



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår ref.: 201400023-178
Deres ref.: 13/1388

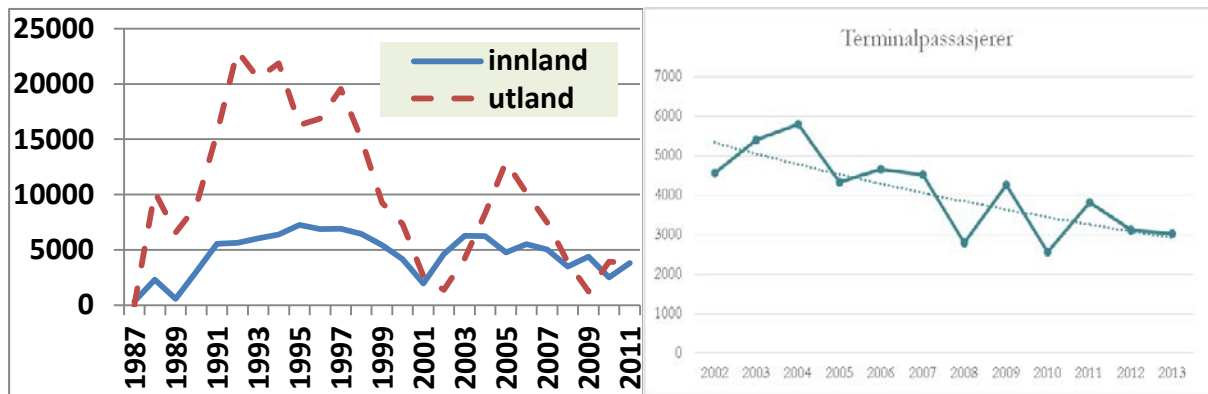
Lillehammer, 28. oktober 2014

Svar på høring - anbud på regionale ruteflygninger i Sør-Norge fra 1.april 2016

Oppland fylkeskommune viser til brev av 26. juni 2014 og takker for invitasjonen til å komme med våre innspill og prioriteringer i forkant av ny anbudsprosess for flyrutene med oppstart 1. april 2016. Etter avtale oversendes fylkesrådmannens forslag til høringsuttalelse innen fristen 31. oktober, mens protokoll fra behandling i fylkesutvalget 4. november ettersendes.

Historikk

Fagernes lufthavn Leirin ble åpnet i 1987 med en rullebane på 2050 meter. Staten betalte for en kortbaneflyplass, mens lokale krefter sto for mellomlegget for å bygge en lang nok rullebane til å ta ned større charterfly. Faste ruteflygninger ble startet opp i 1990, gjennom nittallet med to daglige turer til Oslo og én tur til Bergen. Senere har det kun vært rute til Oslo med få unntak, og fra 2009 med avgang sen morgen og en tidlig retur fra Oslo om ettermiddagen. Passasjertallene for flyruta har aldri vært spesielt høye, men har de siste årene vært lave og med en svakt synkende trend. I 2013 endte passasjertallet på 3050 passasjerer. Det har imidlertid vært en positiv utvikling i 2014, og til og med september i år er tallet 2738 passasjerer. Chartertrafikken var høy på nittallet med tre år over 20 000 passasjerer. De siste par årene har det vært mindre enn tusen charterpassasjerer, men med én ukentlig flygning forrige vinter og to flygninger per uke kommende vinter, ser det ut til å ende på rundt 3400 charterpassasjerer i 2014.



Utvikling i passasjertall på Leirin. Figuren til venstre viser tall for både rute (blå) og charter (rød) frem til 2011, mens figuren til høyre viser rutepassasjerer siden 2002. Den prikkete linje er en trendlinje.

Forrige gang anbudsrutene var lyst ut, med oppstart april 2012, ble blant annet følgende spilt inn fra OFK etter dialog med lokale interessenter:

«Fylkesutvalget (...)prioriterer et rutetilbud som gir forutsigbarhet og tillit hos de reisende. Følgende forhold vektlegges:

- Rutetider tilpasset de reisendes behov med nattparkering og tidlig avgang fra Fagernes lufthavn med god korrespondanse på Gardermoen. Dette er viktigere enn flystørrelsen.
- Krav til regularitet og punktlighet.
- Gjennomgående bagasjehåndtering gjennom samarbeid med andre flyselskap.

Det bør legges til rette for et tilbud som muliggjør et utvidet rutetilbud til Trondheim og/eller Bergen.»

Disse anbefalingene ble i liten grad tatt til følge i påfølgende anbudsutlysning, hvor kravene til avgangstid fra Fagernes på morgenen var satt til før 09:00 og fra OSL på ettermiddagen etter 15:30. Videre er det ikke stilt noen krav til gjennomgående bagasjehåndtering. I praksis har dette medført at ruta i dag kjøres med et fly som er stasjonert på Ørland og har første morgenavgang derfra, og siste avgang på sen ettermiddag fra OSL til Ørland. For Fagernes sin del betyr dette at morgenavgangen ikke går før 08:55 og avgangen på ettermiddag fra OSL til Fagernes går allerede 16:00. Flyselskapet har ikke noe samarbeid med andre flyselskaper om gjennomgående bagasjehåndtering.

Framtidsmulighetene for Fagernes lufthavn

1. Framtidsmulighetene for Fagernes lufthavn er i NTP-prosessen (NTP 2014-2023) utredet av Avinor sammen med Valdres natur- og kulturpark (VNK) i en rapport (datert 23.11.2012) som dokumenterte at Fagernes lufthavn aldri har fått forsøke et ruteopplegg på linje med de øvrige flyplasser, og der det i den felles anbefalingen bl.a. presiseres at (sitat):

- *For neste periode gis Fagernes lufthavn sjansen med et langt bedre ruteopplegg – som vil gi en nødvendig test på det trafikkgrunnlag Fagernes lufthavn virkelig har*
- *«Styringsgruppa anbefaler derfor et samarbeid om trafikkskapende arbeid i de nærmeste årene, spesielt med tanke på utenlands charter. Dersom dette arbeidet ikke fører til at regionen etablerer seg som et fast chartermål med anslagsvis 15-20 000 passasjerer kommet + reist innen rullering av neste NTP, bør Fagernes lufthavn inngå i en vurdering av lufthavnstrukturen i forkant. Denne vurderingen bør starte opp i 2020.*

Omtale i statsbudsjettet og TØI-rapport

Etter at Samferdselsdepartementet sendte ut brev til fylkeskommunen og ba om innspill til ruteopplegg for Fagernes-Oslo fra april 2016, har regjeringa lagt frem sitt forslag til statsbudsjett for 2015. I budsjettets *Programkategori 21.20 Luftfartsformål* under overskriften *Mål og prioriteringer* står følgende avsnitt:

«Avvikling av flyruten Fagernes-Oslo

Rutetrafikken på Fagernes lufthavn, Leirin, består i dag av flyruten Fagernes-Oslo, som staten kjøper. Det er to daglige ankomster/avganger på ukedager og en tur-retur avgang på søndager. Flyruten trafikkeres med et 19-seters fly operert av selskapet North Flying AS fram til 31. mars 2016. Antall rutepassasjerer i 2013 var 3 041.

Transportøkonomisk institutt har vurdert flyruten Fagernes-Oslo i rapporten *«Forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Sør-Norge»*. I rapporten som departementet mottok i juni 2014, går det fram at passasjerutviklingen har vært svakt fallende de siste 10 år. Belegget (målt i perioden april 2012 – mars 2013) var henholdsvis 14 pst. på Oslo-Fagernes og 17 pst. på Fagernes-Oslo. Dette tilsvarer gjennomsnittlig tre passasjerer pr. flyavgang.

Det årlige tilskuddet til statlig kjøp av flyruten er beregnet til 3 290 kr pr. enkeltreise.

Transportøkonomisk institutt har også beregnet samfunnsøkonomiske generaliserte reisekostnader, der fly sammenlignes med bil. Disse beregningene viser at samfunnet får tilbake 1 øre pr. tilskuddskrone.

Videre er Fagernes også vurdert ut fra tilgjengelighetskriterier på veg. Fagernes oppfyller her et akseptabelt nivå både når det gjelder tilgang til hovedstad og til by med regionsykehus.

Transportøkonomisk institutt har ut fra dette anbefalt at flyruten Fagernes-Oslo legges ned.

Regjeringen vil følge den faglige anbefalingen og vil ikke videreføre statlig kjøp av flyruten Fagernes-Oslo etter at kontrakten utløper 31. mars 2016. Dette innebærer at flyruten Fagernes-Oslo ikke vil bli inkludert i anbudsopplegget for regionale flyruter i Sør-Norge som vil bli utlyst i 2015.

Når rutetrafikken på Fagernes avvikles, er det i utgangspunktet ikke naturlig at lufthavnen fortsatt skal være en del av det statlige nettverket. Avinors drift av lokale lufthavner av typen Fagernes lufthavn har vært begrunnet ut fra hensynet til å gi næringsliv og befolkning i området et flyrutetilbud.

Samferdselsdepartementet vil derfor starte en prosess med å vurdere potensialet og framtida for Fagernes lufthavn i samarbeid med lokale myndigheter og næringsliv, herunder vurdere statens eierskap til lufthavnen.»

Fylkeskommunen er forundret over at regjeringen forskutterer en slik avgjørelse i statsbudsjettet samtidig som anbudsopplegget for kommende periode er ute på høring. Da dette kun er et forslag til budsjett, og endelig statsbudsjett skal vedtas av Stortinget i desember, velger fylkeskommunen å forholde seg til brev mottatt i juni, og vil melde tilbake på de punkter det bes om innspill på i dette brevet.

Møte i Samferdselsdepartementet 20. oktober

Fylkeskommunen ble invitert til møte i departementet i forkant av høringsfristen. Dette møtet ble gjennomført 20. oktober med deltakelse fra Valdres natur- og kulturpark, Valdres destinasjon og Flytrafikkutvalget i Valdres i tillegg til representanter fra OFK. Departementet orienterte om opplegget frem mot ny anbudsrunde, og viste til en del statistikk der ruta Fagernes-Oslo ble sammenlignet med de øvrige rutene på FOT-nettet. De forklarte at årsaken til at nedleggelse av ruta var tatt med i forslag til statsbudsjett for 2015, var at de ville gi Stortinget mulighet til å mene noe om saken. Med behandling i desember vil det fortsatt være tid til å ta med denne ruta i kommende anbudsrunde om Stortinget skulle ønske å opprettholde den. Departementet ønsker i utgangspunktet å stille færrest mulig konkrete krav i anbudskonkurransen, slik at en kan skape konkurranse mellom flere aktører, og legge til rette for at aktørene kan utnytte materiell og personell på en effektiv måte. Valdres natur- og kulturpark og Valdres destinasjon forklarte i møtet om den pågående satsingen på charterturisme til Valdres via Leirin, de positive resultatene de allerede ser av dette, og betydningen av flyruta og flyplassen for en videre utvikling av regionen som turistdestinasjon. Oppland fylkeskommune ga en foreløpig orientering om sine prioriteringer og ønsker for anbudsutforming. Det ble informert om fylkestingets vedtak 15. oktober.

Åpent møte på Leirin 22. oktober

Da Avinor som følge av omtalen i forslag til statsbudsjett avlyste planlagt møte på Leirin, benyttet Flytrafikkutvalget muligheten til å arrangere et åpent møte om fremtiden til flyplassen og flyruta. Her deltok politikere fra berørte kommuner, representanter fra reiselivet i Hallingdal og Valdres, fylkeskommunen og ansatte på flyplassen.

Fra reiselivshold ble det hevdet at det er galskap å ville legge ned flyruta nå som satsingen de siste årene begynner å kaste av seg. Det ble også uttrykt bekymring for hvilke signaler den stadige usikkerheten om flyplassen sender til charteroperatørene. Fra Skistar, som eier alpinanlegget i Hemsedal, ble det pekt på at Valdres har en tipp topp operativ flyplass med fin beliggenhet i forhold til skidestinasjonene, og at denne vurderes nedlagt. Samtidig er selskapet med på en stor satsing lenger nord hvor det skal bygges ny flyplass for å fly inn skiturister til Sälen i Sverige og Trysil i Norge. Her har de ambisjoner om 150 000 innkommende chartergjester allerede første driftsvinter. Her satses det altså flere hundre millioner kroner, med den svenske stat som en stor bidragsyter, mens situasjonen i Valdres synes å være en helt annen.

Spørsmålet om det er mulig å drive flyplassen videre som en ren charterflyplass om flyruta blir lagt ned, ble også tatt opp som et spørsmål i møtet. Det ble svart at dette kan bli meget vanskelig. Drift av

en flyplass krever kompetent personell som skal autoriseres innen ulike fagområder årlig, slik at det er vanskelig å tenke drift med sesongarbeidere og deltid. Brøyting må gjøres kontinuerlig gjennom hele vinteren (oktober – april) for å kunne ha «svart bane» når flyene skal lande, og Luftfartstilsynet krever periodisk vedlikehold av både bane og utstyr med ulike intervaller der noen ettersyn kreves utført daglig. Mest sannsynlig betyr dette derfor, full drift eller ingen drift på flyplassen.

Innspill fra OFK

Innhentet innspill og vurderinger fra berørte parter

Samferdselsdepartementet ber OFK innhente synspunkter og vurderinger fra berørte kommuner, Posten Norge AS, aktuelle helseforetak og eventuelle andre berørte instanser innenfor Næringslivet, organisasjoner med videre.

Helse Sør-Øst melder tilbake at ingen av deres foretak benytter flyruta i dag, eller har noen planer om å gjøre dette i fremtiden. Flyplassen benyttes bare sporadisk til ambulanseflyvninger, men benyttes også i noen utstrekning til øving på take-off og landing med ambulansefly, ettersom den ligger så nært Gardermoen. Oppland fylkeskommune er også kjent med at flyplassen brukes en del i forbindelse med redningsoppdrag, blant annet til refueling av redningshelikoptre, og at den slik sett har en rolle i den samlede beredskapen.

Posten Norge AS har ikke svart på vår henvendelse.

Valdres natur- og kulturpark (VNK) er regionrådet for Valdres, og representerer kommunene i regionen. De viser i sin uttalelse til den satsingen som er i gang på internasjonal charterturisme, og at forholdene ligger godt til rette for en videre vekst på Leirin. De uttrykker også ønske om at flyplassen må få prøve et godt flytilbud i kommende anbudsperiode med blant annet mulighet for å booke billetter gjennom reisebyråer, tillatt bagasjevekt på linje med de større flyselskapene og stort nok fly. De viser til ulike scenarier for fremtidig trafikkutvikling og hvilke positive økonomiske effekter dette vil ha, blant annet bruker de tidligere utførte beregninger fra NHO for antatte skatte- og avgiftsinntekter fra chartertrafikken. De viser også til beregninger fra TØI som viser hvordan ulike tiltak vil virke positivt inn på trafikkallene.

Valdres Destinasjon AS viser i sin uttalelse til at mens kurs- og konferansemarkedet har vanskelige tider i regionen, ligger potensialet for vekst innenfor turisme. De refererer også til en undersøkelse som viser at de mest fornøyde turistene er de som har hatt en aktiv ferie, og at dette er positivt for Valdres sine muligheter. Samtidig skriver de at tid er veldig viktig for charterturistene, dette gjelder både at det ligger til rette for effektiv booking av turen, og at reise- og transfertiden ikke blir for lang. De peker på at ei god flyrute er viktig av to grunner: å bringe mange gjester inn til regionen, og å garantere for en åpen flyplass som gir forutsigbarhet for satsinga på charterturisme.

Valdres Næringsforum slutter seg til uttalelsen fra Valdres Destinasjon AS, og legger til at eksistensen av flyruta bidrar til å muliggjøre bedriftsetableringer i området. De viser til to konkrete eksempler på bedrifter som har valgt å etablere seg på Fagernes og som trolig ikke ville vært der om det ikke var for flyruta. Som eksempel på hvilket potensial som kan utløses hvis en større aktør med gjennomgående bagasjesamarbeid og samarbeid med internasjonale reisebyråer overtar ruta og

øker frekvensen, vises det til at fra Widerøe overtok Rørosruta i 2009 og til 2013 økte passasjertallet der fra 7000 til 23000.

Uttalelsene ligger vedlagt brevet.

Begrunnelse for fortsatt kjøp

Valdres er en typisk bygdeutviklingsregion hvor den store satsinga er på reiseliv og spesielt på vinterturisme. Regionen har et fortrinn med stabile og kalde vintre, mens flere steder i Alpene møter store utfordringer knyttet til varmere klima. For å få turistene til å velge Valdres, er en avhengig av kort reisetid, i første rekke med charterfly direkte til Leirin, men også ved hjelp av rutefly fra Gardermoen kombinert med fly inn fra kontinentet. Spesielt i en tidlig fase av markedsføring i nye markeder er det viktig å kunne tilby pakker med rutefly for å kunne ta imot mindre grupper av turister. **Norway Home of Skiing** er etablert som et samarbeid mellom destinasjonene Hemsedal, Beitostølen og Geilo hvor målet er å starte en ny charterserie til Leirin hvert år fremover. Satsingen finansieres som et spleiselag mellom destinasjonene selv, Oppland og Buskerud fylkeskommuner, Avinor, VNK, Valdres Destinasjon og Valdres Næringsforum. Overnattingsstedene i Oppland har på årsbasis et belegg på rundt 40 %, og det er viktig for både sysselsetting og økonomi å øke dette. Mens de fleste norske fritidsbesøkende som gjester regionen er der en helg eller langhelg, er internasjonale chartergjester på destinasjonen en hel uke, og bidrar dermed i større grad til å utnytte den ledige kapasiteten. Busstransport fra Gardermoen til skidestinasjonene anses som for lite attraktivt i konkurranse med andre reisemål. Dermed er flyruta og flyplassen vitale for den økonomiske utviklingen i regionen.

Leirin ligger langt unna nærmeste flyplass. Det er 175 kilometer (2 t 30 min med bil) fra Fagernes til Gardermoen, og med kollektivtransport i praksis 235 kilometer, da en for det meste må reise via Oslo.

Rapport fra Transportøkonomisk institutt

I mottatt brev fra departementet bes fylkeskommunen om å gå gjennom og kommentere innholdet i vedlagt rapport fra Transportøkonomisk institutt, som det også refereres til i utdraget fra forslag til statsbudsjett. Vi har også bedt Valdres natur- og kulturpark gå gjennom rapporten, og viser til avsnitt om denne i deres uttalelse som ligger vedlagt brevet.

OFK mener rapporten fra TØI er for snever når den kun fokuserer på transportstandard og alternativ reisetid langs bakken til henholdsvis regionsykehus, internasjonale flyruter og hovedstad. I høringsbrevet fra departementet henvises det til EØS-regelverket som sier at kjøp av slike ruter skal være begrunnet med «*at ruten betjener en randzone eller en utviklingsregion, eller med at ruten er en svakt trafikkert rute til en regional lufthavn der ruten anses som vital for den økonomiske utviklingen i regionen der lufthavnen ligger*». Økonomisk utvikling i regionen og betydningen for reiselivssatsing er forhold som ikke berøres i rapporten, og vi mener derfor den danner et for tynt grunnlag for en vurdering av hvorvidt en flyrute skal opprettholdes eller ikke. I Valdres satses det stort på turisme, blant annet gjennom aktivt arbeid for å attrahere charterflyginger til Leirin, et arbeid som ser ut til å bære mye frukt kommende vinter. Også flyruta genererer vekst gjennom internasjonale turoperatører som selger turer til små grupper og individer, eksempelvis er det to selskaper i England som satser på dette, og ifølge Norway Home of Skiing, er det allerede solgt 108 turer på denne måten for januar 2015. Dette

er også et viktig element i å utvikle Valdres som skidestinasjon ved at turer med mindre grupper som benytter seg av rutefly etter hvert kan utvikles til egne charterturer fra utlandet til Leirin med større grupper i egne fly.

Beregningene i rapporten fra TØI sier at samfunnet får igjen 1 øre for hver krone som ytes i tilskuddsmidler til ruta OSL-Fagernes, og at tilskuddet per passasjer er nærmere 3300 kroner. Her vil vi bemerke at aktiviteten på Leirin, og spesielt turistsatsinga, også genererer betydelige inntekter gjennom omsetning på turistdestinasjonene, og herigjennom inntekter til det offentlige gjennom skatter og avgifter. Vi viser til vedlagte brev fra Valdres natur- og kulturpark for beregninger av økonomiske virkninger for næringslivet og det offentlige.

Fylkeskommunens prioriteringer for kommende anbudsperiode

Oppland fylkeskommune mener at flyruta Fagernes-OSL har livets rett og at den med et godt ruteopplegg og rammebetingelser for øvrig vil kunne få en betydelig vekst i passasjertallene. Om en avgang morgen og en avgang ettermiddag med riktige rutetider suppleres med en avgang midt på dagen, vil en få et rutetilbud en kan regne med til flere formål.

Krav som bør stilles i anbudskonkurransen

For å kunne tiltrekke seg nye reisende, er det **viktig at rutetilbudet er synlig, både på ulike reisesøkemotorer og gjennom reisebyråer**. Det bør derfor stilles krav om at operatør har eller vil inngå et samarbeid med viktige aktører i markedet for å sikre en slik synlighet.

For turister, fritidsreisende og ukependlere vil det være viktig for flyrutas konkurransekraft at det er mulig å sjekke inn bagasjen på Fagernes med **gjennomgående bagasjehåndtering** til endelig destinasjon. I den grad det er mulig å få dette inn som et krav i konkurransen, er dette svært ønskelig. Det bør også stilles krav om at **tillatt medbragt bagasje er på nivå med de store flyselskapene**.

Det må stilles **rimelige krav til regularitet**, med økonomiske konsekvenser for operatør hvis disse ikke oppnås. Det skal ikke lønne seg å kansellere avganger.

For at tilbudet skal være attraktivt, og at det skal være mulig for reiselivsnæringen å benytte flyruta til gruppereiser, må det stilles krav om større fly enn minstekravet på ti seter i dagens periode. Helst ønskes det fly med minimum 30 seter.

Forslag til ruteopplegg

Viktigst for turistnæringa, hvor vi mener det største vekstpotensialet også for ruteflyginger ligger, er et forutsigbart rutetilbud som er søkbart og «bookbart» for potensielle besøkende. Vi vil likevel i samråd med aktørene lokalt foreslå et ruteopplegg som vi mener legger til rette for videre vekst i så vel turistmarkedet som forretningsmarkedet. I dette opplegget tas Fagernes inn som mellomlanding på enkelte av rutene mellom Vestlandet og Gardermoen. Disse flyr allerede over Valdres, og hvis noen av disse kunne mellomlandet på Leirin morgen, ettermiddag og en gang midt på dagen, kunne Leirin fått et rimelig godt tilbud til en kostnad som kan bli lavere enn i dag. En ekstra gevinst ved dette er at en får en direkte forbindelse til Vestlandet, mens ulempen er at vestlendingene må tåle en mellomlanding på noen avganger.

Følgende rutetabell foreslås:

Vestl xxxx – 0715 Fag 0745 – 0815 Oslo 0845 – 0915 Fag 0945 – xxxx Vestl
Vestl xxxx – 1200 Fag 1230 – 1300 Oslo 1330 – 1400 Fag 1430 – xxxx Vestl
Vestl xxxx – 1630 Fag 1700 – 1730 Oslo 1800 – 1830 Fag 1900 – xxxx Vestl

Det er ikke avgjørende at kobling til vestlandsruter velges som løsning, eller at rutetidene blir eksakt som i foreslått tabell, men vi mener at foreslått rutetabell kan være et godt utgangspunkt for en videre diskusjon.

Konklusjon

Flyruta er meget viktig for å bygge opp under reiselivssatsinga, både for å bygge opp Valdres som charterdestinasjon, og gjennom bruk av rute-fly som del av pakkereiser.

I tråd med den felles anbefalingen fra Avinor og Valdres natur- og kulturpark i rapporten fra 2012, bør flyruta Fagernes – Oslo gis sjansen til å vise sitt potensial gjennom en anbudsperiode med et godt rute-flytilbud:

- Rutetilbudet må markedsføres og være tilgjengelig gjennom reisesøkemotorer og reisebyråer i Norge og internasjonalt.
- Høyere krav til seteantall enn dagens krav om ti seter.

Flyruta er svært viktig for den satsingen på internasjonal turisme som er i gang og allerede viser gode resultater. Det vil være svært uheldig om ruta legges ned i en slik fase på bakgrunn av snevre kriterier som fremstilt i TØI-rapporten.

Dersom satsingen som gjøres ikke fører til at regionen etablerer seg som et turistmål med minst 15 000 – 20 000 årlige charterpassasjerer og en betydelig vekst på flyruta i løpet av kommende anbudsperiode, bør fremtiden til flyplassen og flyruta tas opp til vurdering.

Med hilsen

Hjalmar Solbjør
Assisterende fylkesrådmann

Rasmus O. Vigrestad
Fylkesrådmann

Etter våre rutiner er dette brevet godkjent og sendt uten underskrift.

Kopi til: Valdres Natur- og Kulturpark, Skrautvålvegen 77, 2900 FAGERNES
Valdres Destinasjon AS, Postboks 203, 2901 FAGERNES
Valdres Næringsforum BA, Valdres Næringshage, 2900 FAGERNES

Vedlegg Saksprotokoll FT, 14102014, Sak 47-14, Anbud på regionale flyruter i Sør-Norge fra 1. april
2016
Høringsinnspill fra Valdres natur- og kulturpark.pdf
Høringsinnspill fra Valdres Destinasjon AS.pdf
Høringsinnspill fra Valdres Næringsforum.pdf



Arkivsak-dok. 201400023
Arkivkode
Saksbehandler Jørn E. Prestsæter

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	07.10.2014	118/14
2 Fylkestinget	14.10.2014	47/14

SAKSPROTOKOLL

Anbud på regionale flyruter i Sør-Norge fra 1. april 2016. Høring.

Fylkestinget har behandlet saken i møte 14.10.2014 sak 47/14

Fylkesutvalgets innstilling:

1. Fylkestinget kan ikke akseptere at Fagernes Lufthavns framtidige rolle skal vurderes i tilknytning til nytt anbud for regionale flygninger i Sør-Norge fra 1. april 2016. Fylkestinget mener dette først kan vurderes når det foreligger resultater fra anbudsperioden 1. mars 2016 – 31. mars 2020 og det pågående styrkingsprosjekt. Dvs. i 2020 som grunnlag for vurdering i NTP 2022-25(31).
2. Fylkesrådmannen slutter seg til forslaget til opplegg for arbeidet med høringsuttalelsen, slik det fremgår av saksinnstillingen.

Møtebehandling

Eivind Brenna (V) fremmet omforent forslag på vegne av Ap, H, Sp, Frp, V, SV og KrF:

1. Fylkestinget ser positivt på utviklinga av rute- og chartertrafikken på Fagernes Lufthavn, som et resultat av intensivt trafikkskapende arbeid lokalt og regionalt.
2. Fylkestinget ber om at dette arbeidet får mulighet til å fullføres og vise til resultater før det på nytt vurderes. Et godt rutetilbud som kan gi grunnlag for chartersatsingen er viktig. Et samarbeid med vestlandsrutene bør vurderes.
3. Fylkestinget mener derfor Fagernes Lufthavns framtidige tilbud ikke kan vurderes i tilknytning til nytt anbud for regionale flygninger i Sør Norge fra 1.april 2016. Fylkestinget mener dette først kan vurderes når det foreligger resultater fra anbudsperioden 1.mars 2016-31.mars 2020 med et godt ruteopplegg og det pågående styrkingsprosjektet, dvs. I 2020 som grunnlag for vurdering i NTP 2022-25 (31)

4. Fylkeetinget slutter seg til forslaget til opplegg for arbeidet med høringsuttalelsen, slik det framgår av saksinnstillingen.

Vedtak

Fylkeetinget fattet slikt enstemmig vedtak:

1. Fylkeetinget ser positivt på utviklinga av rute- og chartertrafikken på Fagernes Lufthavn, som et resultat av intensivt trafikkskapende arbeid lokalt og regionalt.

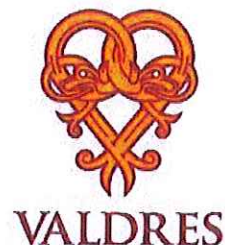
2. Fylkeetinget ber om at dette arbeidet får mulighet til å fullføres og vise til resultater før det på nytt vurderes. Et godt rutetilbud som kan gi grunnlag for chartersatsingen er viktig. Et samarbeid med vestlandsrutene bør vurderes.

3. Fylkeetinget mener derfor Fagernes Lufthavns framtidige tilbud ikke kan vurderes i tilknytning til nytt anbud for regionale flygninger i Sør Norge fra 1.april 2016. Fylkeetinget mener dette først kan vurderes når det foreligger resultater fra anbudsperioden 1.mars 2016-31.mars 2020 med et godt ruteopplegg og det pågående styrkingsprosjektet, dvs. I 2020 som grunnlag for vurdering i NTP 2022-25 (31)

4. Fylkeetinget slutter seg til forslaget til opplegg for arbeidet med høringsuttalelsen, slik det framgår av saksinnstillingen.

Valdres Natur- og Kulturpark

Valdres Næringshage, Skrautvålsvegen 77 2900 Fagernes



Til
Oppland fylkeskommune

Fagernes, 27. oktober 2014

ANBUD PÅ REGIONALE FLYRUTER F.O.M. 1. APRIL 2016 – HØRINGSINNSPILL

Valdres Natur- og Kulturpark (VNK) vil i dette innspill om forslag til ruteopplegg f.o.m. 1. april 2016 først relatere dette til

- Bred enighet om et godt ruteopplegg f.o.m. 1. april 2016
- Kort historikk
- Infrastrukturen er svært god
- Spesielle særpreg – lang reiseavstand / stadig redusert rutetilbud
- Marked for flyreiser i sterk vekst
- Ny chartersatsing – stort vekstpotensiale i Fjell Norge
- Trafikpotensiale er ennå ikke testet!
- TØI sin nye rapport

Deretter er det skissert et innspill på forslag til ruteopplegg med viktige krav, og avslutningsvis er det antydnet en del ringvirkninger av dette og økt chartersatsing.

Bred enighet om et godt ruteopplegg f.o.m. 1. april 2016

VNK støtter fullt ut om Oppland fylkesting sitt vedtak i tilknytning til høringen om nye anbuds-ruter der «Fylkestinget fattet slikt enstemmig vedtak:

1. Fylkestinget ser positivt på utviklinga av rute- og chartertrafikken på Fagernes Lufthavn, som et resultat av intensivt trafikkskapende arbeid lokalt og regionalt.
2. Fylkestinget ber om at dette arbeidet får mulighet til å fullføres og vise til resultater før det på nytt vurderes. Et godt rutetilbud som kan gi grunnlag for chartersatsingen er viktig. Et samarbeid med vestlandsrutene bør vurderes.
3. Fylkestinget mener derfor Fagernes Lufthavns framtidige tilbud ikke kan vurderes i tilknytning til nytt anbud for regionale flygninger i Sør Norge fra 1. april 2016. Fylkestinget mener dette først kan vurderes når det foreligger resultater fra anbudsperioden 1. mars 2016 – 31. mars 2020 med et godt ruteopplegg og det pågående styrkingsprosjektet, dvs. i 2020 som grunnlag for vurdering i NTP 2022-25 (31).
4. Fylkestinget slutter seg til forslaget til opplegg for arbeidet med høringsuttalelsen, slik det framgår av saksinnstillingen.»

Det at Fagernes lufthavn skulle gis sjansen til å forsøke et skikkelig ruteopplegg i 2016-20, for å få en test på trafikkgrunlaget, inngikk også som en viktig del i Avinor og Valdres sin felles anbefaling i rapporten «Fremtidsmuligheter for Fagernes lufthavn» fra 2012. Dette etter at det klart ble dokumentert at flyplassen aldri har fått forsøke et skikkelig ruteopplegg.

Tlf:
61 35 94 50

Fax:
61 35 94 59

E-post:
region@valdres.no

Internett
www.valdres.no

Bankgiro:
6182.05.25034

Foretaksreg.
876 662 192

Kort historikk

Fagernes lufthavn ble i Norsk luftfartsplan 1986 – 89, sammen med 6 andre flyplasser, prioritert utbygd som kortbaneflyplass tilknyttet kortbanenettverket.

Vedrørende Fagernes Lufthavn ble det påpekt:

- «*Prioritert utfra trafikale og distriktsmessige hensyn, og et stort trafikspotensial grunnet reiselivsnæringens dominerende rolle.*»
- «*Flygninger på de nye flyplassene i Valdres og ytre Namdal antas å medføre økte tilskudd til Widerøes Flyveselskap AS i slutten av planperioden 1986-89.*»

I tillit til at staten tok sitt ansvar for kortbanedelen og tilknytning til kortbanenettet påtok distriktet seg merkostnadene på ca. 70 mill. kr. for utvidelse av charterflyplass.

Infrastrukturen er svært god.

- Fagernes lufthavn har 2060 m asfaltert rullebane og alle fasiliteter til å operere internasjonale flygninger med større fly fra de fleste land i Europa.
- Sammen med Andøya har Fagernes lufthavn lengst rullebane av alle de 28 regionale lufthavner.
- Lavt investeringsbehov – aldri vært sikrere, er reasfaltert og godt utstyrt
- Lavest driftsutgifter av alle de 28 regionale lufthavner – bortsett fra Værøy (betjenes med helikopter). Jfr. fleksibelt mannskap – som utfører mange ulike funksjoner.
- Fagernes lufthavn vil med trafikkøkning ha et langt større inntjeningspotensiale enn en vanlig kortbaneflyplass. Jfr. egen handling og stort inntektspotensiale fra chartervirksomhet.
- Eneste flyplass som (i 2 år) har vært større enn Gardermoen på incoming charter.
- Lavest subsidiebeløp til flyruta (10,5 mill. kr. – gjennomsnitt for alle 28 er 24 mill. kr.)

Fagernes lufthavn er samlet sett best av de 28 regionale flyplasser på de ovennevnte momenter.

Spesielle særpreg

- Den flyplassen i Norge med lengst avstand til naboflyplass. Gjennomsnittlig er avstanden 80-90 km, mens Fagernes lufthavn ligger 190 km fra Gardermoen. De kollektivt reisende reiser i praksis med flytog / buss via Oslo – som er 235 km.!
- Fagernes lufthavn hatt begrensede ruteopplegg – og som stadig har vært nedtrappet.
- Det begrensede ruteopplegget genererer dog så liten trafikk at subsidiebeløpet pr. pax blir svært høyt.

Markedet for flyreiser i sterk vekst

- Flytrafikken generelt har hatt en fordobling siden 1990-årene og Avinors prognoser antyder en videre fordobling for 2010-2040.
- Andelen av utenlandske turister som tar fly har allerede passert 42%. Stadig kortere ferier setter særskilte krav til rask tilgjengelighet.
- Kortere total reisetid fra marked til destinasjon – og herunder kort transfer fra flyplass til destinasjon – er avgjørende for å lykkes i konkurransen.
- Myndighetene prioriterer reiselivsnæringen og regionalt satses det gjennom «Fjell Norge»
- Klimaendringene medfører allerede snøproblemer i Alpene, og høytliggende destinasjoner i Nord-Europa spås gode framtidsutsikter.

Nye chartersatsinger – stort vekstpotensiale i Fjell-Norge

- Det er nå lagt opp til ukentlig charterflygninger fra jul til april både fra England og Tyskland – som vinteren 2015 vil kunne resultere i ca. 6000 pax. Dette vil alene gi 21 mill. kr. i næringsøkonomisk gevinst.
- Det legges nå opp til en storstilt satsing gjennom «Norway Home of Skiing» der både Geilo, Hemsedal og Beitostølen er med og der nye destinasjoner melder seg på.
- Dette vil kanskje bli det viktigste enkelttiltak for næringsutvikling i Innlands- og Fjell Norge, og det er gode erfaringer for at gode rute- og charteropplegg styrker hverandre. F.eks. brukes rute som supplement eller i oppbygging av nye charterserier.
- Potensialet for framtidig charter til Fagernes Lufthavn er stort – alternativene er i stor grad ferieregioner på kontinentet.
- Et viktig moment er at chartersatsing krever god forutsigbarhet for turoperatørene.

Trafikkpotensialet er ennå ikke testet!

Under planleggingen av Fagernes Lufthavn engasjerte Oppland fylkeskommune faglig bistand fra TØI for å beregne trafikkpotensialet for flyplassen.

TØI konkluderte med 20000 pax ved at Fagernes lufthavn ble betjent med 2 daglige mellomlandinger på Widerøes flyrute Sogndal – Oslo morgen og ettermiddager med Dash 7.

På 1990-tallet var morgen og ettermiddagsavganger supplert med en midt på dagen rute – som resulterte i opp til 7000 pax. Deretter har tilbudet stadig blitt snevret inn. I 2012 og 2013 var det vel 3000 pax, som i 2014 ventelig vil øke med ca.25%.

NB! Gjennomsnittet på de 5 vestlandsflyplassene er 7 daglige tur/retur med Dash 8, og alle opereres av Widerøes Flyveselskap – som er svært avgjørende for å få incoming trafikk.

TØI har for øvrig anslått effekten av tilbudsendringer på eksisterende ruteopplegg til:

- Ekstrafrekvens 50 %
- Anerkjent flyselskap med større fly minst 50 %
- Ukjent flyselskap med større fly / markedsføring: 10-15 %
- Rutetider som i mars 2009: 20-30 %.

Videre har det trafikkskapende arbeid som er iverksatt også gitt positive utslag i rutetrafikken – jfr. engelske turoperatører som sender små grupper med rutenfly, og her er det et stort potensiale for videreutvikling.

TØI sin nye rapport

TØI har videre i en ny rapport vedrørende anbudsopplegget operert med et antall rute-pax på Fagernes lufthavn med at det vil bli ca. 3500 pax i årene framover, og at flyruta derfor ikke bør inngå i anbudsordningen for 2016.

Her er det ikke nevnt noe verken om de ovennevnte tilbudsendringer på eksisterende rute eller tidligere trafikkprognose med 2 daglige tur/retur ved Widerøes og Dash 8 (22 000 i 1989). Det er heller ikke vurdert effekten av charter, flyplassøkonomi, næringsøkonomiske og distriktsmessige effekter for Innlands- og Fjell Norge m.v.

Forslag til ruteopplegg

VNK mener av erfaring at et anbud må ha følgende krav:

Billettbestilling (må synes på alle søkemotorer), gjennomgående bagasje, universell utforming og samme bagasjevekt som andre flyselskaper.

For Fagernes Lufthavn som har et stort internasjonalt trafikkpotensiale på incoming trafikk, er det spesielt viktig at flytilbudet er kjent og lett bookbart.

Valdres Natur- og Kulturpark (VNK) vil i tråd med den felles anbefaling med Avinor av 23. november 2012 og Oppland fylkestings vedtak av 15. oktober 2014, foreslå et konkret ruteopplegg med start på Fagernes eller Vestlandet, 3 frekvenser og som utføres slik at også Widerøe (svært viktig) blir interessert. F.eks.:

Vestl xxxx – 0715 Fag 0745 – 0815 Oslo 0845 – 0915 Fag 0945 – xxxx Vestl

Vestl xxxx – 1200 Fag 1230 – 1300 Oslo 1330 – 1400 Fag 1430 – xxxx Vestl

Vestl xxxx – 1630 Fag 1700 – 1730 Oslo 1800 – 1830 Fag 1900 – xxxx Vestl

Ved overnatting på Fagernes faller vestlandsrutene ut. Flystørrelse Dash 8.

Dette forslaget er mindre enn halvparten av gjennomsnittstilbudet på de 5 vestlandsflyplassene.

Ved positiv beslutning på videreføring vil den detaljerte utforming av dette måtte drøftes nærmere.

Ringvirkninger

Vi har nedenfor beregnet ringvirkninger for to trafikkforutsetninger (1000 pax):

	2015	2016	2017	2020
Alt 1: Eksisterende rute (1000 pax)	4	5	6	7
Charter (1000 pax)	6	8	12	16
Næringsøk. gevinst (mill.kr.) ³⁾	21	28	42	56
Skatter og avgifter (mill. kr.) ⁴⁾	6,3	8,4	12,6	16,8
Alt 2: 3 daglige tur/retur (1000 pax) ¹⁾	4	8	11	20
Charter (1000 pax) ²⁾	7	10	13	21
Næringsøk. gevinst (mill.kr.) ³⁾	25	35	45	75
Skatter og avgifter (mill.kr.) ⁴⁾	7,5	10,5	13,5	22,5

1) Jfr. TØI 1989 anslo 22000 rutepax med 2 daglige tur/retur (Widerøe)

2) Jfr. Fagernes Lufthavn hadde 23000 charterpax i 1994. Det antas for øvrig at antall charterpax blir langt større med god rute – jfr. oppbygging / supplement til charterserier – og ikke minst at dette gir forutsigbarhet og sikkerhet for de som investerer i charter (følsomt marked).

3) Næringsøkonomiske effekter er bare regnet for charter. Beregningen er basert på at antall gjester er halvparten av antall charterpax, 7 gjestedøgn pr. gjest og 1000 kr. pr. gjestedøgn. F.eks. gir 10 000 charterpax 35 mill. kr. i næringsøkonomisk gevinst (10 000 : 2 x 7 x 1000 = 35 mill. kr.)

4) Skatter og avgifter utgjør 30% av omsetningen (35 x 0,30 = 10,5 mill. kr.)

Den næringsøkonomiske gevinst av den økte omsetning generert via Fagernes Lufthavn omfatter ikke effekten av rutetrafikken (vanskelige å finne en god metode)

De næringsøkonomiske effekter og skatter og avgifter er således ventelig langt større enn disse anslag. Viktig er også næringslivets framtidstro ved oppgradering av tilbudet.

Et annet moment er at inntektene på flyplassen vil øke kraftig ved økt trafikkmengde og ventelig være min. 5 mill. kr. høyere ved alt. 2 enn alt. 1 i 2020. Jfr. at Fagernes Lufthavn har et spesielt stort inntekspotensial med egen handling og charter (og allerede har lave nettodriftsutgifter.)

Med Widerøes og et godt ruteopplegg kan tallene i alternativ 2 bli langt større fremover mot 2030.

Dette kunne selvsagt vært skissert i flere prognoser, men vi får aldri vite det egentlige trafikspotensial før et noenlunde brukbart ruteopplegg er prøvd.

Fagernes lufthavn må få forsøke et godt ruteopplegg

Vi vet at vi har en flyplass med svært god infrastruktur, at markedet for flyreiser er i sterk vekst, at trafikspotensialet ennå ikke er utløst og at vår satsing på Fagernes lufthavn kanskje er det viktigste enkelttiltak for å få til en god utvikling i våre fjellregioner i Innlands Norge – der reiselivet vil være den potensielle vekstnæring.

KONKLUSJON

Fagernes Lufthavn må få forsøke et godt ruteopplegg

Derfor må alle samarbeidspartnerne i tilknytning til Fagernes Lufthavn få fullføre sitt trafikkskapende arbeid og

- Staten må oppfylle sin forpliktelse om et godt ruteopplegg på Fagernes Lufthavn.

Med vennlig hilsen
Valdres Natur og Kulturpark



Kjell Berge Melbybråten
(leder)



Arne Bang
(sekretær)

Uttalelse vedrørende Samferdselsdepartementets utlysning av flyrutekonsesjoner fra 2016

De siste par årene har det blitt etablert et sterkt og oppsiktsvekkende charterflysamarbeid til norske fjell, *Norway Home of Skiing*, på tvers av tradisjonelle destinasjoner og tidligere markedssamarbeid. Dette, sammen med et godt ruteopplegg til Fagernes, kommer til å bli avgjørende for den videre utviklingen av reiselivet i fjellet.

Utvikling og trender i reiselivet

Tidligere var kurs- og konferansemarkedet viktig for reiselivet i fjellet. I dag er dette nesten fraværende. Kravet til effektivitet og kort reisetid har gjort at disse gjestene går til de store byene eller Gardermoen. I distriktene lever reiselivsnæringen i større grad av turister. Dermed er distriktsreiselivet mer følsomt for valutakursendringer og lønnsvekst enn reiselivet i byene. Det finnes likevel mange eksempler på at reiselivsnæringen i mindre sentrale strøk går godt, spesielt i områder hvor man har klart å skape opplevelsesbaserte produkter. I Troms har reiselivet opplevd en stor opptur med framveksten av nordlysturismen de senere år. Dette henger naturligvis også sammen med gode transportløsninger som gode flyruter gir.

Optimalisering av tid er den viktigste og tydeligste trenden for tida. Turistene og turoperatørene forventer effektivitet; - raske søk, rask kontakt, rask bekreftelse, samt at de skal oppleve mye på kort tid. Dette innebærer at hele reisen må være søkbar og book-bar på nettet, og at reisetida minimeres. Transfertid mellom flyplass og destinasjon er særlig viktig.

De turistene som er mest fornøyde er de som har hatt en aktiv ferie. Turistene vil tett på naturen, og trenden er at de velger opplevelser framfor varer. Å delta på unike opplevelser er den nye form for status. En reise til norske fjell passer perfekt inn i denne trenden.

Klimaendringene er i ferd med å flytte turoperatørens fokus vekk fra vinterdestinasjonene i Mellom-Europa til norske fjell. Alpene risikerer betydelig høyere vintertemperaturer, mens fjellet i Norge vil få mer nedbør om vinteren. Dette vil gi flere skiturister til de norske vinterdestinasjonene.

Det asiatiske markedet er i framvekst. I dag er Kina verdens største utreisemarked. Til tross for det kjølige forholdet mellom Kina og Norge de siste årene har antall kinesiske gjestedøgn i norske hoteller økt med 163 % fra 2004 til 2013. Det er en enorm befolkning som nå har begynt å reise, og de som drar på yrkesreiser kommer gjerne tilbake som ferierende. Sammen med stadig billigere og mer miljøvennlige flyreiser vil dette bli et meget viktig marked framover.

Hvorfor er flyruta viktig?

Vi mener flyruta er viktig av to årsaker:

1. Ei god flyrute kan bringe mange gjester. Med god flyrute mener vi ikke bare stort fly og god regularitet. Helt avgjørende er det at ruta er søkbar på de søkemotorer som turistene eller turoperatørene har tilgjengelig. I de største utenlandsmarkedene, Tyskland og Nederland, benytter turistene fortsatt byråer til å sette sammen og booke ferien sin. Dagens flyrute til Leirin er ikke søkbar på noen av de viktigste søkemotorene. Den viktigste av dem er AMADEUS. Dersom reisebyrået ikke kan booke flyruta i AMADEUS blir det heller ingen fee til byrået fra flyselskapet. Det er feen de lever av, og uten den vil de ikke ha interesse av booke flyreisa for kunden. Med andre ord velger de andre reisemål.
2. Flyrute innebærer at vi har en åpen flyplass. I neste omgang gir det forutsigbarhet og handlingsrom til å utvikle innkommende charter til norske fjell. På den måten har flyruta en enorm betydning for reiselivsnæringen i fjellregionene i innlandet.

Det reiselivet trenger

I det nye flyrutetilbudet må det settes krav om, i prioritert rekkefølge:

1. **Flyruta må være søkbar og book-bar på AMADEUS**
2. **Selskapet må ha billett- og bagasjesamarbeid med andre selskap**
3. **Store nok fly til å ta grupper**

For øvrig kan vi ikke understreke sterkt nok betydningen flyruta har for å sikre at flyplassen er i drift. Dette gir forutsigbarhet for charteroperatørene og ro for de store vinterdestinasjonene til å videreutvikle charterturismen til norske fjell.

Fagernes, 22. oktober 2014



Mikael Fønhus
daglig leder

Oppland fylkeskommune
Lillehammer

Uttalelse vedrørende utlysning av flyrutekonsesjoner fra 2016

Valdres Næringsforum er en næringslivsorganisasjon som organiserer alle typer bedrifter og bransjer i Valdres. Valdres som distrikt lever i stadig større grad av reiseliv, og det er snart ingen bedrifter i vår region som ikke er direkte eller indirekte leverandører av varer eller tjenester til reiselivet.

På bakgrunn av dette er Valdres Næringsforum svært opptatt av flyrutas eksistens. Dessuten er det mange av våre medlemsbedrifter som bruker, eller ønsker å bruke, flyruta for egne yrkesreiser.

Vi kjenner Valdres Destinasjon sin høringsuttalelse og slutter oss til den i sin helhet.

I tillegg har vi følgende selvstendige momenter som er viktig for næringslivet generelt:

I alle typer bransjer er god infrastruktur viktig. Flyrute er en av disse. For flere bedrifter i Valdres er flyruta allerede i dag viktig til tross for et ruteopplegg som ikke er det optimalt:

Eksempler:

- Senest i 2013 flyttet Schibsted sine kundesentre i Bergen og Oslo til et nytt sammenslått kundesenter på Fagernes. Det ga 50 arbeidsplasser til distriktet. Ett av argumentene Schibstad hadde for å velge akkurat Fagernes, var flyruta.
- Bruktbilimportøren Bilar AS er lokalisert på Fagernes, men har kunder over hele Norge. De bruker flyruta for å få sine kunder til show-room og leveringssted på Fagernes. Andre kommunikasjonsmidler hadde gjort Fagernes usentralt og til et uaktuelt sted å være.

Å ha ei god flyrute vil ikke bare gi reiselivet et løft, men også stimulere innovasjonskraften i distriktet. Det er verdt å merke seg Røros. De fikk en 3-dobling av passasjertallet etter at Widerøe ble operatør på flyruta til Oslo. Fram til 2009 hadde de 7.000 passasjerer årlig med et selskap som ikke var søkbart på de store søkemotorene og heller ikke hadde billett- og bagasjesamarbeid. I 2013 endte passasjertallet på 23.000 passasjer. Dette tilskrives et «godt» flyselskap, samt en økning fra 2 til 3 avganger pr dag.

Fagernes lufthavn er den eneste flyplassen i fjellregionene, og den har en rullebane som kan ta i mot store jetfly. Etter 28 års drift har flyplassen ennå ikke fått prøvd et godt ruteopplegg! Dermed har rutetrafikken heller ikke blomstret.

Det er på høy tid at flyplassen nå får ei flyrute og et ruteopplegg som reiselivet i fjellregionene de kan selge næringen sin på. Dette, sammen chartersamarbeidet som næringen selv tar ansvaret for, kan bli redningen for et hardt presset reiseliv i fjellet.

Fagernes 23.10.2014



Mikael Fønhus
Daglig leder



Arkivsak-dok. 201400023-155
Saksbehandler Eivind Myhr

Saksgang
Fylkesutvalget

Møtedato
04.11.2014

HØRING OM ANBUD PÅ REGIONALE RUTEFLYGINGER I SØR-NORGE FRA 1. APRIL 2016 - HØRINGSSVAR FRA OFK

Forslag til

VEDTAK

1. Fylkesutvalget mener at flyruta Fagernes-Oslo må gis mulighet til å vise sitt potensiale gjennom et godt ruteopplegg i kommende anbudsperiode, før en eventuelt vurderer nedleggelse.
2. Fylkesutvalget stiller seg bak vedlagte forslag til høringsuttalelse fra Oppland fylkeskommune.
3. Det vises for øvrig til fylkestingets vedtak i sak 47/14 behandlet 15. oktober 2014.

Rasmus O. Vigrestad
Fylkesrådmann

Hjalmar Solbjør
Ass. fylkesrådmann

Vedlegg:

Høringssvar til Samferdselsdepartementet
Høringsbrev fra Samferdselsdepartementet
Framtidsmulighetene for Fagernes lufthavn (VNK og Avinor 2012)

Bakgrunn:

I brev av 26.06.14 til fylkeskommuner i Sør-Norge med flyplasser på det regionale rutenettet orienterer Samferdselsdepartementet om at de har startet arbeidet med gjennomføring av ny anbudsrunde for regionale ruteflyginger i Sør-Norge fra 01.04.16.

Samferdselsdepartementet pålegger forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT) og kjøper flyrutetjenester etter anbudskonkurranse. Kjøp av regionale flyruter skjer i henhold til Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 *om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet*, som er implementert i norsk rett gjennom forskrift av 12. august 2011 nr. 833 *om lufttransporttjenester i EØS*.

I tillegg til flere ruter på Vestlandet og mellom OSL og Vestlandet, omhandler anbudsrunder flyrute mellom Røros og OSL og mellom Fagernes lufthavn Leirin og OSL.

Gjennom det nevnte brevet er fylkeskommunene invitert til å komme med innspill til utformingen av anbud på flyrutene. Hovedmålsettingen med høringsrunden er å klargjøre fylkeskommunens vurderinger og prioriteringer mht. de krav som skal gjelde for forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT) og anbudet for regionale ruteflyginger i Sør-Norge i neste anbudsperiode. Frist for å komme med høringsinnspill er 31. oktober. OFK sender departementet innstillingen i denne saken innen fristen, og ettersender fylkesutvalgets vedtak etter 4. november.

I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2015 er flyruta Fagernes-Oslo foreslått nedlagt fra 1. april 2016. Fylkesrådmannen vil like fullt forholde seg til mottatt høringsbrev, all den tid det er Stortinget som vedtar statsbudsjettet og dette ikke skjer før 4. desember.

Gjeldende forutsetninger:

Sak for fylkestinget 15. oktober

Fylkestinget behandlet 15. oktober en sak angjeldende denne høringen. Vedtaket der danner grunnlag for denne saken:

«1. Fylkestinget ser positivt på utviklinga av rute- og chartertrafikken på Fagernes Lufthavn, som et resultat av intensivt trafikkskapende arbeid lokalt og regionalt.

2. Fylkestinget ber om at dette arbeidet får mulighet til å fullføres og vise til resultater før det på nytt vurderes. Et godt rutetilbud som kan gi grunnlag for chartersatsingen er viktig. Et samarbeid med vestlandsrutene bør vurderes.

3. Fylkestinget mener derfor Fagernes Lufthavns framtidige tilbud ikke kan vurderes i tilknytning til nytt anbud for regionale flygninger i Sør Norge fra 1.april 2016. Fylkestinget mener dette først kan vurderes når det foreligger resultater fra anbudsperioden 1.mars 2016-31.mars 2020 med et godt ruteopplegg og det pågående styrkingsprosjektet, dvs. I 2020 som grunnlag for vurdering i NTP 2022-25 (31)

4. Fylkestinget slutter seg til forslaget til opplegg for arbeidet med høringsuttalelsen, slik det framgår av saksinnstillingen.»

Saksframstilling:

Vedlagte forslag til høringssvar er utarbeidet i samarbeid med lokale interessenter representert ved Valdres natur- og kulturpark, Flytrafikkutvalget for Valdres og Valdres destinasjon AS. Det virker å være stor enighet lokalt om flyruta og flyplassen sin betydning spesielt for reiselivet i regionen. Det er også foreslått et omforent ruteopplegg som innebærer tidlig morgenavgang, sen ettermiddags-/kveldsavgang og en ekstra avgang midt på dagen.

For videre framstilling av saken vises det til vedlagte høringsbrev.



Arkivsak-dok. 201400023
Arkivkode
Saksbehandler Eivind Myhr

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	04.11.2014	125/14

SAKSPROTOKOLL

Høring om anbud på regionale ruteflyginger i Sør-Norge fra 1. april 2016 - Høringssvar fra OFK

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 04.11.2014 sak 125/14

Forslag til

VEDTAK

1. Fylkesutvalget mener at flyruta Fagernes-Oslo må gis mulighet til å vise sitt potensiale gjennom et godt ruteopplegg i kommende anbudsperiode, før en eventuelt vurderer nedleggelse.
2. Fylkesutvalget stiller seg bak vedlagte forslag til høringsuttalelse fra Oppland fylkeskommune.
3. Det vises for øvrig til fylkestingets vedtak i sak 47/14 behandlet 15. oktober 2014.

Vedtak

I samsvar med fylkesrådmannens innstilling fattet fylkesutvalget slikt enstemmig vedtak:

1. Fylkesutvalget mener at flyruta Fagernes-Oslo må gis mulighet til å vise sitt potensiale gjennom et godt ruteopplegg i kommende anbudsperiode, før en eventuelt vurderer nedleggelse.
2. Fylkesutvalget stiller seg bak vedlagte forslag til høringsuttalelse fra Oppland fylkeskommune.
3. Det vises for øvrig til fylkestingets vedtak i sak 47/14 behandlet 15. oktober 2014.



Nord-Aurdal kommune

Oppland fylkeskommune
Kirkegata 76

2609 LILLEHAMMER

Attn:

Deres ref.:

Vår ref.:
weslag - 14/9168

Vår dato:
28.10.2014

Uttalelse i tilknytning til framtidig flyrute på Fagernes Lufthavn

Som vertskommune til Fagernes Lufthavn er vår kommune spesielt opptatt at den framtidige utviklingen av flyruta og det store potensialet flyplassen representerer for turistnæringen.

Flyplassen er innfallsport til «Fjell-Norge» og de største turistområdene i landet. Vi ser at det etter den siste tidens solide arbeid med charteropplegg fra flere europeiske land, og ved et konstruktivt samarbeid med de viktigste destinasjonene i nabolandene, er på gang en spennende utvikling som får stor betydning for fjellregionen i innlandet. Vi mener det er dypt beklagelig hvis dette må reverseres fordi en særdeles bra flyplass ikke lenger blir operativ.

Et godt ruteopplegg er grunnlaget for at flyplassen skal fungere, og for at den skal få økt trafikk. Det er ikke mulig å få tilfredsstillende trafikk tall når rutetidene ikke er tilpasset de reisendes behov, regulariteten er dårlig, markedsføringen av ruten er elendig, ruten er ikke søkbar på noen av de viktigste søkemotorene, og det er ingen samarbeid med andre selskaper angående billett- og bagasjesamarbeid.

Nord-Aurdal kommune ber innstendig om at de sentrale myndigheter endrer forslaget om å legge ned flyruta på Fagernes Lufthavn fra 2016, og heller utnytter det store potensialet som ligger i denne flyplassen

Kommunen støtter fullt ut de høringsuttalelsene som er oversendt fra Valdres Natur- og Kulturpark og fra næringslivet i regionen.

Vi er også svært godt fornøyd med den uttalelsen Oppland fylkesting gjorde på sin samling 15. okt. 2014.

Med vennlig hilsen
For Nord-Aurdal kommune

Inger Torun Klosbøle
ordfører

Besøksadresse:
Rådhuset
Jernbanevegen 22

Postadresse:
Postboks 143
2901 Fagernes

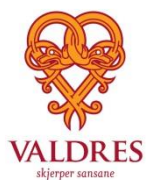
Telefon:
«Sse_Tlf»

Telefaks:
«Sse_Fax»

Organisasjonsnummer: 961381908
E-post: nak@nord-aurdal.kommune.no
www.nord-aurdal.kommune.no

Framtidsmulighetene for Fagernes lufthavn

Rapport fra Valdres Natur og Kulturpark og Avinor



Innhold

Sammendrag	3
1. Bakgrunn og mandat	5
2. Fagernes lufthavn – historie, rutetilbud og trafikkutvikling.....	5
2.a Etablering av Fagernes lufthavn	5
2.b Rutetilbud.....	6
2.c Charterutvikling (operatører og tiltak)	7
2.d Trafikkutvikling.....	9
3. Teknisk operative forhold	10
3.1 Beskrivelse av Fagernes lufthavn	10
3.2 Krav til oppgraderinger på Fagernes lufthavn.....	10
4. Organisering, driftskostnader og investeringer	12
4.1 Organisering	12
4.2 Inntektsutvikling.....	12
4.3 Kostnadsutvikling	13
4.4 Investeringer	13
4.6 Resultat og kontantstrøm	14
5. Framtidig trafikkgrunnlag – rute og charter.....	15
5.1 Rutetraffic.....	15
5.2 Utlandstrafikk - charter	23
5.3 Annen trafikk.....	27
6. Transporttilbud, tilgjengelighet og kriterier for transportstøtte	28
7. Ringvirkninger av flyplassen.....	29
8. Oppsummering - konklusjon	32

Sammendrag

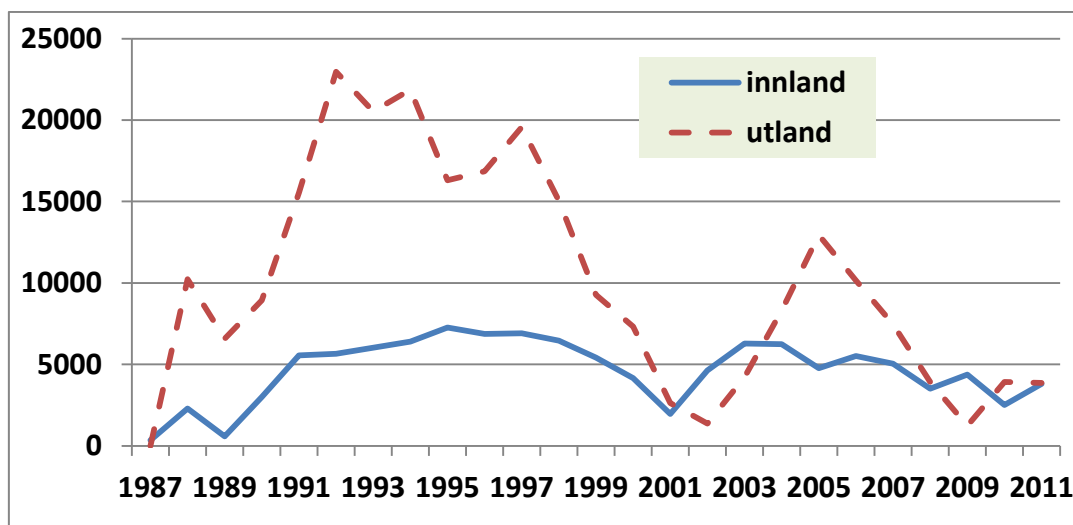
I utredningen av framtidig lufthavnstruktur i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014-2023 ble det anbefalt at en foretok en egen utredning om Fagernes lufthavns framtidige rolle i samråd med lokale myndigheter. Det ble satt ned en arbeidsgruppe og styringsgruppe for en slik studie med representanter fra Avinor og Valdresregionen. Den utredningen som rapporteres her er en faglig vurdering av flyplassens framtidsmuligheter med fokus på markedspotensialet. Styringsgruppa har kommet med samlede anbefalinger om videre tiltak somfølges opp i regi av Avinor og politiske myndigheter på ulike nivå.

Fagernes lufthavn åpnet for trafikk i 1987 med en rullebane på 2050 m. Staten skulle finansiere bygging og drift av lufthavna som en kortbaneplass tilknyttet kortbanerutenettet, mens meromkostningene til investeringer og av charterflyplassdrift skulle finansieres lokalt. I 1998 ble lufthavnen overtatt av Staten v/Luftfartsverket. Fagernes lufthavn har siden åpningen hatt en svært god infrastruktur med alle fasiliteter for å operere større fly fra/til de fleste destinasjoner i Europa. Sikkerheten er nå bedre enn noensinne, men nye myndighetskrav har betinget nye investeringer.

Trafikkutvikling fram til i dag

Først i 1990 ble det etablert faste flyruter. Ruteopplegget i 90-årene besto av to daglige turer (tur/retur) til Oslo og en til Bergen med fly på 19 seter eller mindre. Bergensruta bortfalt i 1999. Rutetrafikken lå mellom 5400 – 7300 passasjerer på 90-tallet og har senere falt til 3000-4000 etter at tilbudet gradvis har blitt dårligere på 2000-tallet. Etter 2009 har rutetidene forverret seg ved at morgenavgangen fra Fagernes går for sent og kveldsavgangen fra Oslo går for tidlig. Dette er en ulempe både for møter i Oslo og for flyreiser som krever videre forbindelser fra Oslo lufthavn. I Valdresregionen er det en klar oppfatning av at de politiske løftene aldri er blitt oppfylt ved at man aldri har fått prøvd ut et skikkelig rutetilbud og at dette er viktigste grunn til at trafikkvolumet ikke er høyere.

Valdresregionen mener at man trenger et eget salgsapparat som er dedikert til oppgaven med å skaffe chartertrafikk til Fagernes Lufthavn. Det har vært forsøkt mange ulike løsninger opp gjennom årene. Fram til konkursen i 1999 var ETON (Experience Tours of Norway) et viktig instrument. I løpet av 90-tallet kom det nær 60 000 sommerturister til Fagernes lufthavn i regi av ETON og Troll Tours. Dette var i hovedsak franske og tyske rundreiseturister (fjord og fjell, gjerne med turbuss). På det meste kom det 23 000 charterpassasjerer (kommet + reist) i løpet av et år. Etter 2000 har det i hovedsak vært vintercharter på Fagernes lufthavn og trafikken vært lavere (drøyt 5000 kommet + reist i gjennomsnitt).



Figur 2.1 Passasjerer kommet/reist på Fagernes lufthavn 1987-2011

Framtidig trafikkpotensiale – rutetrafikk

Siden 2005 har rutetrafikken til Oslo vært fallende. Et stort flertall av de lokale passasjerene oppfatter dagens rutetider som problematiske og mener at rutetidene er mer vesentlig for deres reisemiddelvalg enn pris, frekvens og regularitet.

TØI har anslått effekten av tilbudsendringer som følger:

- Ekstra frekvens: minst 50 %
- Anerkjent flyselskap med større fly: minst 50 %
- Ukjent flyselskap med større fly/markedsføring: 10-15 %
- Rutetider som i mars 2009: 20-30 %

Overgang til større flytyper kan gi noe mindre effekter mens overgang til mer anerkjente flyselskap eller økt frekvens kan gi større effekter. Ved flere frekvenser kan gjennomgangstrafikken øke, men frekvensen må vurderes opp mot markedsmulighetene.

I sum innebærer dette et trafikktillegg på opp mot 130 % hvis alle tilbudsendringer gjennomføres, eller en vekst fra 3000 til opp mot 7000 rutepassasjerer. Tilbudsforbedringer som økt frekvens og nye destinasjoner vil høyst sannsynlig kreve ekstra subsidier til flyruter på Fagernes Lufthavn. Da reisetiden fra Oslo til Fagernes med bil og buss er drøyt 2 ½ og 3 timer, vil bil/buss uansett være dominerende på reiser til Oslo. Kollektivtilbudet fra Oslo lufthavn til Fagernes er svakt og innebærer i praksis at de fleste må ta Flytog til Oslo og buss derfra til Fagernes. Bedre veger vil på sikt redusere flyets markedsandel samtidig som framvekst av lavkostselskaper gjør tilbudet fra Oslo lufthavn mer attraktivt.

I tillegg kan andre tiltak bidra til å øke trafikken (økt regularitet, avtaler om gjennomgående bagasje innland/utland, markedsføring for innkommende trafikk).

Framtidig trafikkpotensiale – chartertrafikk

Når det gjelder chartertrafikken, satses det for tiden særlig på vintersesongen (størst potensial og inntekter for den lokale reiselivsnæringen), men også sommercharter er med i den framtidige satsingen. Vintercharter til Hallingdal og Valdres konkurrerer med andre skiferiemål i Skandinavia og Europa, samt andre typer ferier som storbyferier og solferier. De store turoperatørene tilbyr alle typer ferier og vil dimensjonere sine tilbud bl. a etter kostnader, forutsigbarhet og risiko (for lavt belegg, for høyere kostnader, ustabil tilgang på flyseter mv).

Selv om både marked og produkt i prinsippet er til stede, er regionen i litt for stor grad et *marginalt* reisemål i chartersammenheng. Dette innebærer risiko for turoperatøren som det lokale risikofond kan avhjelpe. Videre kan nasjonal markedsføring gjennom Innovasjon Norge være et aktuelt virkemiddel. Det vil nok i overskuelig framtid være vanskelig å løfte seg ut av situasjonen som "ikke-etablert chartermål" med stor fare for varierende tilbud over tid. Prosjektet "Charter til FjellNorge 2011-2013" er et viktig tiltak, men det må sannsynligvis mer offentlige midler til for å kunne utløse det potensialet som finnes.

Likevel er det nå tegn på at felles satsing på markedsføring og salg destinasjonene mellom, finansiert av fylkeskommunene og næringen, gir gode resultater. To nye charterruter er signert for 3 år med oppstart vinter 2013/-14.

1. Bakgrunn og mandat

I forbindelse med transportetatenes arbeid med Nasjonal transportplan 2014-2023 ble det utarbeidet en egen rapport om flyplasstruktur. Anbefalingene fra denne ble også tatt inn i etatenes planforslag for NTP 2014-2023. I denne er følgende sagt om Fagernes lufthavn:

«På bakgrunn av lav tidsgevinst ved å reise med fly sammenliknet med buss- og biltransport, svært store tilskudd per passasjer på Fagernes Lufthavn og nærheten til Gardermoen lufthavn, anbefales det at man i samråd med lokale myndigheter vurderer lufthavnens framtidige rolle.»

Utfra svekkelse av rutetilbudet og det negative omdømme dette har gitt flyplassen, var det således få motforestillinger lokalt til Avinors invitasjon til å utrede framtidsmulighetene for Fagernes Lufthavn.

På denne bakgrunn ble det satt ned en gruppe med medlemmer fra Avinor og Valdresregionen som skulle utarbeide et mandat for en studie. I mandatet heter det at «Det er enighet mellom Valdres Natur og Kulturpark og Avinor om å utarbeide en rapport om framtidsmulighetene til Fagernes lufthavn innen 1.12.2012». Mandatet sier videre at studien skal dekke historien med rute- og trafikkutvikling, fly operative forhold, drifts- og investeringskostnader, markeds-/trafikkgrunnlag med fokus på framtidig potensial, transporttilbud/tilgjengelighetsvurderinger og ringvirkninger.

Det er nedsatt en styringsgruppe for prosjektet med to representanter fra Avinor (Anette Elstad, og Eigil Ulvin Olsen) og to fra regionen (Kjell Arne Berntsen, Valdres natur- og kulturpark og Kjell Berge Melbybråten, Øystre Slidre kommune). I tillegg er det opprettet en arbeidsgruppe som har bidratt med tekst. Den har hatt følgende medlemmer: Kjell Arne Berntsen, VNK, Merete Hovi, Valdres Destinasjon, Atle Hovi, Beitostølen, Marit Foss, Hemsedal, Møyfrid Østbye Larsen, Geilo, Mikael Fønhus, Valdres Næringsforum, Robert Medik, Kennet Nilsen og Jon Inge Lian Avinor. Sistnevnte har redigert endelig rapport.

På første møte i denne gruppe ble det understreket at utredningen som rapporteres her først og fremst er **en faglig vurdering av flyplassens framtidsmuligheter med fokus på markedspotensialet**, og at anbefalinger om videre tiltak følges opp i regi av Avinor og politiske myndigheter på ulike nivå.

2. Fagernes lufthavn – historie, rutetilbud og trafikkutvikling

2.a Etablering av Fagernes lufthavn

I 1984 vedtok Stortinget å bygge en kortbaneflyplass for Valdres på Leirin, øst for Fagernes i Nord-Aurdal kommune. For Fagernes Lufthavn ble det påpekt:

- «Prioritert utfra trafikale og distriktsmessige hensyn, og et stort trafikk-potensial grunnet reiselivsnæringens dominerende rolle.»
- «Flygninger på de nye flyplassene i Valdres og ytre Namdal antas å medføre økte tilskudd til Widerøes Flyveselskap AS i slutten av planperioden 1986-89.»

Vinteren 1986 vedtok eierselskapet Valdres Lufthavn AS å utvide flyplassen til charterflyplass. Det var forutsetningen om tilknytting til kortbanenettet som var hoved fundamentet for at distriktet – uten statlig finansieringsbistand – kunne påta seg merkostnadene til anlegg og drift av charterflyplass. Valdres lufthavn AS hadde de seks Valdreskommunene, Oppland fylkeskommune, Dansk Folkeferie og enkelte private som aksjonærer.

Flyplassen ble 31. oktober 1987 åpnet som Nord-Europas høyest beliggende flyplass med 2060m lang asfaltert rullebane, og alle fasiliteter for å operere internasjonale flygninger med fly på inntil 200 passasjerer fra de fleste land i Europa. Anleggskostnadene ble totalt 110 mill. kr. I etterkant ble internasjonal status med toll, passkontroll og taxfree shop etablert i 1988/89.

1. januar 1998 ble lufthavnen overtatt av staten. Etter nedlegging av Geilo lufthavn, Dagali har Fagernes Lufthavn også fungert som lufthavn for reiselivet i Hallingdal. Reisetida fra Geilo til Fagernes lufthavn er 1:45 time, fra Hemsedal er det 1:20 timer.

2.b Rutetilbud

De første årene etter åpningen ble ikke rutetilbudet etablert som forutsatt. Først fra september 1990 kom Coast Air inn. En rekke aktører har deretter drevet ruter på Fagernes lufthavn. For tiden flyr North Flying ruta til Oslo.

Ruteopplegget i 1990-årene besto av 2 daglige tur/retur til Oslo og 1 daglig tur/retur til Bergen (Haugesund) med små fly (15-19 seter). Senere har anbudet vært begrenset til 2 t/r Fagernes – Oslo morgen / ettermiddag, med små fly – bortsett fra 2 korte (overgangs)perioder med rute midt på dagen med Dash 8.

Selv om tilbudene har vært begrenset har rutetidene stort sett vært greie fram til de to siste anbudene som fikk ugunstige rutetider pga. kombinasjon først med Røros (2009-2012) og deretter Ørland (2012-2016). Distriktet har sterkt advart mot slik ruteføring og har i alle disse år påpekt at Fagernes lufthavn – som forutsatt ved utbyggingen – hadde vært best tjent med tilknytning til det ordinære rutenettet. Rutetilbudet mellom Fagernes og Oslo fom. 030990 har vært:

Tabell 2.1. Selskap og rutebetjening:

Flyselskaper:	Tidsperiode:	Ant. passasjerer pr. mnd.:	Regularitet :	Flytype: (seter)
Coast Air	030990-310796	344 1)	95,4	TO/Jet Stream (19)
Teddy Air AS	010896-310799	370 1)	93,5	Jet Stream (19)
Widerøes	010899-310300	342	87,5	Dash 8 (38)
Guard Air	010400-281000	288	91,3	Dornier (19)
Guard Air 2)	291000-310301	483	90,7	Dornier (19)
Widerøes 2)	081001-310302	145	83,7	Dash 8 (38)
Artic Air	010402-310303	462	93,4	Dornier (19)
Coast Air	010403-310306	319	95,8	Jet Stream (19)
Coast Air	010406-230108	382	92,9	Jet Stream (19)
Air Norway	080208-310308	164	92,8	Fairchild (18)
Air Norway	010408-310309	277	96,4	Fairchild (18)
DOT-LT	010409-310312	297	88,4	Saab (30)
North Flying	010412-310316	222		Fairchild (18)

- 1) Coast Air KS og Teddy Air AS hadde dessuten i tillegg gjennomsnitt hhv 172 og 178 pax pr. mnd. mellom Fagernes og Bergen (1 daglig rute) i 1990-årene.
- 2) Fra 31/3 – 8/10 2009 var det ingen flyrute på Fagernes Lufthavn.

Coast Air fikk gjennom 5-6 kortsiktige konsesjoner drive ruta sammenhengende i 1990-96, og hadde god regularitet og en trafikkvekst på 10 % pr. år. Det var likevel svært stor misnøye lokalt i at Staten ved oppstart ga rutekonsesjon til ukjente Coast Air KS og ikke til Widerøes Flyveselskap – som kunne ha skapt langt større trafikk. Departementets begrunnelse for valg av Coast Air var at de ønsket flere aktører på kortbanerutenettet. Coast Air KS hadde et markedsføringssamarbeid med distriktet.

Teddy Air vant anbudet for Fagernes rutene for perioden 1996-99, som var første FOT-anbud i Norge. Dette med et mindre fly (Bandirante) uten trykkabin og som i praksis bare tok 13-14 passasjerer til Bergen. Selskapet hadde noe markedsføring.

Widerøe fløy til Oslo midt på dagen i perioden august 1999 – mars 2000.

Deretter vant Guard air et nytt 3-års anbud og fløy morgen og kveld til Oslo (7.45/8:15 fra Fagernes og 17:00/16.30 fra Oslo). Guard air hadde ca 4000 passasjerer per år, men selskapet gikk konkurs april 2001. Deretter lå tilbudet nede i seks måneder i 2001.

Så fløy Widerøe i perioden oktober 2001- mars 2002, men kun midt på dagen.

Arctic Air vant nytt 1-års anbud (april 2002-mars 2003) og fløy til/fra Oslo morgen og kveld (fra VDB 7:45 og fra OSL 18:00). Det var overnattende fly på Fagernes lufthavn og god rutetabell. Fra april 2002 og ut 2004 var det rundt 6000 reisende per år. God markedsføring av ruta.

Coast air fikk deretter neste 3-års anbud (april 2003-mars 2006) med et liknende rutetilbud (fra VDB 7:45 og fra OSL 18:10). Coast air vant også neste 3-års anbud, men gikk konkurs januar 2008.

Air Norway overtok da produksjonen i et drøyt år.

DOT (datterselskap til Danish Air Transport) vant anbudet for april 2009-mars 2012. Avgang Fagernes lufthavn 7:45, siste retur fra OSL 18:30.

Rutetabellen var i alle disse årene relativt god fram til DOT overtok. De dro sent avgårde fra Fagernes lufthavn om morgenen (8:55) fordi Røros skulle betjenes først, og hadde siste retur fra OSL 17:15. I tillegg hadde DOT en dårlig regularitet og kun noe markedsføring.

North flying som overtok april 2012 drar like sent, men kommer også for tidlig tilbake om ettermiddagen (fra OSL 16:00). Deres rute kombineres med rute til Ørland. Ingen markedsføring av flyruta.

Både Regjering og Storting har ved flere anledninger presisert viktigheten av at Staten skal sørge for gode ruteopplegg på statens flyplasser. Lokalt bemerkes at Fagernes Lufthavn aldri har fått forsøkt et skikkelig ruteopplegg, aldri har fått forsøkt et anerkjent selskap som også markedsfører flyruta eller hatt morgen- og ettermiddagsruter med Widerøe, eller forsøkt økt frekvens på flyruta. De har vært vedvarende usikkerhet om videre rutedrift, skiftende og ukjente selskaper – ofte med dårlig kvalitet på utøvelsen og ingen markedsføring. Dette har tært på tilliten og bruken av flyruta.

Trafikken har gradvis falt til rundt 5000 passasjerer i perioden 2005-2007 og deretter ned mot 3500 passasjerer i perioden 2008-2011 og til anslagsvis 3000 passasjerer i 2012. Dette innebærer i gjennomsnitt 2 personer per flygning.

Billettprisen ligger nå kr 896 (full flex) og kr 496 (rabatt). Maksprisen er regulert av SD som følger konsumprisindeksen ved regulering av prisene.

2.c Charterutvikling (operatører og tiltak)

Flyplassen var i 1990-årene sammen med Gardermoen størst på innkommende charter til Norge – og var i to av disse år større enn Gardermoen på dette markedet. Chartersatsing og utenlands flygninger har blitt organisert og ivaretatt av ulike selskaper, utvalg og prosjekter:

Prosjekt Valdres / Flytrafikkutvalget

Disse var i sving fra 1986 og arbeidet spesielt med vintercharter fra Danmark utover trafikken fra Dansk Folkeferie. Deltagerne kom fra reisetrafikklaget for Valdres, Regionrådet for Valdres.

Experience Tours of Norway AS (ETON AS) ble stiftet som et datterselskap av Valdres Lufthavn for å skaffe chartertrafikk til Fagernes lufthavn og fungerte som en innkommende charteroperatør. Dette lyktes bra og allerede i 1992 var chartertrafikken over 23000 passasjerer. Ringvirkningene var store og beregninger fra Asplan (1992) viste at chartertrafikken ga 120 årsverk i reiselivs-næringen og en økt omsetning på 106 mill.kr. Det alt vesentlige var sommertrafikk fra Frankrike og Tyskland og vintertrafikk fra Danmark. I tillegg til en stab på ca. 10-14 ansatte engasjerte Eton årlig ca. 90 reiseledere (6-7 årsverk) i tilknytning til sommertrafikken. Da ETON-trafikken i stor

grad var basert på bussrundturer i Sør-Norge var bare ca. 25 % av overnattingene i Valdres. ETON AS kom etter hvert i en vanskelig økonomisk situasjon som følge av både buss- og flygelederstreikene våren 1998, store tap på billetter i fotball VM / Frankrike, betydelig tap i forbindelse med datterselskap i Frankrike mv. Dette resulterte etter hvert i at ETON gikk konkurs på nyåret 1999.

Troll Tours var også en viktig aktør på sommertrafikk fra Tyskland både i 1990-årene og fram til 2003.

På lag med Fagernes lufthavn inn i et nytt årtusen – pågikk i årene 2000-2002 under ledelse av Luftfartsverket og medvirkning av Oppland fylkeskommunen, Reismål Valdres, Flytrafikk Valdres og flyselskaper. I tillegg pågikk i disse år et kurs- og konferanseprosjekt med 10-12 større bedrifter, Flytrafikk Valdres AS og Reismål Valdres som deltakere.

Chartersatsing 2003-2006 – var et rent charterprosjekt – som bl.a. fikk bra drahjelp fra Hallingdal etter nedleggelsen av Dagali i 2003, og som innebar overføring av englandstrafikk.

Prosjekteierne var Flytrafikk Valdres AS, 12 større reiselivsbedrifter og destinasjoner i Valdres og Hallingdal. I denne perioden var det også i sving en administrativ samordningsgruppe mellom Flytrafikk Valdres AS, Avinor, flyselskaper, ulike prosjekt mv.

Trafikkskapende arbeid 2007-2009 – inkluderte både rute og charter, og hadde stort sett samme eierstruktur som ovennevnte prosjekt. Dette prosjektet ble omorganisert og omdefinert høsten 2008 i tilknytning til skifte av prosjektleder og at reiselivet hadde gått inn for videreføring av prosjektet i stedet for å etablere et eget selskap for trafikkskapende arbeid.

Trafikkskapende arbeid for Fagernes lufthavn 2010-12.

Ideen i dette prosjektet var at OFK og valdreskommunene finansierer prosjektlederstillingen (300'+300'), og at alle andre – næringslivet, andre fylkeskommuner, Innovasjon Norge AS mv. – bidrar med prosjekt-finansiering i de tiltak som er interessant for disse. For øvrig ville Valdres Næringsforum BA og Avinor delta. Opplegget fikk klarsignal fra de fleste, og prosjektlederen ble ansatt av Valdres Destinasjon AS fra januar 2010, men prosjektet ble allerede samme vår Charter til FjellNorge.

Charter til FjellNorge / Flytrafikkutvalget

Charter til FjellNorge (2011-13) har som mål å skaffe chartertrafikk til Fagernes Lufthavn, og er igangsatt av Beitostølen, Destinasjon Geilo og Hemsedal med støtte fra fylkeskommunene i Oppland og Buskerud, kommunene, Avinor og Valdres Næringsforum (50 % offentlig, 50 % privat). Dersom andre aktører ønsker å arbeide med lignende må nytt prosjekt opprettes. Det er forutsatt at de offentlige midlene utløses når en har klar avtaler med charteroperatører.

Charter til FjellNorge har nå engasjert en egen prosjektleder til å skaffe chartertrafikk.

Det er inngått kontrakter med både Crystal England og TUI Holland fra jul til april i sesongene 2013/14, 2014/15 og 2015/16. Med 190 seters fly fra England og 120 seters fly fra Nederland. Med 80 % belegg vil disse to operatørene kunne gi ca. 7500 innkommende turister årlig.

Flytrafikkutvalget er et underutvalg av Valdres Natur- og Kulturpark (VNK) som etter at Flytrafikk Valdres AS ble avviklet 15.2.2010 har overtatt distriktets mer generelle og langsiktige interesser vedrørende Fagernes Lufthavn. Flytrafikkutvalget består av representanter fra VNK, Avinor, Oppland fylkeskommune, Valdres Destinasjon og Valdres Næringsforum. Utvalget er engasjert i både generelle forhold og trafikkskapende arbeid vedrørende Fagernes Lufthavn.

Mange turoperatører har benyttet Fagernes lufthavn til charteroperasjoner, bl.a. Dansk Folkeferie, Eton, Troll Tours, L'Est Voyages, OAD-Reisen, Thomson Travel, Globo Incentives, Neilson. Svært mange ulike flyselskaper har også benyttet Fagernes Lufthavn. De siste fire årene har SAS, Brussels Airlines, Hamburg International og Thomas Cook Airlines vært inne med større maskiner opptil B757-200 med 235 seter.

2.d Trafikkutvikling

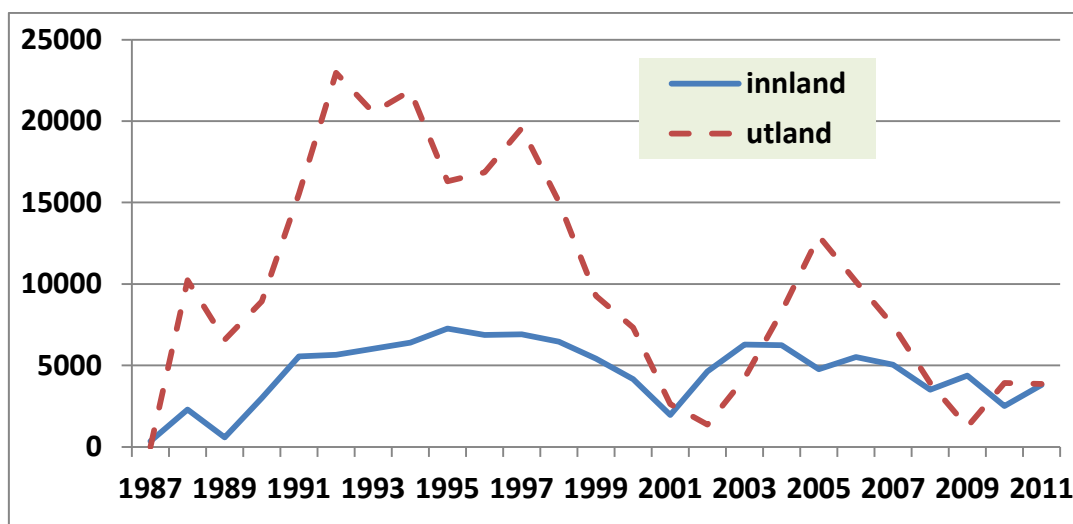
Trafikkutviklingen på rute har, til tross for flere oppstykkede konsesjoner/anbud og usikkerhet, vist en bra utvikling på 1990-tallet da det også hadde en daglig tur/retur rute til Bergen. Fram til 2009 var rutetidene stort sett bra, men fra 2009 har rutetidene vært svært lite brukervennlige uten nattparkert fly og ingen markedsføring.

Rutetrafikken var på det høyeste på 90-tallet med over 5000 reisende per år og 7664 passasjerer i toppåret 1995. I denne perioden var rutetidene stort sett bra med morgen- og kveldsflygning til Oslo. I årene 2005 – 2007 var trafikken ca. 5000 og falt deretter ned mot 3500 passasjerer i 2008 - 2011. Trafikken i årets ni første måneder tyder på en nedgang på 18 % i 2012 i forhold til 2011, dvs. en trafikk på under 3000 passasjerer på årsbasis. Lokalt er de klare på at det er tilbudet – og ikke trafikkpotensialet som her har vært utslagsgivende for trafikknedgangen.

Nedadgående trend skyldes bl. a framvekst av lavkostselskap som gjør at det er blitt billigere å reise fra Oslo lufthavn og dårligere rutetilbud på Fagernes Lufthavn. Særlig har dårlige avgangstidspunkt fra 2009 og nå fra 2012 gjort gjennomgangsreiser vanskelige (for sent ut og tidlig hjem) og Osloreiser med fly mindre attraktivt. Tidligere kan det ha vært en hemsko at en ikke har tilbudt gjennomgangspriser, men nå benytter flyselskapene summen av prisene på delstrekningene som gjennomgangspris. Det er derimot en ulempe at det ikke kan sendes gjennomgående bagasje. Reisetida til Oslo lufthavn Gardermoen er 2:38 time, jfr. Gule sider og Google maps.¹

Det har vært stor variasjon i chartertrafikken fra utlandet med relativt stabil vintercharter i hele perioden og stor sommerchartertrafikk i 1990 årene. Størst var chartertrafikken i 1992-94 med hhv 23048, 20911 og 22265 passasjerer, men det var også mye trafikk i 1988, 1991 og i 2005-2006 (over 10 000 passasjerer). Denne variasjonen skyldes at i noen år har man fått i stand avtaler med utenlandske turoperatører, mens i andre år har man ikke greid dette. Før, når prisene med rutefly var høyere, var det lettere å stimulere til direktecharter til Fagernes lufthavn. Lavere priser med lavkostselskap til Gardermoen, gjør charter mindre konkurransedyktig. Vinteren 2012 har det ikke vært charteroperasjoner på Fagernes Lufthavn, med unntak av to flygninger til Færøyene.

I tillegg kommer det inn et antall turister fra ulike land i Europa i forbindelse med allmenflyging (GA)samt utgående trafikk med lik sammensetning. Det utgjør ca. 40-50 flyvninger per år med mellom 1-20 passasjerer.



Figur 2.1 Passasjerer kommet/reist på Fagernes lufthavn 1987-2011

¹ Reisetida til Fornebu arena er nå hhv 2:32 og 2:28 time, mens på 90-tallet var den trolig på linje med dagens reisetid til OSL.

3. Teknisk operative forhold

3.1 Beskrivelse av Fagernes lufthavn

Fagernes lufthavn er dimensjonert for luftfartøy kode D, begrenset oppad til flytypen Boeing 757-200. Flyplassen med sin infrastruktur er godt tilpasset middelstore jet-maskiner med et passasjerantall på mellom 120 til 180 pax. Ved større fly vil kapasitet i terminalbygg by på utfordringer, men lufthavna har hatt regelmessig flyging med fly med kapasitet på godt over 200 pax. I slike tilfeller må det settes krav til flytider slik at samtidighet unngås.

Fagernes lufthavn har de senere år blitt oppgradert på flere områder. Hele flyplassen er blitt reasfaltert, tårnkabin har fått nytt utstyr og er blitt oppgradert for 1,7 mill. kroner. Det er etablert flyplassfyr på tårntak, og nytt sandlager vil bli bygd i løpet av 2013.

Rullebanen har en asfaltert lengde på 2046 meter, og har instrumentinnflyging til begge baneretninger. Fagernes mangler imidlertid glidebane, som er en viktig del i et fullverdig instrumentlandingsystem. Krav til minimum sikt og skyhøyde ved landing er derfor høye. Dette medfører at det i enkelte vær-situasjoner kan være problemer med å avvike trafikk. Det er planlagt innføring av nye satellitt-baserte innflygingssystemer på norske lufthavner i de neste årene. På Fagernes er en del av utstyret planlagt installert i 2014. Resterende del vil komme i 2015-2016. Ved innføringen av dette systemet forventes det at regularitet vil forbedres allerede fra 2014.

Flytyper som har vært benyttet av flyselskaper på Fagernes lufthavn og som fortsatt er aktuelle:

- Boeing 757-200 - Ca. 200 passasjerer. Klasse D. Meget egnet flytype på bakgrunn av sine spesielle ytelser.
- Airbus A-321 – Ca. 200 passasjerer. Klasse C. Har vært benyttet med god erfaring.
- Airbus A-320 – Ca. 180 passasjerer. Klasse C. Egnet flytype.
- Airbus A-319 – Ca. 150 passasjerer. Klasse C. Meget godt egnet operasjonelt og mht. passasjerer.
- Boeing 737 alle typer. Ca.130-190 passasjerer. Klasse C. Med unntak av Boeing 737-800 som kan være krevende på vinteren, er alle typer godt egnet på Fagernes.
- MD-80/90 flere versjoner. Ca. 120-170 passasjerer. Klasse C. Var vanlige fly i en årrekke på 1990 tallet.

I tillegg til ovennevnte er det også en del mindre flytyper med kapasitet på opp til 100 passasjerer som er, og har vært aktuelle på Fagernes.

3.2 Krav til oppgraderinger på Fagernes lufthavn

Fagernes lufthavn har igangsatt prosjektet: «Sikkerhetsområder og lysanlegg» (S&L) for å tilfredsstillere nye krav til lufthavner. I inneværende år var følgende arbeider planlagt:

- Etablering av 10 nye hinderlys i terrenget rundt flyplassen.
- Etablering av lavintensitetslys på innerste crossbar på innflygingslysene.
- Etablering av hinderlys på hangar.
- Etablering av senterlinjemarkeringslys på rullebane.
- Montering av lyskasser på holdeposisjoner på taksebaner.
- Flytting av 7 taksebanelys til nye posisjoner.
- Rydding av skog for å redusere brytning av horisontale hinderflater.

Med unntak av senterlinjemarkeringslys er disse oppgraderingene ferdigstilt. Våren 2012 besluttet imidlertid Avinor at etableringen av senterlinjemarkeringslys skulle utsettes til

senhøsten 2013. I søknad til Luftfartstilsynet om utsettelse, foreslår Avinor at det som et kompensierende tiltak ikke skal tillates trafikk med større luftfartøyer enn: «*Propellfly opp til størrelse Dash 8-300 eller ATR72.*» uten spesiell tillatelse fra Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet innvilget søknaden med de begrensninger som var foreslått fra Avinor.

Denne begrensningen medfører at det må foreligge en søknad til Luftfartstilsynet om dispensasjon for alle «Jet-fly» som skal lande på Fagernes. Så langt har lufthavna søkt dispensasjon for tilfeldige anløp av mindre Jet-maskiner og fått disse innvilget forholdsvis raskt. Når det gjelder behov for dispensasjon for større maskiner og charterserier, vil dette kun gjelde fram til 2013 når nye senterlys mv er på plass.

Når det gjelder utbedring av sikkerhetsområdene rundt rullebane og en del andre forbedringer, har Avinor søkt og fått innvilget utsettelse til utgangen av 2017 av Luftfartstilsynet. Som betingelse stilte Luftfartstilsynet strengere krav til operatørene av de største jetflyene, bl.a. utvidede krav til treningsnivå for flygerne. For noen operatører betyr dette mindre fleksibilitet, mens andre har erfaring i å trafikkere slike lufthavner.

Regularitet kan være et problem om høsten og våren.

4. Organisering, driftskostnader og investeringer

4.1 Organisering

Fagernes lufthavn har totalt 15,3 årsverk og ledes av en lufthavnsjef:

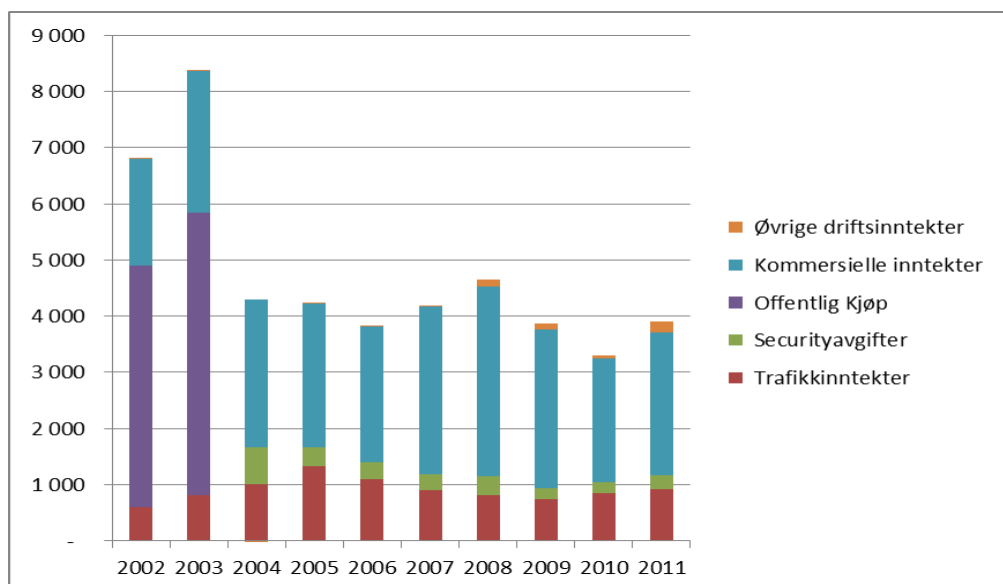
- Tårntjenesten er AFIS (fly informasjonstjeneste). Tjenesten ledes av en operativ leder og har totalt 3 årsverk
- Bakketjenesten utfører plassvedlikehold, snørydding, brann- og redningstjeneste samt handling for operatørene (bagasje, fueling, de-iceing, marshalltjeneste etc.). Bakketjenesten har totalt 6,5 årsverk. I tillegg utfører bakketjenesten deler av Security tjenesten.
- Handling kontoret har 2,8 årsverk, og ivaretar delvis Security tjenesten. Det er 0,5 årsverk avsatt til renholder.
- Security: Security ivaretas delvis av Securitas og delvis av Avinors ansatte. Securitas har 2 årsverk på Fagernes.
- FNT: Flysikringsdivisjonen har en fast ansatt ingeniør, som ivaretar flynavigasjonstjenesten (dvs. vedlikehold av flynavigasjonsinstrumenter) på lufthavna, men som også brukes på andre lufthavner.

4.2 Inntektsutvikling

Inntektene på lufthavna består av:

- Trafikkinntekter: Inntekter fra operatørene på lufthavna. Denne består av vektbaserte start- og TNC-avgifter og en passasjeravgift.
- Security inntekter: ble innført i 2005 som en avgift pr passasjer.
- Kommersielle inntekter: fra fly parkering, dutyfree, servering og handling
- Andre inntekter: interne salg og andre ikke-regelmessige inntekter

Frem til 2004 var den største inntektskilden på Fagernes lufthavn Offentlig kjøp, som var Samferdselsdepartementets betaling for åpningstid på de lokale lufthavnene med FOT-ruter.



Figur 1: Inntektsutvikling Fagernes Lufthavn 2002-2011. 1000 kr.

De totale inntektene på Fagernes er ca. 4 mill. kr årlig. Trafikk og Security avgiftene utgjør ca. 25 % av dette. Den største inntekten har lufthavna gjennom handling av operatørenes fly. Fagernes er en av to lufthavner i Avinor som gjør dette.

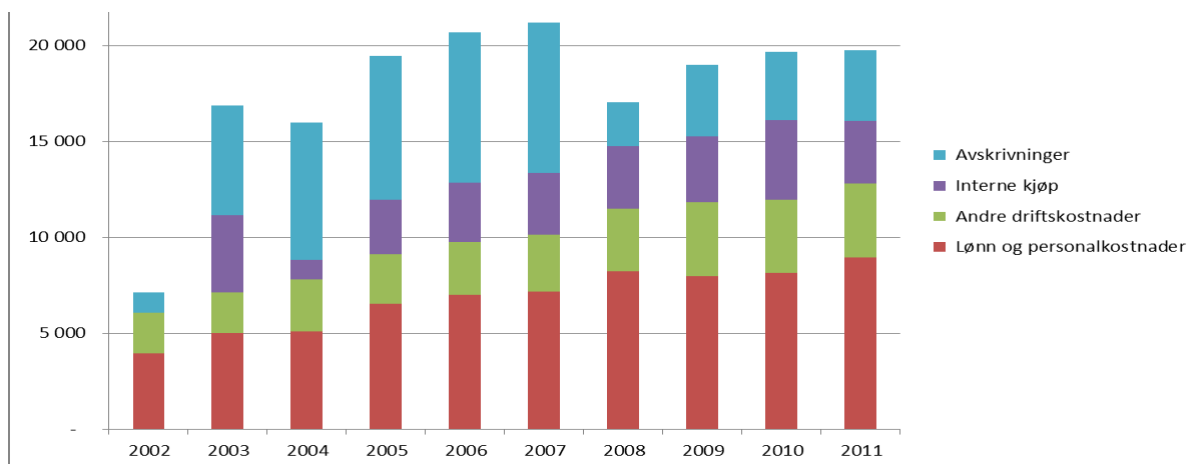
Av de kommersielle inntektene på ca. 3 mill. kr utgjør handling i dag ca. 70 %. De resterende er inntekter fra bl.a. fueling, billettsalg, de-iceing etc., som også er knyttet til handling virksomheten. Denne inntekten må sees i sammenheng med direkte varekjøpskostnadene, som utgjør ca. 0,5 mill. kr.

Det forventes at Avinor ønsker å redusere trafikk-avgiftene årene fremover. Når det gjelder handling inntekter, vil disse være avhengig av hvordan denne virksomheten tilpasses EUs handling direktiv og hvilken effektivitet og kostnad lufthavna kan tilby operatørene. Det er inngått handling avtale med operatøren for ruteflygningen for inneværende anbudsperiode (2012-2016).

4.3 Kostnadsutvikling

Driftskostnadene består av:

- Lønn og personalkostnader: Alle kostnader knyttet til Avinors personell ved lufthavna. Kostnadene har økt fra ca. 5 mill. kr i 2003 til ca. 9 mill. kr i 2011.
- Andre driftskostnader: Vedlikehold, driftsmateriell og Security kostnadene. Økningen i andre driftskostnader skyldes i de vesentligste endringer i Security regimet og innleie av kontrolltjenesten fra Securitas (ca. 1,1 mill. kr). De underliggende driftskostnadene (ca. 2,8 mill. kr) på Fagernes viser en utvikling på nivå litt over konsumprisindeksen.
- Intern kjøp: Lufthavna kjøper tjenester fra andre divisjoner og enheter i Avinor. Hva som omfattes av disse tjenestene vil variere fra år om annet, men totalen ligger rundt 3-4 mill. kr.
- Avskrivninger av eiendeler. Verdifastsettelsen av eiendelene før overgangen til aksjeselskap har vært endret de siste årene og dette påvirker avskrivningene. I dag ligger de mellom 3,5 og 4,0 mill. kr.



Figur 2: Kostnadsutvikling Fagernes Lufthavn 2002-2011

I 2011 var driftskostnadene inkl. avskrivninger på 20 mill. kr. I distriktets finansielle langtidsplaner forutsetts det en kostnadsøkning på 4 % på lønnskostnader og 3,5 % på andre driftskostnader de neste 15 årene. Gjennomsnittlige driftskostnader inkl. avskrivninger på de 29 lokale flyplassene i 2011 var 28 mill. kr.

4.4 Investeringer

Investeringene ved lufthavna varierer stort fra år til år, men ligger i gjennomsnitt på ca. 5 mill. kr. I årene fremover er de planlagte investeringene lavere, men en rekke sentralt styrte prosjekter (blant annet miljøprosjekt, tårnprosjekt, RVT-prosjekt) vil også gjennomføre tiltak på Fagernes. Det kan derfor forventes at den gjennomsnittlige investeringsnivå vil ligge på ca. 4-5 mill. kr årlig også i årene fremover på linje med øvrige lokale lufthavner.

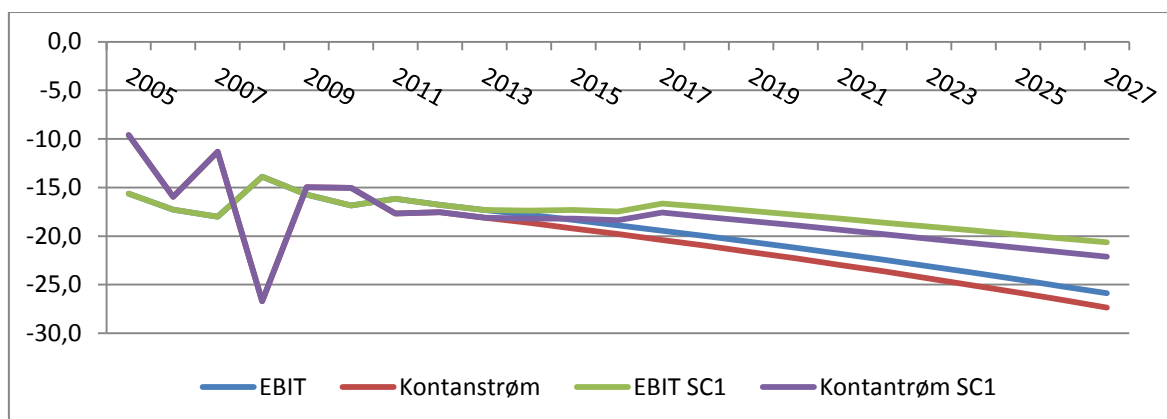
4.6 Resultat og kontantstrøm

Lufthavnas drift forventes i år å gå med et underskudd på 17 mill. kr. Neste år er forventningen et underskudd på 19 mill. kr. Med utgangspunkt i forutsetningene i Finansiell Virksomhetsplan, er det høyere forventninger til kostnadsveksten enn inntektsveksten fremover. Sammen men dette vil begrense, kommersielle inntektsmuligheter, kunne medføre at underskuddet øker opp mot 26 mill. kr de neste 15 årene. Denne analysen forutsetter en årlig passasjervekst på 3,2 % og at det ikke gjennomføres endringer i lufthavnas driftskonsept i disse årene.

Kontantrømmen er et uttrykk for den finansiering som lufthavna må ha gjennom konsernet for å kunne drive som planlagt. Et forenklet uttrykk for kontantstrøm er: EBITDEA + Investeringer. Dette uttrykket tar ikke hensyn til finanskostnader og endringer i arbeidskapital, men viser på en tilfredsstillende måte utviklingen over tid. Lufthavnas kontantstrøm vil variere sterkt med investeringsnivået det enkelte år, men den største driveren vil være det negative bidraget fra driften. Utviklingen i finansieringsbehovet vil øke i takt med underskuddet opp mot 27 mill. kr i 2027.

I tillegg til samfinansieringen internt i Avinor, gir også Samferdselsdepartementet tilskudd til ruta Oslo - Fagernes med 10,5 mill. kr årlig.

Økt trafikk kan endre lufthavnas Inntekts- og kostnadsbilde de kommende årene. Et grovt business case (SC1) med en økning av antall charterpassasjerer til 15.000 i 2016 og 25.000 i 2017 samt en dobling av antall innenlands passasjerer til 7.000 i løpet av perioden, vil bidra til å redusere Avinors samfinansiering med 3 mnok i 2017. Større utnyttelse av de kommersielle mulighetene som ligger i at chartertrafikken bringes tilbake til de beste årene på 90-tallet, vil ytterligere bedre resultatet og bidra til å holde samfinansieringen under 20 mnok i 10 år fremover.



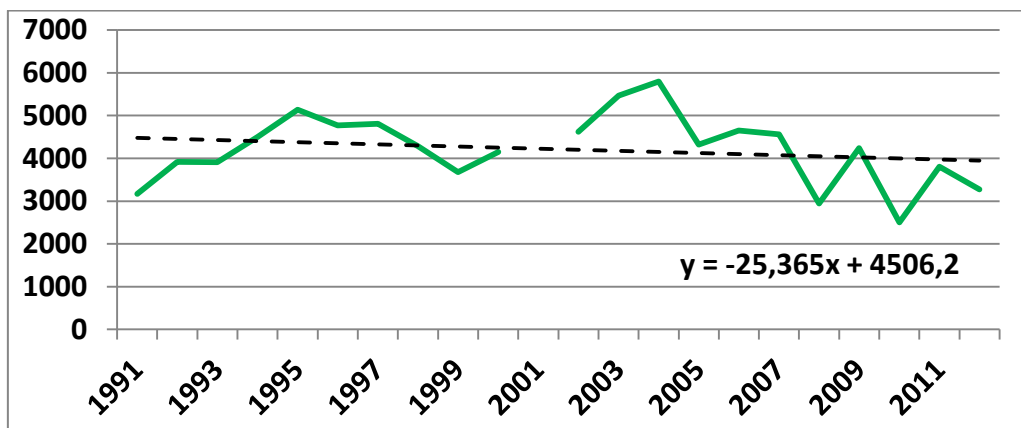
Figur 4: Resultat (EBIT) og kontantstrøm Fagernes Lufthavn 2005-2027 forutsatt normal utvikling og en utvikling med betydelig trafikkvekst (SC1)

5. Framtidig trafikkgrunnlag – rute og charter

5.1 Rutetraffic

Tilbudet til Oslo har variert sterkt over tid. I dag er første avgang til Oslo senere og siste avgang fra Oslo tidligere enn i de fleste tidligere perioder. Samtidig benyttes det mindre fly enn i de foregående tre årene. Tilbuds- og trafikkutviklingen er beskrevet i kapittel 2.

Siden toppåret 1994 har passasjertrafikken på Fagernes stort sett vært avtagende. Det meste av nedgangen i trafikken skyldes redusert chartertrafikk, bortfall av Bergensrute. Siden 2005 har også rutetraffic til Oslo vært fallende, bl. a pga. stadig dårligere ruteopplegg.

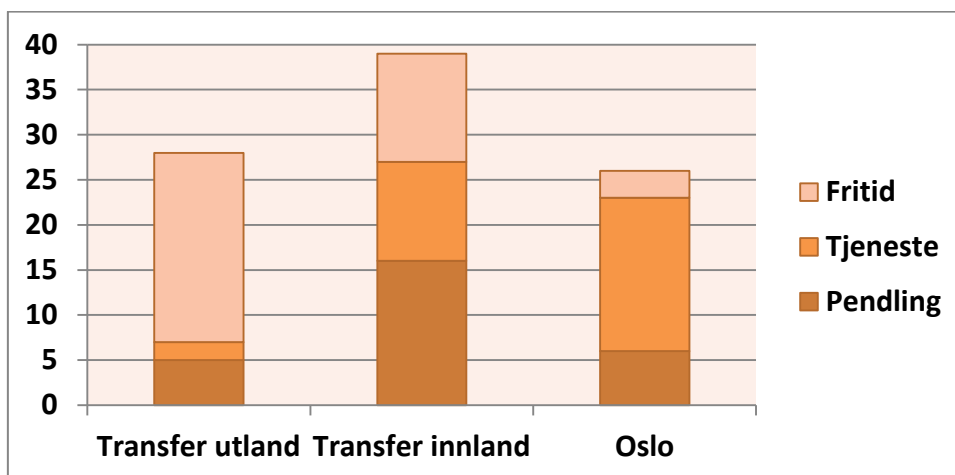


Figur 5.1. Terminalpassasjerer Fagernes Oslo-ruten. Årlig trafikk og trend 1991-2012

Spørsmålet er nå hvilket omfang rutetraffic ville hatt med et bedre tilbud, og hva det generelle vekstpotensialet er for ruteflytraffic til/fra regionen.

I 2012 ble det foretatt målinger av destinasjoner for trafikken på Fagernes Lufthavn. Ca 30 % skulle til utlandet, 35 % til Oslo og 35 % til resten av landet. I august/september ble det videre foretatt en reisevaneundersøkelse (RVU) på Fagernes lufthavn med 94 svar, derav 48 bosatte og 46 besøkende. Der var Osloandelen lavere (28 %), mens Norge ellers hadde en høyere markedsandel (43 %). De er svært få besøkende fra Osloregionen som kommer med fly.

De tre reiseformålene tjeneste, pendling og fritid var omtrent like viktige. Fritidsreiser var mest utbredt til utlandet, mens reiser til/fra arbeid var utbredt til «Norge ellers». De lokale passasjerene hadde en del tjenestereiser til Oslo.



Figur 5.2. Flypassasjerer på Fagernes lufthavn etter destinasjon og reiseformål. Antall.

De lokale reisende ble også spurt om valg av transportmiddel på hjemreisen. Hele 40 % regnet med å benytte alternativ transport hjem igjen og dette viser at flytilbudet ofte bare passer i en retning. Spesielt er det få av de reisende i transfer til innland som planlegger å komme tilbake med fly.

De bosatte ble også spurt om antall reiser hittil i år fordelt på Oslo-Fagernes med fly, Oslo-Fagernes med bil/buss og flyturer til/fra OSL transfer til/fra Fagernes. Det viste seg at nesten alle passasjerene hadde foretatt slike turer og at de 48 passasjerene hittil i år har gjennomført hele 316 flyreiser til/fra Fagernes, 148 flyreiser utenom Fagernes og over 400 bil/bussreiser. Totalt 45 av passasjerene benyttet andre transportmidler enn fly til/fra Oslo minst 1 gang. Materialet inkluderer for øvrig en passasjer som ut fra egne opplysninger alene har stått for 5 % av samlet flytrafikk på Fagernes. Respondentene hadde i snitt 6,6 flyreiser hittil i år.

Tabell 5.1 Antall flyreiser og bil/bussreiser hittil i år. RVU bosatte Fagernes 2012.

	Observasjoner	Flyreiser Fagernes	Andre flyreiser	Bil/buss Oslo	Sum
Transfer utland	11	20	18	86	124
Transfer innland	17	107	103	151	361
Oslo	20*	189*	27	177*	393*
Sum	48*	316*	148	414*	878*

*Inkludert en passasjer med 115 flyreiser og 15 andre reiser

Vel halvparten av passasjerene som stod for 2/3 av de potensielle reisene oppga ugunstige rutetider som begrunnelse for og ikke å benytte Oslo-ruten ved tidligere reiser. Andre årsaker varierer veldig. På en skala fra 1 til 4 ble de bosatte i området bedt om å rangere ulike forbedringer av tilbudet. Også her kommer tidspunktet på topp (snittscore 1,3) blant fire oppgitte faktorer, mens frekvens og regularitet hadde snittscore 2,5 og 2,6. Pris ble oppfattet som minst viktig blant de som faktisk benytter lufthavnen (score 3,1).

60-70 % av både bosatte og besøkende hadde Nord-Aurdal kommune som utgangspunkt, mens resten i hovedsak fordelte seg på Vang og Øystre Slidre og totalt 6 % av passasjerene fordelte seg på Vestre Slidre, Hemsedal og Vang. Av konkrete reisemål er det verdt å nevne Beitostølen (Øystre Slidre) og Valdresklinikken (Nord-Aurdal).

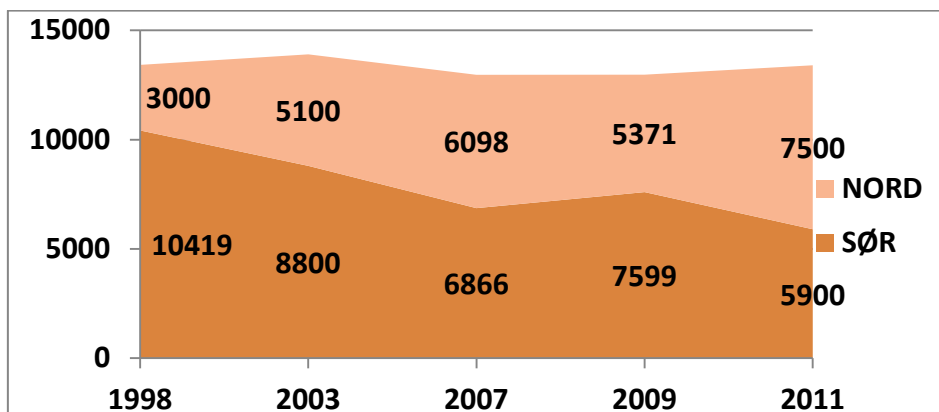
Med 3807 passasjerer stod Oslo-ruten i 2011 bare for en brøkdel av totalt antall reiser med fly til/fra Valdres. I Avinors reisevaneundersøkelse, RVU 2011, oppga nær 50 000 passasjerer Valdres som hjemsted eller viktigste besøks sted. Av disse var 37 500 bosatt i Valdres. Det tilsvarer en reisefrekvens i Valdres på 2,1 fordelt med 0,6 innlandsreiser og 1,5 utenlandsreiser. Chartertrafikken på Fagernes ble ikke undersøkt i RVU 2011. Utenlandsreisene sprer seg på en mengde destinasjoner, hovedsakelig feriedestinasjoner.

Tabell 5.2 Flyreiser til/fra Valdres i følge RVU 2011.

	Bosatte	Besøkende	Sum
Innland	10 500	2 900	13 400
Utland	27 000	9 400	36 400
Sum	37 500	12 300	49 800

Kun 7-8 % av ruteflypassasjerene til /fra Valdres benyttet Fagernes lufthavn (3807 av 50 000). Denne andelen har falt fra 25 % i 1998. Omleggingen av rutetilbudet fra april 2012 har redusert markedandelen ytterligere. Uten endringer i tilbudet ligger rutetrafikken på Fagernes an til å nå ca. 3000 passasjerer i 2012.

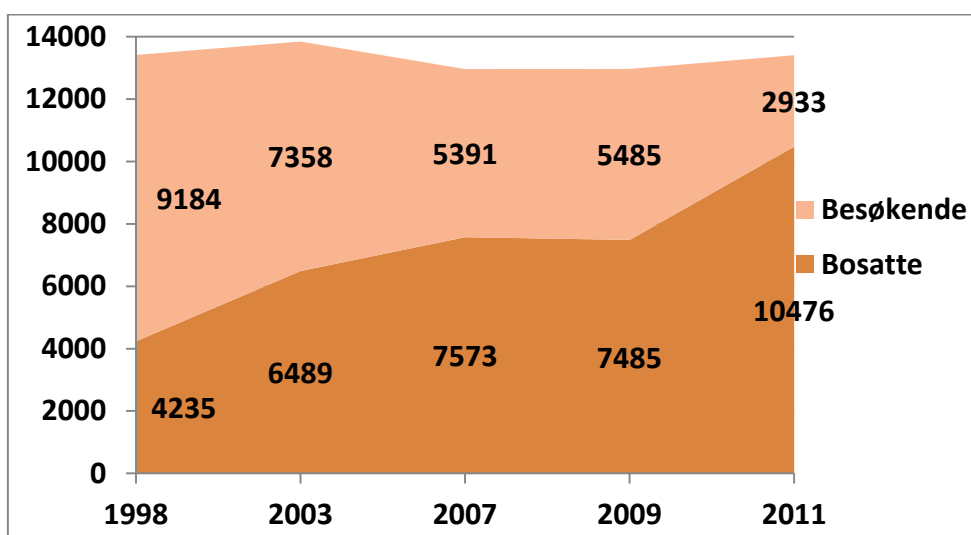
Samlet innlandstrafikk med fly til og fra Valdres er ut fra RVU på nøyaktig samme nivå nå som i 1998 og 2003 og har vært helt stabil i alle år med RVU, men sammensetningen har endret seg fra 78 % til Sør-Norge i 1998 til 44 % i 2011 (figur 5.3). Det var flyrute fra Fagernes til Bergen i 1998.



Figur 5.3. Innlands flytrafikk til/fra Valdres etter destinasjon. RVU 1998-2011.

At antallet flyreiser til andre lufthavner i Sør-Norge har gått nedover er ikke overraskende når en tar i betraktning hvor liten tidsgevinst det er ved bruk av fly fra Valdres til de fleste viktige destinasjoner i Sør-Norge. Man kan reise til Bergen på 4 ½ time med bil og 5 timer med buss til Gol og tog derfra. Videre kan man kjøre bil til Gardermoen på 2:40 timer +parkeringstid.

En annen klar trend over tid er at befolkningen i Valdres har ”overtatt” flytrafikken. Antall tilreisende til Valdres med fly innenlands er redusert til en tredjedel mens lokalbefolkningens flyreiser har økt tilsvarende (figur 7). Besøkende utgjør nå bare 28 % av innlandspassasjerene. En forklaring kan være at Valdresfolk kjenner flytilbudet, mens «besøkende» i liten grad kjenner til flytilbudet eller flyselskapet. Samtidig ser det ut til at næringslivet i Valdres begrenser sin flybruk til konferanser og kurs.

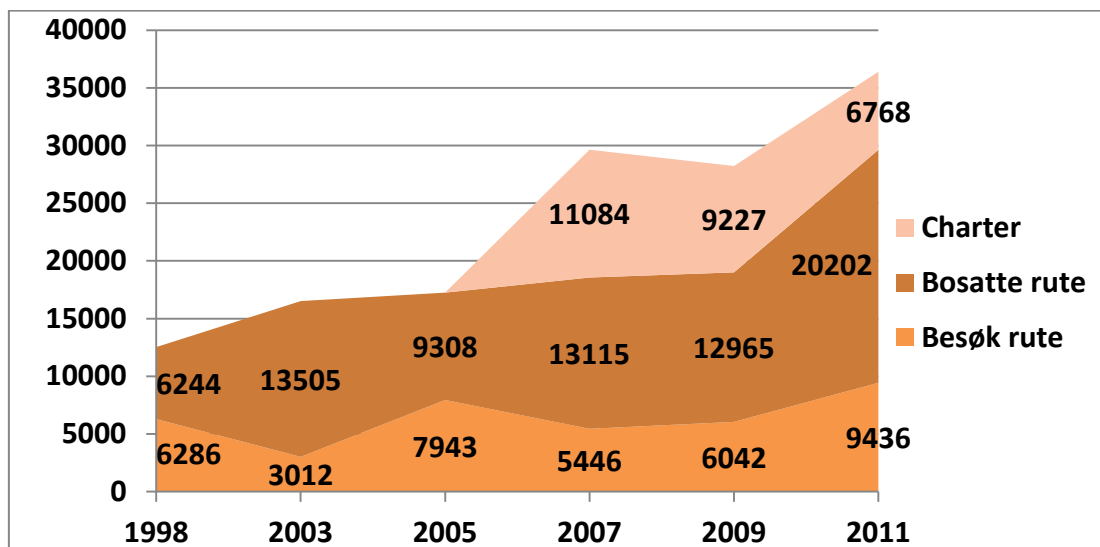


Figur 5.4. Innlandsreiser til og fra Valdres fordelt på bosatte og besøkende.

Dagens prognoser for innenlands luftfart innebærer en vekst på innbygger på 0,4-1,6 % per innbygger.

Basert på RVU har utlandstrafikken med rutefly til og fra Valdres via OSL mer enn doblet seg siden 1998, men siden den geografiske spredningen av charterflypassasjerene på OSL er usikker før 2007 er det vanskelig å sammenligne total utlandstrafikk med trafikken i 1998.

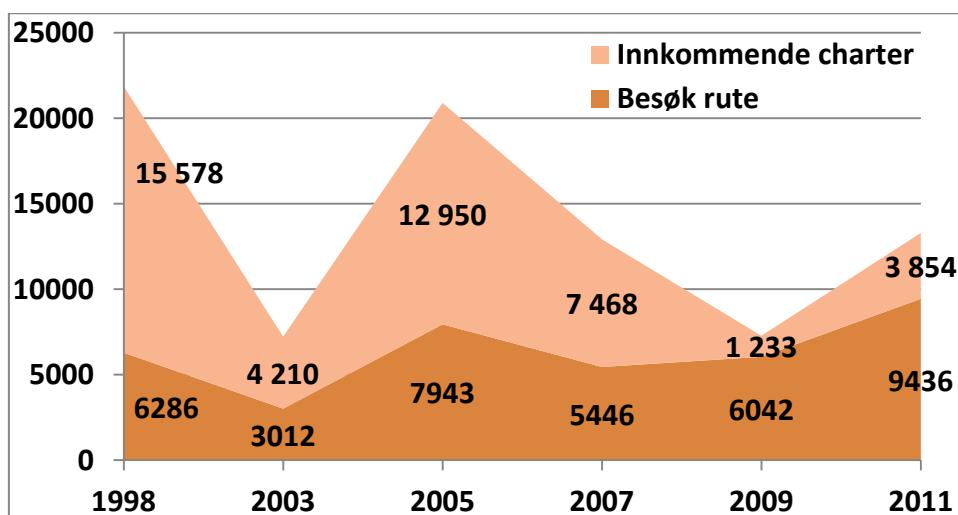
Siden 2007 har antall utenlandsreiser til/fra Valdres i RVU økt med ca. 23 %. Det er nesten identisk med veksten i total norsk utlandstrafikk (inklusive Torp og Rygge) på 24 % siden 2007, men høyere enn Avinors vekst på 17 %.



Figur 5.5. Utlandstrafikk til/fra Valdres. Kun Avinors trafikk. Chartervolumet ukjent før 2007.

Innbyggerne i Valdres har en reisefrekvens med fly omtrent som landsgjennomsnittet, både for innlands- og utenlandsreiser (hhv. 1,3 og 1,6).

Tilreisende utgjør nå 26 % av all utlands flytrafikk til/fra Valdres. Også antallet besøk økte kraftig fra i 2011, men er bare litt høyere nå enn i 2005. Innkommende ruteflytrafikk fra utlandet varierer likevel minimalt i forhold til variasjonen i innkommende charter direkte til Fagernes. Total flybåren turisme til Valdres har i årene med RVU variert mellom 7000 (2003 og 2009) og over 20000 (1998 og 2005) mens 2007 og 2011 ligger midt i mellom. Av figuren synes det å være en samvariasjon mellom innkommende charter og besøkende med rutefly.



Figur 5.6. Innkommende flytrafikk til Valdres 1998-2011.

For de store lufthavnene anslås veksten de neste årene til rundt 3,5 % på utland per år til 2030 og 1,8 % på innland. Med utgangspunkt i litt lavere befolkningsvekst for Valdres enn i fylkene rundt de store lufthavnene anslås at det at den underliggende trend tilsier at Fagernes lufthavn kan med dagens markedsandel og rutetilbud kan nå 4-5000 rutepassasjerer i 2030 hvis flytrafikken på Valdres øker med 1-2 % årlig vekst innenlands og 2-4 % årlig vekst utenlands. På bakgrunn av så mange års stagnasjon og stadig bedre veger må dette ansees som usikre anslag.

Fagernes lufthavn og transfer på OSL

Tidstabellen er en hindring for at overgang til /fra andre flyruter på OSL. Tidligste avgang Fagernes – OSL er i dag kl 8:55. Med ankomst kl 9:25 og 35 minutters transfertid blir tidligste mulige transfer kl 10:00. Uten gjennomgående billett og med variabel punktlighet og regularitet vil nok de fleste passasjerer legge inn noe ekstra tid. Legger vi til en halvtime så blir første mulige transfer i praksis kl. 10:30. Hovedtyngden av antall morgenavganger er faller brått etter 9:30, mens utenlands faller antall avganger etter kl. 10:00. Tilsvarende tendens finner vi på ettermiddag, hvor tidsrommet 17-19 har flest ankomster.

Både tidligere avganger fra Fagernes og senere retur til Fagernes ville passet bedre med trafikkmønstret på OSL, men den korte avstanden Valdres-Oslo begrenser uansett antall avganger og ankomster som nås raskest med fly til/fra Fagernes. Bil (og buss) vil alltid være et alternativ og står for den store «lekkasjen» fra Fagernes lufthavn til OSL. Kollektivtilbudet fra Oslo lufthavn til Fagernes er svakt og innebærer i praksis at de fleste må ta Flytog til Oslo og buss derfra til Fagernes.

Basert på RVU 2011 reiste 39 % av Valdres-passasjerene så tidlig fra OSL at de ikke kunne nå frem i tide med fly fra Fagernes, men bare ¼ av disse igjen fløy på tidspunkter som kunne ha vært nådd hvis første fly fra Fagernes gikk tidlig nok. Av de 61 % av Valdres-passasjerene fra OSL som kunne nå OSL i tide med fly valgte bare noen få faktisk å benytte fly. I praksis synes derfor rutetiden ikke å legge en stor begrensning på omfanget av flyreiser videre fra Oslo lufthavn.

Økt frekvens

Stort sett har det gått 2 fly til Oslo daglig, men det er unntak. Med 3 daglige flygninger i 5 måneder rundt årsskiftet 2000/2001 oppnådde Guard Air ca. 200 flere passasjerer/måned enn i 7-måneders periode like før med 2 flygninger.

Også Widerøe fløy med forskjellig frekvens i forskjellige perioder og oppnådde 477 passasjerer/måned med 2 daglige runder midt på dagen i 1.kvartal 2000 sammenlignet med 263 med 1 flygning per dag like før og 145 passasjerer/måned med 1 daglig flygning da ruten kom i gang igjen høsten 2001. Også her var altså effekten av en ekstra frekvens minst 200 flere passasjerer/måned.

Flyelskap /flytype

Widerøe har bare fløyet midt på dagen. En skulle tro at dette ble oppfattet som dårlige rutetider, men med 2 daglige flygninger midt på dagen fikk Widerøe likevel nesten samme passasjertall per måned som Guard Air med 3 flygninger og samtidig flere passasjerer enn i noen annen periode med to flygninger. Med 1 daglig flygning midt på dagen fikk Widerøe de siste månedene av 1999 omtrent like mange passasjerer som Guard Air fikk med to flygninger fordelt på morgen og kveld. Widerøe greide altså å kompensere både dårligere rutetider og lav frekvens (kanskje pga. kjent flyelskap med landsomfattende markedsføring og gjennomgående bagasje).

DOT overtok ruten i april 2009 med 70 minutter senere morgenrute og 75 minutter tidligere retur enn tidligere, men satte samtidig inn større fly og mer markedsføring. I forhold til perioden rett før så økte trafikken, men sammenligner en de 3 årene før og etter 1.april 2009 så sank trafikken med 8 % etter at DOT overtok.

Da North Flying /AirNorway overtok etter DOT og flyttet ettermiddagsreturen ytterligere 75 minutter tidligere, så sank sesongjustert trafikk med 16 % i forhold til perioden med DOT, selv om denne ruteomleggingen var mindre dramatisk enn den forrige. AirNorway har ikke markedsført flyruten siden de overtok 1.4.2012. I tillegg savnes det mulighet for gjennomsjekking av bagasje til destinasjoner i inn- og utland.

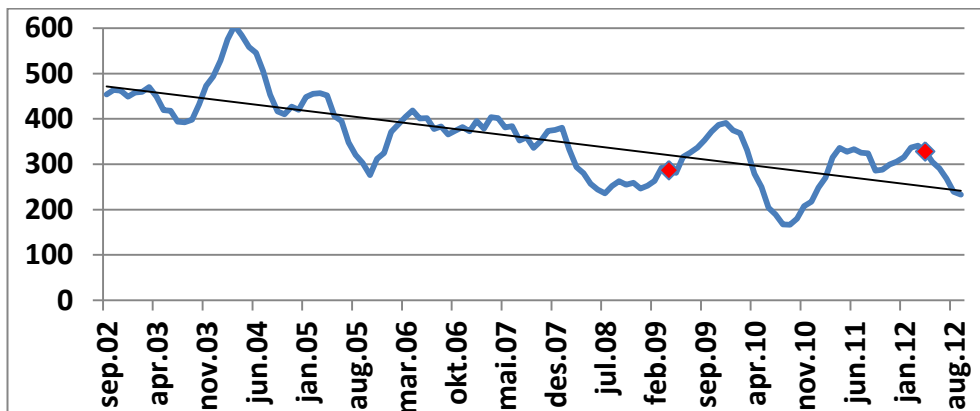
Rutetid: Grovt sett kan vi rangere rutetidene med 2 daglige frekvenser i følgende grupper:

1. De beste rutetidene i betydningen tidlig avgang til Oslo og sen retur hadde Teddy Air i 1996/97 med avganger 06:30/18:25. De oppnådde 393 passasjerer/måned.

- De nest beste rutetider hadde flygningene i perioden april 2002 – mars 2009 med avgang 7:45/18:00-18:50. Til tross for nesten identiske rutetider falt trafikken fra 462 passasjerer/måned det første året (Arctic) til 407 med Coast Air og så videre ned til 277 med Air Norway. Trafikken falt fra periode til periode med totalt nesten 200 passasjerer/måned uten vesentlige ruteendringer.
- Tredje best rutetider hadde Coast Air de første årene og Teddy Air i 1997-1999 med avgang 8:30/17:40-18:25. Trafikken i disse periodene lå rundt 350.
- Fjerde best var rutetidene til DOT med avgang 8:55/17:15 og 297 passasjerer/måned.
- Nest dårligste rutetid har North Flying med avgang 8:55/16:00 og 233 passasjerer/måned (250 etter sesongjustering) så langt.
- Widerøe hadde i 1.kvartal 2000 de aller dårligst rutetidene med avgang 12:25/14:15, men oppnådde likevel 477 passasjerer/måned.

Det ser ut til at virkelig gode rutetider kan ha betydning siden trafikken var ca. 12 % høyere med Teddy Airs rutetider i 1997/97 enn den var med Coast Air like før og Teddy Air like etter. Utover dette er det er vanskelig å identifisere noen klare effekter av variasjon i rutetidene så lenge det går fly fra Fagernes før kl. 08:35 og fly fra OSL etter kl. 17:35.

Effekten av overgangen fra den lange perioden med avgang 7:45/18:00-18:50 til DOTs tidtabell 08:55/17:15 anslås som nevnt tidligere til 8 %, men ville antagelig blitt høyere med uendret flytype. Den videre sesongjusterte nedgangen da North Flying overtok med tidtabell 08:55/16:00 har hittil vært 16 %. Til sammen blir det en nedgang på 23 %.



Figur 5.7. Terminalpassasjerer per måned Fagernes-OSL 2002-2012. 6-måneders gjennomsnitt. Rødt markerer ruteendringer.

Som nevnt falt trafikkvolumet gjennom flere år med uendret ruteprogram. Dette er illustrert i figur 5.7. Sammenligner en dagens trafikk med trafikken de siste 3 årene før ruteomleggingen i april 2009 blir konklusjonen 23 % nedgang mens andre sammenligningsperioder gir andre konklusjoner. Effekten av ulike sammenligningsperioder er illustrert i tabell 5.3.

Tabell 5.3 Trafikkendring etter sammenligningsperiode

Periode	Passasjerer/måned	DOT	North F
apr.02-mar.09	390	-23 %	-36 %
apr.03-mar.09	378	-21 %	-34 %
apr.04-mar.09	353	-15 %	-29 %
apr.05-mar.09	332	-10 %	-25 %
apr.06-mar.09	326	-8 %	-23 %
apr.07-mar.09	296	1 %	-16 %
apr.08-mar.09	277	8 %	-10 %
apr.09-mar.12	299		-16 %
april-sep.2012 (anslag)	233		
april-sep.2012 justert	250		

Spesielt slår det sterkt ut å gå så langt tilbake som 2004 eller bare ta hensyn til det aller siste året før april 2009. Vi konkluderer derfor med at den totale ruteomleggingen fra mars 2009 til april 2012 hittil har redusert månedstrafikken med 16-25 %.

Nedgangen gjelder både morgen- og ettermiddagsrutene. Belegget på morgenruten fra Fagernes gikk bare ned med 10 % da DOT overtok med vesentlig senere morgenavgang, men falt til gjengjeld kraftig da flyene til DOT ble erstattet av mindre fly. Belegget på ettermiddagsavgangen økte da DOT overtok med tidligere retur, men sank til gjengjeld kraftig da DOT ble skiftet ut og returen ble lagt enda tidligere.

Andre innlandsruter

På 90-tallet gikk det også flyrute til Bergen. Da den var i gang lå passasjertrafikken på i gjennomsnitt 2200 passasjerer årlig (dette innebærer at det kun var 4000 på Osloruta). På den annen side er vegnettet blitt bedre siden den gang (ny Lærdalsstunnel). Det er nå ca. 330 km til Bergen og reisen tar nå som nevnt ca. 4 ½ time med bil og 6 ½ time med buss. Buss til Gol og tog derfra tar ca. 5 timer hver vei.

En annen aktuell rute går til Trondheim. Trondheim ligger lengre unna enn Bergen og er spesielt tungvint å nå på vinteren når Valdresflya er stengt.

Det er generelt vanskelig å vurdere markedsgrunnlaget når trafikkstrømmene er så små som her. I RVU 2011 finner vi totalt 1 flypassasjer mellom Valdres og Bergen og 3 mellom Valdres og Trondheim mens henholdsvis 6 og 7 av 94 i lokal RVU på Fagernes fløy til Bergen og Trondheim.

I tidligere reisevaneundersøkelser er grunnlaget imidlertid litt bedre, og sett over noen år blir kan en danne seg et slags bilde av markedsgrunnlaget for ruter til Bergen og Trondheim. Når vi vekter observasjonene i undersøkelsene 1998-2012 med kjent statistikk får vi passasjertall rundt 1500 for Bergen og 1000-1800 for årene 1998-2007, men langt lavere tall for senere år.

Anslagene i RVU for trafikk til Bergen til 2007 stemmer dermed bra overens med registrert trafikk til Bergen den gang det gikk egen rute.

Det nærmeste vi kommer en konklusjon her blir dermed at det sannsynlige trafikkgrunnlaget for en rute til Bergen er i størrelsesorden 1500 passasjerer i året og at en rute til Trondheim kan ha omtrent tilsvarende trafikkgrunnlag. En direkterute vil normalt øke trafikkgrunnlaget, men det er på den annen side ikke noe som tyder på at flypassasjervolumet Valdres-Bergen endret seg vesentlig da direkteruten forsvant.

Reisevaneundersøkelse i næringslivet i Valdres

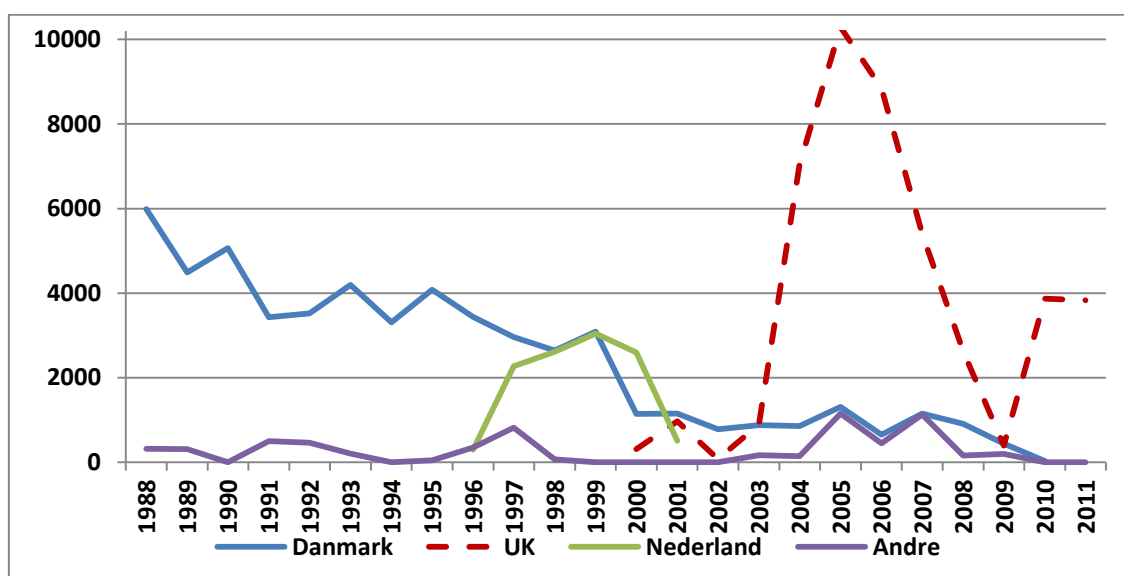
På oppfordring fra styringsgruppa fortok Valdres Næringsforum sommeren 2012 en egen spørreundersøkelse om Fagernes lufthavn rettet mot næringslivet. Av 30 spurte gav 23 svar. Bedriftene ble spurt om antall reiser og flyreiser, destinasjoner og hva skal til for økt bruk av flyplassen. Undersøkelsen var kvalitativ og viser at:

- Bedriftene har få flyreiser over Fagernes lufthavn og mindre enn 50 % av deres flyreiser går via Leirin. Årsaken synes å være mangel på regularitet (følt eller reelt) og ugunstige rutetider. Spesielt viktig er å få en tidlig morgenavgang.
- Bedriftene oppgir i stor grad Oslo som et viktig reisemål, men undersøkelsen tyder på at de i stor grad heller bruker bil eller buss for å komme dit. Årsaken er den samme som ovenfor.
- Andre viktige reisemål for bedriftene er de største byene i Norge, samt utenlandske destinasjoner.
- Bedriftene ønsker flyrute til Bergen og Trondheim. I alt 16 av de 23 svarene peker på den ene eller begge disse byene.

5.2 Utlandstrafikk - charter

Vintertrafikken ved Fagernes lufthavn har i hovedsak bestått i reiser fra Danmark, Storbritannia og Nederland. Den danske trafikken ble i perioden 1988- 2002 operert av Dansk Folkeferie. Trafikken ble i hovedsak gjennomført med fly fra de danske selskapene Maersk og Sterling. Fallet i den danske trafikken fra 1999 henger i stor grad sammen med avviklingen av Dansk Folkeferies aktiviteter. Andre danske operatører har opprettholdt et visst trafikknivå etter å ha startet opp i 1999, men etter 2009 har trafikken opphørt.

Den britiske trafikken startet opp i 2000 og hadde et kraftig oppsving i 2004, for så å falle fra 2006 til 2008, ble fram til 2007 operert av ulike selskaper (ikke oppgitt). Trafikken. Passasjerene ble i hovedsak fløyet med to selskaper (Astraeus og Titan). Fra og med 2007 er det operatøren Neilson som står for trafikken, fordelt på tre flyselskaper. Den nederlandske trafikken hadde en kortvarig periode på slutten av 1990-tallet, operert av OAD-reisen som i hovedsak benyttet ett flyselskap; Transavia. Det arbeides nå i ferd med å bli signert avtaler om 2 større vintercharter fra hhv England og Nederland fra om med neste vinter. Avtalene gjelder for 3 år i sesongen jul til april. Disse kan alene resultere i ca. 7500 innkommende turister årlig i 3-årsperioden.



Figur 5.9 Chartertrafikk ved Fagernes lufthavn i vintersesong (desember – april) 1988 – 2011, etter nasjonalitet. Antall passasjerer inn + ut.

Tabell 5.4 Chartertrafikk ved Fagernes lufthavn i vintersesong (desember – april) 1988 – 2011, etter nasjonalitet. Antall passasjerer kommet+reist etter turoperatør og flyselskap.

Operatør	Flyselskap	Periode	Passasjerer kommet+reist
Danmark			
Dansk folkeferie		1988-2002	46202
	Cimber Air	1988 + 2001	1506
	Mærsk	1991-1999	26636
	Sterling	1988-1991	17816
	Sun Air	2001-2002	244
Andre, mest uoppgitt		1999 -2010	9178
	Brussel Airlines	2007-2009	2362
	North Flying	2005-2010	404
	SAS	1999-2006	3276
	Sun Air	2000-2003	2606
	andre selskaper (4)	1993 + 2005	530
Storbritannia			
Neilson		2007-2011	10492
	Hamburg International	2009-2010	3992
	SAS	2007-2008	2222
	Thomas Cook Airlines	2010-2011	4278
Andre (mest uoppgitt)		2000-2007	33564
	Diverse selskaper(5)	2000-2004	2150
	Titan Airways	2004-2005	8152
	Astraeus	2004-2007	20980
	Brussels Airlines	2005-2006	2282
Nederland			
OAD-Reisen		1996-2001	11260
	Transavia	1996-2000	10724
	Cimber Air	2001	536

Sommertrafikken begrenser seg til franske turister og tyske turister, samt sporadiske innslag fra andre nasjoner og var hovedsakelig rettet mot rundreiseturister. Trafikken fra Frankrike ble i hovedsak operert av ETON. Trafikken hadde en desidert topp i 1992, og hadde en litt ujevn, men nedadgående utvikling fram til 1999. Det har ikke vært trafikk fra Frankrike etter 1999. Sommertrafikken med tyske charterpassasjerer ble operert av Troll Tours mellom 1990 og 2003 og ETON AS (hovedsakelig 1991 og 1997) og var på sitt høyeste i perioden 1992 – 1998.

Tabell 5.5 Chartertrafikk ved Fagernes lufthavn i sommersesong (mai - september) 1988 – 2011, etter nasjonalitet. Antall passasjerer inn, etter turoperatør og flyselskap.

Operatør	Flyselskap	periode	Passasjerer kommet og reist
Tyskland			
ETON A/S		1990-1998	16 656
	Braathens	1991	6 328
	Diverse selskaper (4)	1990-1997	1 292
	AeroLloyd	1997	8.636
Troll Tours		1991-1998	87 256
	Diverse selskaper (7)	1990-2003	2 876
	Nordic East	1992	12 004
	AeroLloyd	1993-2003	47 696
	Hamburg International	1996-2000	24 680
Tumlare	Braathens	1988	7 648

Operatør	Flyselskap	periode	Passasjerer kommet og reist
Frankrike			
ETON A/S		1989-1999	130 748
	Diverse selskaper (10)	1989	2 852
	Braathens	1990-92	7 292
	Air Charter	1991-1993	55 540
	Air Liberte	1995	9 004
	AOM French Airlines	1994	14 888
	Corsair	1996-1999	41 172
L'Est Voyages	Diverse (3)	1994	2 496

Trafikkutviklingen for charter viser at det har vært vanskelig å få til stabil trafikk. Man har prisgitt 1-2 operatører og deres vilje og evne til å satse. Dette har medført stadig nye oppstartskostnader (trafikkskappingsprosjekter). Dette er et typisk problem for marginale destinasjoner.

Dagens trafikk til Hallingdal og Valdres representerer ikke noe stort potensial for chartertrafikk. Danske vinterreisende utgjør i underkant av 20 000 personer i Hallingdal og Valdres og knapt 60 000 i hele Sør-Norge (utenom Oslofjordregionen). De viktigste (aktuelle) markedene ellers i *vintersesongen* – Tyskland, Nederland og Storbritannia, samt Russland – omfatter i dag (2011) anslagsvis 10 000 personer i Hallingdal og Valdres, og om lag 43 000 besøkende i hele Sør-Norge (utenom Oslofjordregionen).

Tall fra RVU fly 2005 – 2011 viser at samlet antall utenlandske besøk til Valdres hvor rutefly er benyttet (til/fra OSL) varierer mellom 5400 (2007) og 9 400 (2011) – vel og merke for hele året. Det foregår et visst omfang av henting fra Gardermoen. I følge opplysninger fra Beitostølen, Hemsedal og Geilo kan dette dreie seg om maksimalt 4 000 personer i wintersesong.

Trafikken fra England til Beitostølen ble redusert med 90 % da turoperatørene flyttet fra Fagernes lufthavn til Gardermoen. Det skyldes at kort transfertid er helt avgjørende for etterspørselen og for å lykkes internasjonalt. Destinasjonene opplyser at kritisk reisetid i transfer er 2 timer. Dermed vil Beitostølen, Hemsedal og Geilo faller helt utenom hvis de skal basere seg på Gardermoen som ligger 4 - 5 timer unna. Dette er for langt, og krever gjerne en stopp underveis. Regjeringens satsing på Fjell Norge vil også kunne utløse større trafikkvolum på sikt. Initiativet om å bygge en charterflyplass for Sälen og Trysil viser også hvordan reiselivet vektlegger kort transfertid.

Et viktig moment er at vinterferiebesøkende utlendinger i Norge er en relativt trofast skare i den forstand at det er en ganske *stor andel gjenbesøk*. Videre er utenlandske reisende til Norge i stor grad er *individuelle turister*.

Potensialet for chartertrafikk om vinteren synes lite ut fra dagens samlede besøksgrunnlag. Dagens besøkende har stort sett vært på skiferie i Norge før, og har tilpasset seg andre transportmidler enn direkte fly.

Potensialet ligger derfor i å skape ny trafikk. Aktørene mener at det finnes et tilstrekkelig godt produkt, er nok kapasitet og at det finnes et tilstrekkelig stort internasjonalt marked for vintertrafikk. Først og fremst peker Storbritannia og Nederland seg ut som satsingsområder for ny trafikk. Det har vært et grunnlag i Danmark, men mange kommer med bil bl a pga bedre veger fordi det ikke har vært mulig å få til direkte charterfly. Når det gjelder Tyskland og Russland, kan potensialet være stort men en har her lite historie å vise til.

Vintercharter til Hallingdal og Valdres konkurrerer med andre skiferiemål i Skandinavia og Europa, samt andre typer ferier som storbyferier og solferier. De store turoperatørene tilbyr alle typer ferier og vil dimensjonere sine tilbud bl a etter kostnader, forutsigbarhet og risiko. Det er

stordriftsfordeler i flydrift og i driftsapparatet ellers. Marginale destinasjonene blir lettere utsatt for tilbudsendringer enn store destinasjoner, fordi de store alltid vil eksistere selv om volumene i blant går ned.

Hallingdal/Valdres er i europeisk chartersammenheng en marginal destinasjon og har følgende konkurransemessige ulemper:

- Etableringskostnadene, for eksempel ved å innarbeide destinasjonen i et marked vil være relativt høy i forhold til forventet trafikkvolum.
- Tilbydere av setekapasitet vil måtte ta høyere pris på grunn av større vansker med effektiv utnyttelse av flyparken og tilgjengelighet av flytyper som er optimal for operasjoner på Fagernes Lufthavn.
- Relativt kort avgangsserier er en utfordring, man for øvrig sannsynligvis deler med de fleste skidestinasjoner i Europa.



I sum betyr dette at noen selskaper vil kunne vegre seg for å inngå avtaler om langsiktig satsing. Dette kan begrense antall turoperatører som vil gå i spissen for å bygge opp Hallingdal/Valdres til et etablert /innarbeidet reisemål. At nye turoperatører nå vil satse, vil også kunne bety større interesse fra deres konkurrenter, men det er samtidig en utfordring å selge nok reiser og beholde kontinuiteten i tilbudet.

Lokale aktører mener at med et sikrere fundament kan Valdres/ Hallingdal/Fjell Norge på ny etablere seg som en viktig charterdestinasjon. Dette gikk svært bra i en periode på 1990-tallet. Både turoperatører og destinasjoner er klare på at total reisetid fra marked til destinasjon er avgjørende for etterspørsel og for å lykkes internasjonalt. Dette var også hovedgrunnen til at distriktet uten statlig finansieringsbistand tok merkostnaden ved å utvide Fagernes lufthavn til charterflyplass

I Fjell-Norge-satsingen vil både vinter- og sommertrafikk inngå og det er også interesse for tematurer – jfr. helseturisme og ukentlig charter til «Europas grønne lunge», tematurer om natur/kultur, jakt/fiske fra Tyskland, fjellturer, bussrundturer (fjell – dal - fjord).

Oppsummering chartertrafikk:

For tiden er det først og fremst vintertrafikk som prioriteres, men det ligger også et potensiale i sommertrafikk. Sommertrafikk for rundreiser i Norge med turbuss eller bil betjenes i dag av stamflyplassene, eller av turister fra nærmarkedene med egen bil.

Det er vanskelig å tallfeste et potensial for antall charterpassasjerer per år på Fagernes Lufthavn. Historien har vist at det er mulig å oppnå over 23 000 passasjerer per år (sommer + vinter) med en god organisering og gode initiativer lokalt, men historien viser også at Hallingdal/Valdres/ Fagernes lufthavn så langt ikke har klart å bli et etablert mål for organiserte gruppereiser med fly.

Dette har sine årsaker, og lokalt er det optimisme om en får etablert et godt ruteopplegg og unngår stadig usikkerhet om flyplassens videre drift.

Selv om både marked og produkt i prinsippet er til stede, mener TØI at regionen i litt for stor grad er et marginalt reisemål i chartersammenheng. Risiko er et sentralt element; risiko for at man ikke får fylt planlagte avganger, risiko for høyere kostnader, ustabil tilgang på flyseter osv. Stort sett vil det være turoperatøren som bærer denne risikoen, selv om noe risiko kan overføres til lokale bedrifter gjennom avtaler. Risikoen for de lokale bedriftene er ellers knyttet til eventuell insolvens hos operatørene.

Det kan være et viktig virkemiddel å etablere et markedsfond slik det nå er gjort med bidrag fra fylkeskommunene og destinasjonene. Med dette er håpet å etablere Hallingdal/Valdres som chartermål med årvisse volumer over et visst terskelnivå. Videre kan nasjonal markedsføring gjennom Innovasjon Norge kan være et aktuelt virkemiddel.

Prosjektet "Charter til FjellNorge 2011-2013" er et viktig tiltak. Utfordringen på sikt er likevel at det er vanskelig å komme ut av posisjonen som marginalt reisemål med stor fare for varierende tilbud over tid. Men nye avtaler om vintercharter for vinteren 2013/14 og 2014/15 gir håp.

5.3 Annen trafikk

Antall flybevegelser Fagernes lufthavn har variert fra over 10 000 til ca. 2 500 i det siste. I motsetning til andre regionale og lokale lufthavner har ikke rutetrafikken vært den dominerende kategori når det gjelder flybevegelser. I 1992 og 2003, som var noen av toppårene, utgjorde rutetrafikk under 20 % av den totale trafikkmengden. Rutetrafikken har med visse unntak vært stabil med to flyginger t/r Oslo, noe som på årsbasis utgjør drøyt 1000 flybevegelser.

For å illustrere hvilke typer flyginger som er typiske for Fagernes, er det satt opp en statistikk som tar for seg årene 1992, 2003 og årene fra 2006 frem til og med 2011.

	1992	2003	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Rute	1592	1153	1147	1087	1090	1076	951	1035
Charter	330	140	176	139	162	68	87	82
Frakt	0	2	5	18	3	3	8	7
Annen kommersiell	85	258	3	38	9	11	7	7
Søk/Redning/Amb.	2	25	9	44	29	16	10	30
Skole/Instruksjon	2640	8345	397	369	192	720	440	456
Allmenflyging	3310	1151	805	830	635	681	767	535
Annen Sivil	99	16	215	191	231	142	165	212
Militær	2294	378	136	114	98	156	184	198
Sum	10352	11468	2893	2830	2449	2873	2619	2562

Statistikken viser at de store utslagene ligger i kategoriene skole-/instruksjonsflyging, allmenflyging og militærtrafikk. Innen disse kategorier har det vært en markant nedgang fra toppåret 2003. Militær virksomhet er også sterkt redusert etter at øvelsesaktiviteten med utenlandske enheter vinterstid, opphørte for noen år tilbake.

I statistikken vil en del flyginger i kategorien allmenflyging være flyging med passasjerer. Typisk i denne sammenheng er at en del av det som tidligere ble benevnt som taxi-flyging, de senere år er oppført som allmenflyging.

Når det gjelder skole-/instruksjonsflyging vil all flyging der det foretas instruksjon havne i denne kategori. Majoriteten av denne trafikken er med lette fly og helikoptre fra flyskoler og flyklubber, men også treningsflyging med tyngre fly fra flere selskaper forekommer.

Flyplassen har også i ulike perioder vært reserveflyplass for Gardermoen og vært viktig i beredskapssammenheng ved redningsaksjoner i fjellet. Den brukes jevnlig av politi, norsk luftambulans og redningshelikopteret fra 330 skvadronen. I tillegg benytter 335-skvadronen (Herkules på Gardermoen) Fagernes lufthavn til opplæring.

6. Transporttilbud, tilgjengelighet og kriterier for transportstøtte

Når Samferdselsdepartementet på basis av lokale initiativ om rullebane-forlengelse/nye flyplasser ba om en ny gjennomgang av lufthavnstrukturen, hadde dette sin bakgrunn i bedre veger og at utfasing Dash 8 vil skape problemer på korte rullebaner. For Fagernes er dette ikke relevant – det er lang rullebane og reisetiden til hovedflyplass er ikke blitt kortere (2:38 timer med bil til Gardermoen og 2:30 timer med dagens vegstandard til Fornebu i følge Gule sider og Google maps).

Fra Fagernes sentrum opp til flyplassen Fagernes Lufthavn er det 13 min reisetid med bil (snitt Gule sider og Google maps). Kjøretiden fra Fagernes til Oslo lufthavn Gardermoen er 2:38 time og til Oslo S 2:38 time. Vegforbedringer på E16 ved Bagn og rv 33/34 gjennom Land planlegges/ er i arbeid, men vil trolig kun gi mindre tidsgevinster.

Hvis en regner tilbringer- og frabringertid til ca. 1 time samlet sett, gjennomsnittlig oppmøtetid 30 min og flytid 30 min, blir samlet reisetid med fly til Oslo sentrum ca. 2 timer en vei. Kjøretid med bil til Oslo er 2:38 time (Gule sider og Google maps), altså en forskjell på 40 minutter. I tillegg kommer parkeringsutgifter og –tid (hvis man skal på møte i sentrum) og den slitasje som bilkjøring innebærer. Fly vil derfor for mange yrkesreisende være attraktivt ved et godt rutetilbud.

NOR-WAY bussekspress (Valdressekspressen) bruker 3- 3:15 timer fra Bussterminalen i Oslo til Fagernes skysstasjon (f eks 17:00-20:00), som er 1 – 1 ½ time lenger reisetid enn med fly. Bussen går 7 ganger om dagen hver vei og koster kr 300 kr en vei.

For reisende som skal videre med fly fra Gardermoen, er fly fra Fagernes lufthavn tidsmessig relativt sett enda bedre enn bil. Tilbringereise med bil, inkl parkering vil fort ta 3 timer, mens fly med tilbringer, oppmøte, flytid og terminaltid på OSL tar 1:20 timer. I tillegg kommer det ventetid på korresponderende fly.

Samferdselsdepartementet kjøper flyrutetjenester på det regionale rutenettet. Ordningen har vært evaluert av Transportøkonomisk institutt (TØI-rapport 1116 2010: Evaluering av anbudsordningen for regionale flyruter). Der påpekes det at det i dag ikke fins klare kriterier for inkludering av ruter i FOT-ordningen. Hvilke ruter som støttes er i stor grad historisk og direkte politisk bestemt. TØI etterlyste klare behovskriterier som gjør det lettere å håndtere lokalpolitisk press på en enhetlig måte og dessuten kan man fange opp endringer både i veg tilbud og flytilbud som påvirker behovet for støtte. TØI framhevet avstand til stamflyplass, støtte per passasjer og markedsstørrelse som egnede kriterier.

Fagernes lufthavn er det den lufthavn i Norge som har desidert minst rutetraffikk og det største støttebeløpet per passasjer. Tilskuddet til flyruta for perioden 2012-2016 er 10,5 millioner kr per år. Med dagens trafikk på 3000 passasjerer tilsvarer dette 3500 kr per enkeltreise, eller 7000 kr per tur-retur reise. Dette er i særklasse det høyeste tilskuddet per passasjer i FOT-rutenettet. Nest høyest i 2010 ligger Nord-Troms og Finnmark med 1330 kr per passasjer. Røst ligger på ca. 1200 kr per passasjer. Da det dessuten kun er 2:38 time å kjøre til Norges største flyplass med et svært omfattende rutenett og samme kjøretid til Oslo sentrum, konkluderte TØI med at Fagernes kunne utgå fra FOT-ordningen.

Når man tar med driftsunderskuddet på Fagernes lufthavn som er ca. 16,5 mill. kr, blir tilskuddet per passasjer i 2012 ca. 5500 kr i flyplassdrift og 9000 kr totalt. De to «neste» flyplassene med minst trafikk (Berlevåg 6160 passasjerer, Hasvik 8660, anslag for 2012) har driftsunderskudd på drøyt 19 mill. kr, tilsvarende 3165 kr- 4440 kr per passasjer. Disse stedene har imidlertid en helt annen tilgjengelighetssituasjon enn Fagernes.

Mange FOT-plasser har en todelt funksjon; reise til regionalt senter/fylkeshovedstad (eks Bodø/ Tromsø) og reiser videre f eks til Oslo. En viktig del av den regionale transportfunksjonen er transport til og fra sykehus, særlig i Nord-Norge. Dette er ikke tilfelle i Fagernes. Reisetida til

fylkessykehusene i Gjøvik (98 km) og Lillehammer (112 km) er rundt 1 ½ time fra Fagernes. Fagernes har svært lite ambulanseflyging (kun 30 bevegelser mot 350 i snitt på lokale lufthavner i 2011).

Et element ved vurdering av transportstandard er i hvilken grad det fins alternativer til fly. Fra Fagernes er både bil og buss gode alternativer til fly (se foran) som gir reisetider til Oslo som gir god anledning til å kunne reise fram og tilbake på dagen, bedre enn fra mange FOT-lufthavner. Enkelte FOT-lufthavner ligger med tiden relativt nær hverandre (1 time), men reisetiden til landsdelscenter er alltid lang.

Hvis vi sammenlikner med Røros at trafikkallet er over fem ganger så høyt og tilskuddet per passasjer kun en ¼ av Fagernes (850 kr). Dessuten er reisetida med bil til Oslo nær dobbelt så lang fra Røros som fra Fagernes (5 timer mot 2:38 time). Det tar ca. 2 ½ time med bil fra Røros til Trondheim lufthavn.

På basis av lavt trafikkgrunnlag, høyt tilskudd per passasjer og alternative transporttilbud til fly, er ruta Oslo-Fagernes faglig sett vanskelig å forsvare. Flyplassens ringvirkninger og betydning for reiselivet og regionen bør imidlertid trekkes inn når en skal vurdere dens framtid. Det er derfor svært viktig at man lykkes å få til innkommende charterflygninger til Fagernes Lufthavn.

7. Ringvirkninger av flyplassen

Befolkningen i Valdres er ca.18.000, i tillegg har regionen ca. 17.500 hytter. Befolkningsutviklingen har vært preget av en svak nedgang de siste 20 årene. Den sentrale kommunen, Nord-Aurdal, har hatt konstant folkemengde på om lag 6500 innbyggere i perioden. Framover regnes det med en svak befolkningsvekst slik at folketallet i 2030 kommer opp på samme nivå som i 1990 I Hallingdal er folkemengden ca. 21.000 og antall hytter ca. 15.000.

Sysselsettingen i regionen har økt med 4 % i perioden 2000-2010 til ca. 9000 sysselsatte. Nord-Aurdal står for 45 % av sysselsettingen i regionen, mot 36 % av befolkningen.

Ringvirkninger av flyplasser grupperes gjerne i 4 kategorier (kilde: TØI-rapport 807/2005).

Tabell 3.1. Skjema for kategorisering av ringvirkninger av luftfart/flyplasser.

Virkning	Beskrivelse	Analyse, dokumentasjon
1 Direkte	Drift av flyselskap og flyplasser (omfatter flygende personell, tekniske baser, bakketjeneste, Avinor, catering, drivstofforsyning sikkerhetskontroll, politi/toll, renhold, varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet, parkering, bilutleie, tilbringertransport, flyfrakt mv)	Direkte kartlegging, eller grove tommelfingerregler (ansatte per million passasjerer)
2 Indirekte	Underleveranser (varer og tjenester) til direkte aktiviteter (dekket i regionen)	Kartlegging eller modellberegning.
3 Induserte	Forbruket knyttet til inntekter generert av aktivitet 1 og 2	Modellberegning
4 Katalytiske	a- Lokaliseringseffekter (bedrifter og arbeidskraft) b- Reiseliv og handel (etterspørselsside) c- Produktivitet og investeringer (tilbudsside)	Spesialstudier (case eller økonometriske studier)

TØI rapport 807/2005

Den direkte sysselsettingen på flyplass er her 16 årsverk. TØI-rapporten over har funnet visse tommelfingerregler for beregning av indirekte og induserte virkninger (varehandel, private og offentlige tjenester mv). Rapporten opererer med en multiplikator på 0,4-1,0 avhengig av hvor stort og sentralt flyplassens nedslagsfelt er. I dette tilfellet vil en multiplikator på 0,5, dvs. et

tillegg på 8 årsverk, være rimelig (kilde: TØI-rapport 807/2005: Luftfartens samfunnsnytte). Dette betyr at vi kan regne at flyplassen med direkte, indirekte og induserte virkninger utgjør 24 årsverk.

Det viktigste elementet er imidlertid de katalytiske virkningene. Hvilken betydning har flyplassen for næringsutviklingen i regionen, herunder lokalisering av bedrifter og arbeidskraft og spesielt utviklingen av reiselivet? Dette er et svært vanskelig spørsmål å besvare rent metodisk.

En metode kunne være å sammenlikne med tilsvarende områder som ikke har flyplass. Slike er vanskelig å finne. En annen metode er å studere om svingningene i innkommende charter reflekteres i tilsvarende svingninger i omsetning og sysselsetting i reiselivsbransjen. Hvis alternative transporttilbud er rimelig gode, kan en ikke vente å finne sterke sammenhenger her. En tredje metode er å spørre næringen selv, men en viss risiko for strategiske svar som overdriver flyplassens betydning.

En metode som tidligere har blitt benyttet av Asplan er å anslå antall turister fra ulike land, anslå forbruk pr. døgn og gjennomsnittlige overnattinger for disse, for å finne de direkte næringsøkonomiske effekter. Deretter kan en finne de indirekte næringsøkonomiske effekter som at reiselivsnæringen bruker sine inntekter til lokale innkjøp, og ringvirkninger av turistenes forbruk utenfor reiselivsnæringen. Utfra en slik metode ble den næringsøkonomiske gevinst av ETON's chartertrafikk i 1992 beregnet til 106 mill. kr, og sysselsettingseffekten til ca. 120 årsverk. Av disse effekter kom dog bare ca. 25 % Valdres til gode i det oppleggene var basert på ukentlig rundreise med 1-2 overnattinger i Valdres.

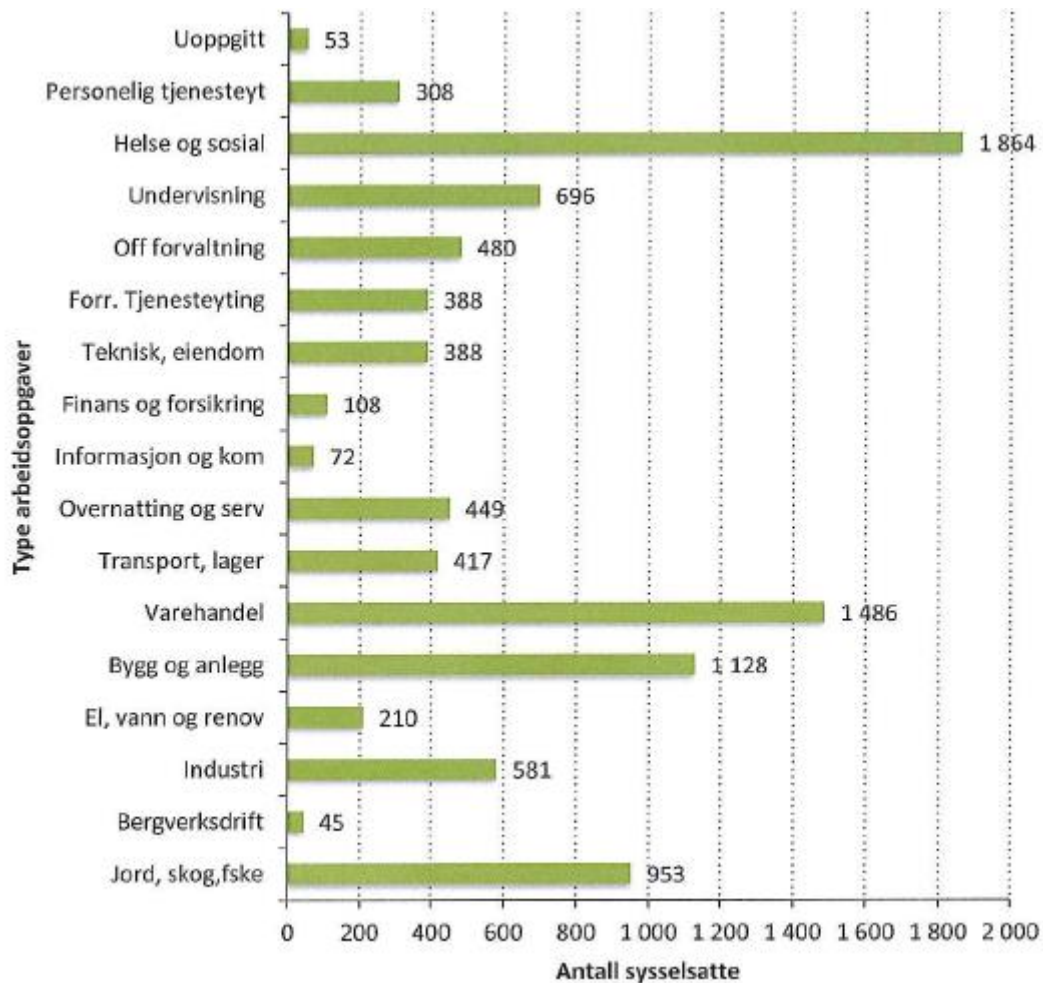
Det kan således være store ringvirkninger hvis en kan utløse økt reiselivstrafikk ved nye charterflygninger. For de berørte distrikter – der reiselivsnæringen kanskje er eneste potensielle vekstnæring – vil en videre satsing på Fagernes Lufthavn kanskje bli helt avgjørende for den framtidige utvikling. Valdres er den region i Oppland med størst verdiskapning i reiselivsnæringen per innbygger. Storsamfunnets bidrag for å sikre reiselivsnæringen i Fjell-Norge er at flyplassen består. Fortsatt rutetraffic er en forutsetning for dette. I følge de tre destinasjonene selv, vil en ny vintercharterserie med 2500 gjester på 17000 gjestedøgn utgjøre 20-25 mill. kr i økt omsetning i fjellet pr år.

Valdres har mistet store arbeidsplasser de siste årene:

- Opplysningen 1881
- Norsk Tipping
- Helle Valdres (slakteri)
- Valdres Anlegg AS og Tronrud Anlegg (til sammen 100 ansatte)
- TINE Fosheim (vår største industriarbeidsplass med 50 ansatte)

Det er videre tøffe tider for norsk reiseliv, og det er spesielt mye røde tall i fjellet. I Valdres opplever man at Kurs- og konferansemarkedet overtas av Gardermoen, hotellene på Beitostølen har måttet ta store tap (Kilde: Finansavisen 03.10.12) og det store og tradisjonsrike Sanderstølen høyfjellshotell er konkurs. I dette bildet må noe gjøres, og lokalt mener man at storsamfunnet må opprettholde driften på Fagernes Lufthavn. Det gir destinasjoner i fjellet slik som Geilo, Hemsedal og Beitostølen mulighet for å organisere ny vinter-charter fra utlandet.

I dag står reiselivsnæringen definert som overnatting og servering 449 sysselsatte (kilde: Valdres næringshage). Overnatting og servering utgjør snaut 5 % av sysselsettingen i Valdres, mot 7-8 % i Hallingdalsregionen.



Figur 7.3 Sysselsatte i Valdres etter næring.

Reiselivsbransjen bidrar sterkt i andre næringer – spesielt i varehandel, bygg og anlegg m.v. Hyttebygging og hytteturisme er viktig for regionen. Valdres har 17 418 hytter. Hytteturismen bidrar til høy sysselsetting og omsetning i bygg og anlegg og varehandel.

Flere helseforetak har nasjonal / internasjonal kompetanse og er med i nasjonalt Arenaprogram, bl a Beitostølen helesportsenter som er gode på behandling, opptrening og forskning. Nettverk og gode kontakter nasjonalt og internasjonalt er viktig. Valdres arbeider med utvikling av helseturisme med mål om å bli best i Norden.

For reiselivet er det en trend mot mer overnatting i hytter og leiligheter. Videre er det en trend mot kortere ferier og økt opplevelsesinnhold. Dette stiller krav til god tilgjengelighet, folk må kunne komme raskt inn og ut av regionen.

8. Oppsummering - konklusjon

Fagernes Lufthavn har med sin 2050 m lange rullebane alle fasiliteter for å operere nasjonale og internasjonale flygninger med fly opp til ca. 225 passasjerer seter til de fleste land i Europa. Flyplassen er oppgradert sikkerhetsmessig og har til tross for størrelsen lavest netto driftsutgifter av de lokale flyplassene. Det fremgår klart av utbyggingsvedtakene at flyplassen skulle tilknyttes kortbanenettet og at dette var en forutsetning for at distriktet uten statlig bistand tok merkostnadene til anlegg og drift av charterflyplass. Lokalt bemerkes at Fagernes Lufthavn aldri har fått forsøkt et skikkelig ruteopplegg.

Valdres og de omliggende distrikter satser sterkt på reiselivsutvikling – bl.a. gjennom Fjell Norge satsingen. Det er en vekst i reiselivet og kortere ferier setter stadig større krav til god tilgjengelighet. Både turoperatører og destinasjoner har antydning at kortere total reisetid fra markedet til destinasjon er avgjørende for å lykkes internasjonalt. Charter til Fagernes og transfer videre til destinasjoner som Beitostølen, Geilo og Hemsedal gir et stort fortrinn fremfor fly til OSL og en lang og kjedelig busstransport videre til destinasjonene. For mange vil en lang transfer ikke være noe alternativ.

Siden toppåret 1994 har passasjertrafikken på Fagernes stort sett vært avtagende. Det meste av nedgangen i trafikken skyldes redusert chartertrafikk og bortfall av alle andre flyruter enn Oslo-ruten, men siden 2005 har også rutetrafikken til Oslo vært fallende.

Flytrafikken på Osloruten fulgte en nedadgående trend allerede før april 2009. I sum reduserte omlegginger i april 2009 bare trafikken med få prosent mens omleggingen i april 2012 hittil har hatt store konsekvenser. Hovedkonklusjonen er at mye av forverringen av rutetidene i 2009 ble oppveid av bedre fly. Med mindre fly igjen fra 2012 ble denne effekten reversert samtidig som avgangstidene ble enda noe mindre gunstige. I dag er første avgang til Oslo senere og siste avgang fra Oslo tidligere enn i de fleste tidligere perioder.

Uten endringer i tilbudet ligger rutetrafikken på Fagernes an til å nå drøyt 3000 passasjerer i 2012. Selv med relativt optimistiske forutsetninger for trafikkveksten til/fra Valdres vil passasjertallet på ruteflyet neppe overstige 4-5000 i 2030 med dagens markedsandel.

Et stort flertall av de lokale passasjerene i august/september oppfatter dagens rutetider som problematiske og mener at rutetidene er mer vesentlig for deres reisemiddelvalg enn pris, frekvens og regularitet. Samtidig var det bare 10 % av dagens passasjerer som kunne rullet sin tidligavgang fra OSL om flyet hadde gått tidlig nok. Videre valgte bare noen få av de 61 % som faktisk kunne ha rullet sin overgang med dagens rutetid, å bruke fly som tilbringer. I praksis synes derfor rutetiden ikke å legge noen stor begrensning på omfanget av flyreiser videre fra Oslo lufthavn.

TØI har anslått effekten av tilbudsendringer som følger på eksisterende ruteopplegg

- Ekstra frekvens: minst 50 %
- Anerkjent flyselskap med større fly: minst 50 %
- Ukjent flyselskap med større fly/markedsføring: 10-15 %
- Rutetider som i mars 2009: 20-30 %

Effekten på trafikken av å forbedre rutetidene anslås til 20-30 %, men er usikker på grunn av de store svingningene i trafikken. Overgang til større flytyper kan gi noe mindre effekter mens overgang til mer anerkjente flyselskap eller økt frekvens kan få større effekter. Her ligger også et strukturelt problem – det er først ved flere frekvenser at gjennomgangstrafikken vil kunne ta av, men markedet er i praksis for lite for at dette er realistisk. I tillegg kan bedre regularitet, priser, salgskanaler og gjennomgående bagasje være viktig for passasjerutviklingen

I sum kan større fly, kjent flyselskap, ekstra frekvens og bedre rutetid gi et trafikktillegg på opp mot 130 %, eller en vekst fra 3000 til opp mot 7000 rutepassasjerer. Da reisetiden fra Oslo til Fagernes med bil og buss er drøyt 2 ½ og 3 timer, vil bil/buss uansett være dominerende på reiser til Oslo. Bedre veger vil på sikt redusere flyets markedsandel samtidig som framvekst av lavkostselskaper gjør tilbudet fra Oslo lufthavn mer attraktivt.

Tilbudsforbedringer som økt frekvens og ruteavganger i «peak» som gjør at ruta ikke kan kombineres med andre ruter, vil kreve ekstra støtte fordi det kreves en ekstra fly enhet. Selskaper som gav tilbud ved siste utlysning, la inn 25-50 % ekstra kostnader dersom ruteområdene Fagernes og Røros ikke kunne kombineres. En ekstra frekvens vil også kunne gi økt støttebehov, gitt at det ikke kan forventes at driftsinntektene øker mer enn driftskostnadene.

Når det gjelder *chartertrafikken*, ligger potensialet særlig i vintersesongen, men også sommercharter har et stort potensiale ved riktig satsing. Vintercharter til Hallingdal og Valdres konkurrerer med andre skiferiemål i Skandinavia og Europa, samt andre typer ferier som storbyferier og solferier. De store turoperatørene tilbyr alle typer ferier og vil dimensjonere sine tilbud bl. a etter kostnader, forutsigbarhet og risiko. Det er stordriftsfordeler i flydrift og i driftsapparatet ellers. Marginale destinasjoner blir lettere utsatt for tilbudsendringer enn store destinasjoner, fordi de store alltid vil eksistere selv om volumene i blant går ned.

Selv om både marked og produkt i prinsippet er til stede, er regionen i litt for stor grad et *marginalt* reisemål i chartersammenheng. Dette innebærer høy risiko for turoperatøren. Et lokalt markedsfond slik som nå er etablert mellom Buskerud og Oppland fylkeskommunen, samt reiselivsnæringen er nødvendig. De nye charterrutene som det er gjort avtale om fra neste vinter, er utløst et slikt fond. Videre er nasjonal markedsføring gjennom Innovasjon Norge et aktuelt virkemiddel. Det vil nok i overskuelig framtid være vanskelig å løfte seg ut av situasjonen som "ikke-etablert chartermål" med stor fare for varierende tilbud over tid. Prosjektet "Charter til FjellNorge 2011-2013" er et viktig tiltak, men det må sannsynligvis mer offentlige midler til for å kunne utløse det potensialet som finnes.

Anbefalinger:

Dagens trafikkgrunnlag på Fagernes lufthavn er lavt i forhold til ressursforbruket for å holde rutetilbud og flyplass oppe. Styringsgruppa mener derfor at en bør forsøke å optimalisere rutetilbudet i det gjeldende anbudet for 2012-16, som er avhengig av at både myndigheter, flyselskap og distriktet bidrar. For neste periode gis Fagernes lufthavn sjansen med et langt bedre ruteopplegg – som vil gi en nødvendig test på hvilke trafikkgrunnlag Fagernes lufthavn virkelig har.

Styringsgruppa mener charterturister representerer et viktig potensiale både for reiselivsnæringen i Valdres og Hallingdal og for omliggende distrikter i både «Fjell Norge» og «Fjord Norge».

Styringsgruppa anbefaler derfor et samarbeid om trafikkskapende arbeid i de nærmeste årene, spesielt med tanke på utenlands charter. Dersom dette arbeidet ikke fører til at regionen etablerer seg som et fast chartermål med anslagvis 15-20 000 passasjerer kommet + reist innen rullering av neste NTP, bør Fagernes lufthavn inngå i en vurdering av lufthavnstrukturen i forkant. Denne vurderingen bør starte opp i 2020.

23.11.2012