlig ventetid på endestedet, eller ved mellomlanding når man må ta et fly videre. Antas denne unødvendige ventetiden for eksempel å være to timer, så hadde den reisende tidsmessig kommet bedre ut dersom man la ned den nærmeste flyplassen, og doblet frekvensen på flyplassen som er 1,5 time unna. De som bor nærmest flyplassen som ble beholdt ville utvilsomt fått et bedre tilbud, med økt frekvens uten endring i reisevei.

Hvilke ruter som er tilgjengelig på flyplassen og reisetiden med disse rutene har mye å si for nytten til de reisende. For mange små flyplasser i Nord-Norge er den eneste ruten til Bodø eller Tromsø. De små flyene som kan lande på kortbanenettet, har ofte ikke lang nok rekkevidde til å kunne ha direkteflyvninger til Sør-Norge, eller farten er for lav til at det blir et godt tilbud. For reisende som skal til utlandet, til Oslo eller til en annen større norsk by, betyr det at de må gjennomføre et bytte. Det innebærer ekstra kostnader og tidsbruk.

Avinor har beregnet at vil gi et bedre tilbud til de reisende, å legge ned to eller tre flyplasser i Lofoten og Vesterålen, og heller erstatte dem med én større flyplass som kan ta imot store jetfly og dermed ha direkte avganger til Oslo. Et konkret alternativ, en slik flyplass på Gimsøy, ble beregnet å ha et samfunnsøkonomisk overskudd på 1,6 mrd. kroner (Avinor, 2012). Et ekspertutvalg nedsatt av Avinor kom senere frem til at vindforholdene på den foreslåtte lokasjonen for en større flyplass for Lofoten gjorde at det ville bli for mye turbulens (Avinor, 2016), og planene for en flyplass på Gimsøy er derfor skrinlagt. At å nedlegge flere flyplasser til fordel for en større flyplass i dette tilfelle vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt og bedre for de reisende er likevel interessant, og bør være en inspirasjon til å finne lokasjoner der slike større samlede flyplasser kan etableres.

Betydning av flytyper og lengde på rullebanen

Dagens kortbanenett trafikkeres av ulike varianter av flytypen Dash-8, som tar mellom 39 og 78 passasjerer. Dette er et lite turbopropfly (propellfly), som kan lande på flyplasser med rullebaner på kun 800 meter. Disse flyene nærmer seg slutten av sin levetid, og det er ingen åpenbare alternativer. Andre flyprodusenter har vurdert å lansere flytyper som kan ta av på flyplasser på kun 800 m, men har skrinlagt planene på grunn av lite etterspørsel etter fly med denne egenskapen (Flight plan, 2024). Rekkevidden og farten på Dash-8 gjør, som nevnt, at tilbudet til de reisende blir dårlig. Det gjelder særlig i Nord-Norge der direktefly til Oslo ikke tilbys med denne flytypen. I tillegg er det nesten bare Widerøe som har et vesentlig antall av den. Det betyr i praksis at konkurransen om å fly til kortbanenettet er begrenset, og at staten er i en dårlig forhandlingsposisjon når det skal inngås avtaler om FOT-ruter.

De mest vanlig brukte jetflyene i Norge er av typen Airbus A320 eller Boeing 737. De har en kapasitet på mellom 150 og 200 passasjerer, avhengig av variant og konfigurering. De krever en rullebane på minst 2000 m. Det har vært dimensjonerende for flere utredninger, herunder utredningene om en felles flyplass for Lofoten og Vesterålen, som først anbefalte og deretter måtte forkaste et alternativ på Gimsøy. En oppgradering eller etablering av flyplasser til rullebaner på 2000 meter er kostbart, og det krever også en visst størrelse på markedet for å rettferdiggjøre bruken så store fly.

I 2018 kom imidlertid flytypen Embraer E195-E2, som er et mindre regionalt jetfly. Det tar 120-150 passasjerer og krever kun en rullebane på kun 1500 m. Disse flyene har mer enn lang nok rekkevidde for direkteflyvninger fra eksempelvis Oslo til Nord-Norge, og har samme hastighet som større jetfly. Det finnes også andre flytyper, eksempelvis propellfly av typen ATR-42 og ATR-72 som kan operere fra rullebaner på 1500 m eller kortere. Med fremveksten av små regionale jetfly er muligheten for å få en vesentlig forbedring av tilbudet gjennom flere direkteflyvninger er til stede, også der det ikke er mulig eller rasjonelt å bygge rullebaner på 2000 meter. Embraer E195-E2 opereres av både Widerøe og SAS i dag, i tillegg til av blant annet KLM. Når flere aktører opererer med flytypen, blir det mulighet for en mer reell konkurranse. Også når det bare er markedsgrunnlag for én aktør om gangen, vil muligheten for at en annen kan utfordre dersom prisen settes for høyt, gi lavere priser. En rasjonalisering av flyplasstrukturen der man satser på færre flyplasser, men med rullebaner på 1500 m, er derfor en mulighet.

I forbindelse med Nasjonal transportplan ble det i 2012 utredet hvilke flyplasser som kan utvides til 1199 m. Tre kortbaneflyplasser har allerede denne lengden (Brønnøysund, Florø og Sandnessjøen), mens ytterligere tre kan utvides med god operativ/markedsmessig effekt (Leknes, Stokmarknes og Vadsø). Syv flyplasser kan fysisk utvides til den lengden, men det vil ha liten eller ingen effekt på flystørrelse/lastekapasitet på grunn av terrengforhold eller andre begrensninger. Utvidelse fra 800 til 1199 m lengde på rullebane gir mulighet for at flere typer turbopropfly kan lande på flyplassene, og kan derfor gi bedre konkurranse og potensielt noe bedre rekkevidde. Hvilke flyplasser som kan utvides til 1500 m rullebane for å ta imot små jetfly, har ikke blitt utredet.

Forslag til endring i struktur

Hvilke flyplasser bør man vurdere å legge ned? For å gjøre en vurdering av det, holder det ikke å kun se på driftskostnader per passasjer og kostnader ved å subsidiere flyrutene til flyplassene. Man må også ta hensyn til lokale forhold.

Vestlandet

På Vestlandet er det seks kortbaneflyplasser. Én av disse, Stord lufthavn, er en helt åpenbar kandidat for nedleggelse. Fra denne flyplassen er det kun 74 km til Haugesund lufthavn, og kun 72 km til Flesland. Reisen til Flesland tar lenger tid enn distansen alene skulle tilsi fordi man må ta ferge. Dersom prosjektet Hordfast realiseres blir imidlertid reiseveien til Norges nest største flyplass svært kort. Selv i dag gjør den korte avstanden til to vesentlig større flyplasser, med klart større og billigere rutetilbud, at tilbudet på Stord fremstår som lite attraktivt. Det gjør at selv om befolkningsgrunnet ved flyplassen er større enn for mange andre kortbaneflyplasser, er det Sør-Norges nest minst trafikkerte flyplass (etter Røros).

De øvrige kortbaneflyplassene på Vestlandet er fire flyplasser i tidligere Sogn og Fjordane fylke (Førde, Florø, Sandane og Sogndal), og Ørsta-Volda i Møre og Romsdal. Alle disse, med unntak av Sogndal, er under 100 km fra hverandre. I de fleste tilfeller er reisetiden mellom flyplassene på under 1,5 time. For Sandane er reisetiden til Ørsta-Volda på 1 time og 45 minutter på tross av en avstand på kun 57 km, grunnet en fergeovergang. Reisetiden fra det største tettstedet denne flyplassen betjener (Nordfjordeid) til Ørsta-Volda er på kun én time. Avstanden mellom Førde lufthavn og Florø Lufthavn er på kun 74 km, med en reisetid på 1 time og 15 minutter. Avstanden mellom Førde sentrum og Florø Lufthavn er kun på 58 km, med en reisetid på 51 minutter. En del mindre tettsteder i regionen vil imidlertid ha klart kortere vei til Førde lufthavn. En mulig rasjonalisering av lufthavnstrukturen vil være å legge ned Sandane og enten Førde eller Florø lufthavn. Florø lufthavn har allerede en lengde på rullebanen på 1199 m, og kan ha potensiale til å utvides slik at den kan motta små jetfly. Effekten av det på tilbudet vil imidlertid være mindre enn for lufthavner i Nord-Norge, ettersom avstanden til Flesland og Gardermoen er forholdsvis kort.

Trøndelag

I Trøndelag er det tre kortbaneflyplasser med vanlig rutedrift, Røros, Namsos og Rørvik. Røros er flyplassen i Sør-Norge med klart færrest passasjerer. Det til tross for at reisetiden til nærmeste flyplass, Værnes, er forholdsvis lang, på om lag 2 timer og 45 minutter. At antall passasjerer er såpass lavt tilsier at tilbudet, som består av forholdsvis dyre billetter til Oslo, ikke anses som spesielt attraktivt. Det kan forklares med at de som sogner til flyplassen heller reiser til Værnes, der flytilbudet er vesentlig bedre. Røros har også togtilbud, i motsetning til de fleste andre steder med kortbaneflyplass. Røros lufthavn bør derfor vurderes nedlagt. Mellom Namsos og Rørvik er reisetiden på to timer. Det skulle også tilsi at begge kan opprettholdes. Namsos har imidlertid forholdsvis lave passasjertall i lys av størrelsen på byene og tettstedene i nærheten. Det kan muligens også forklares med at det for mange er mer attraktivt å reise på annen måte til Værnes, som ligger om lag 2,5 time og 163 km unna, enn å ta en dyr flyreise på det som kanskje er på et lite passende tidspunkt. Namsos kan derfor være en mulig kandidat til nedleggelse. Argumentet for

det blir sterkere etter at planlagte investeringer i E6 gjennom Trøndelag og Trønderbanen er gjennomført, som vil styrke konkurransen til disse reisemåtene til Værnes.

Helgeland

På Helgeland bygges det for tiden ut en ny flyplass i Mo i Rana på Fagerlia med 2400 m rullebane. Denne vil da kunne ta imot store jetfly og gi direktetilbud til Oslo, og potensielt til byer utenfor Norge. Kostnadsrammen for denne investeringen er på 4,89 mrd. kroner. I lys av denne store investeringen, som vil gi et vesentlig bedre tilbud, bør det vurderes om andre flyplasser i nærheten kan legges ned. Mosjøen lufthavn ligger 105 km og 1,5 times reisevei unna, mens Sandnessjøen lufthavn ligger 131 km og 2 timers reisevei unna. Den førstnevnte bør legges ned som resultat av etableringen av ny flyplass i Mo i Rana, mens den andre bør vurderes lagt ned. Brønnøysund har fire timers reisevei til den nye flyplassen i Mo i Rana, som vurderes som for langt unna. Avstanden mellom Sandnessjøen og Brønnøysund lufthavn er imidlertid på kun 83 km. Reisetiden er likevel lang, på grunn av to fergeoverganger. Dersom reisetiden mellom disse to reduseres gjennom veiinvesteringer, vil det være et ytterligere argument for nedleggelse av Sandnessjøen.

Lofoten og Vesterålen

I Lofoten og Vesterålen er det i dag seks lufthavner, i tillegg til at Harstad/Narvik Evenes ligger kort vei unna. To av disse, Røst og Verøy, skiller seg ut ved at de ligger på øyer langt unna øvrige lufthavner og tettsteder, med krevende reisevei. De er til gjengjeld også lite trafikkert, med Verøy helikopterhavn som den minst trafikkerte offentlige lufthavnen i Norge. Å legge ned Røst eller Verøy fremstår lite aktuelt med mindre fergetilbudet bedres vesentlig, som ikke nødvendigvis vil gi en netto besparelse.

Leknes, Svolvær og Stokmarknes har alle forholdsvis korte avstander mellom hverandre. Avstanden mellom Stokmarknes og Svolvær er på kun 59 km, men reisetiden er på 1,5 time. Avstanden mellom Svolvær og Leknes er på 72 km, med en reisetid i bil på 1 time og 20 minutter. Å legge ned minst én og kanskje to av disse flyplassene, eventuelt kombinert med rullebaneforlengelse for å kunne få direktetilbud til Oslo, bør vurderes. I tillegg kan man vurdere om utbedring av veier i regionen kan redusere reisetiden. Andøya ligger lenger unna de øvrige flyplassene, med en avstand på 122 km og en reisetid på 1 time og 50 minutter til Stokmarknes, og anses dermed som mindre aktuell for nedleggelse, i hvert fall med dagens veistandard og reisetid.

Finnmark og Troms

Finnmark har åtte kortbaneflyplasser, mens Troms har ytterligere én. I de aller fleste tilfeller er reisetiden i bil fra disse flyplassene til nærmeste alternative flyplass på godt over to timer. Noen unntak er Berlevåg og Båtsfjord som er ca. 1,5 time unna hverandre (91 km), og Vadsø og Vardø som er 1 time unna hverandre (67 km). Dette er snakk om flyplasser som betjener små lokal-samfunn i en veldig tynt befolket del av landet der det er krevende å opprettholde bosetningen. Det er også viktig fra et sikkerhetspolitisk perspektiv å bidra til bosetning i Øst-Finnmark. På bakgrunn av det vurderes disse flyplassene å være i en særstilling, og det foreslås derfor ingen endringer i strukturen.

Samlet besparelse av forslaget til endret struktur

Forslaget til endret struktur innebærer en nedleggelse av mellom fire og ni flyplasser. Det vil alene gi en besparelse på mellom 120 og 270 mill. kroner i driftskostnader per år. I tillegg kommer besparelsen fra lavere kostnader til kjøp av FOT-ruter. Hvor mye lavere den kostnaden blir, kommer an på flere forhold, herunder hvilke politiske valg som fattes.

Tabell 2 gir en oversikt over de rutene som blir påvirket av de foreslåtte nedleggelsene, med unntak av ruten til Røros. Hvis alle de skisserte flyplassnedleggelsene gjennomføres, vil det utgjøre halvparten av flyplassene som betjenes av disse tre FOT-avtalene. Hvis man legger til grunn at behovet for subsidier halveres, så innebærer det en besparelse for staten på 713 mill. kroner. En halvering av kostnadene kan være et for høyt anslag, dersom det er stordriftsfordeler for operatøren av å ha flere ruter til samme region, siden det da vil koste mer å operere de gjenværende rutene. Det er også mulig at staten vil betale for økt frekvens ved de gjenværende flyplassene for å gi et bedre tilbud. På den annen side kan behovet for subsidier på de gjenværende rutene bli lavere og potensielt bortfalle helt, dersom økt passasjergrunnlag på flyplassene som ikke legges ned gjør det mer lønnsomt å betjene dem. Dersom man foretar investeringer som tillater større fly å betjene noen av de gjenværende flyplassene, vil det øke sannsynligheten for å få kommersielt lønnsomme, usubsidierte flyvninger dit.

Samlet sett gir de foreslåtte strukturendringene en potensiell besparelse på i underkant av 1 mrd. kroner i året. Deler av denne besparelsen kan man tenkes reinvesteres i bedre infrastruktur i de berørte regionene. Det kan innebære å øke kapasiteten på de gjenværende flyplassene, men det kan også være å bedre veiene for å korte ned reisetiden til flyplassene. Som gjennomgangen av flyplassene viser, er det flere steder der reisetiden er forholdsvis høy over korte avstander, noe som tyder på at det er et potensial for effektivisering gjennom bedre veistandard. Å bedre veiene vil selvfølgelig gi gevinster utover bare reiser til flyplassen.

Forslaget her er at staten sikter på en netto besparelse på 750 mill. kroner i året, og at øvrige besparelser gis tilbake til de berørte regionene i form av ekstra samferdselsinvesteringer.

Civita er en liberal tankesmie, som gjennom sitt arbeid skal bidra til økt kunnskap og oppslutning om liberale verdier, institusjoner og løsninger, og fremme en samfunnsutvikling basert på respekt for individets frihet og personlige ansvar. Den enkeltes publikasjons forfatter(e) står for alle utredninger, konklusjoner og anbefalinger, og disse analysene deles ikke nødvendigvis av andre ansatte, ledelse, styre eller bidragsytere. Skulle feil eller mangler oppdages, ville vi sette stor pris på tilbakemeldinger, slik at vi kan rette opp eller justere.

Ta kontakt med forfatteren haakon@civita.no eller civita@civita.no

Litteraturliste

Avinor. (2012). *Nasjonal transportplan 2014 - Framtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen*. Avinor.

Avinor. (2016). *Mulig ny flyplass på Gimsøy i Lofoten - Evaluering av operative forhold*. Hentet fra https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/rapport_ekspertutvalg_gimsoy.pdf

Flight plan. (2024, 11 15). Hentet 05 04, 2025 fra <https://flightplan.forecastinternational.com/2024/11/15/atr-ceases-development-of-atr-42-600s-stol-version/>