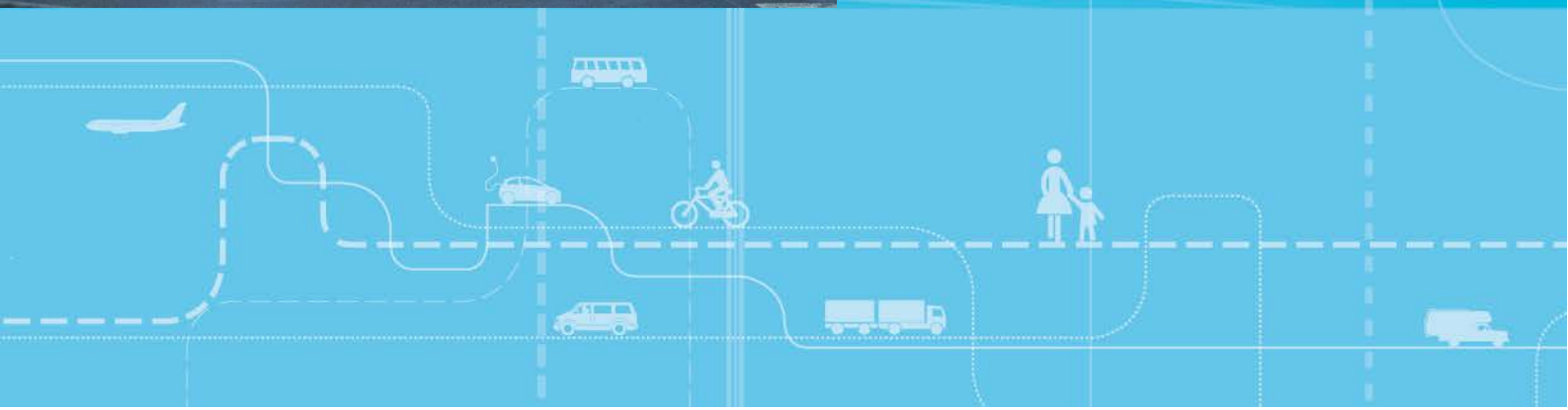


# Flyrutetilbudet mellom Namsos, Rørvik og Trondheim





# Flyrutetilbudet mellom Rørvik, Namsos og Trondheim

Harald Thune-Larsen  
Svein Bråthen  
Anne Gudrun Mork

Forsidebilde: Shutterstock

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

**Tittel:** Flyrutetilbudet mellom Namsos, Rørvik og Trondheim

**Forfattere:** Harald Thune-Larsen  
Svein Bråthen  
Anne Gudrun Mork

**Dato:** 09.2020

**TØI-rapport:** 1785/2020

**Sider:** 29

**ISSN elektronisk:** 2535-5104

**ISBN elektronisk:** 978-82-480-2304-3

**Finansieringskilde:** Trøndelag fylkeskommune

**Prosjekt:** 4904 – Utredning om kjøp av regionale flyruter i Trøndelag

**Prosjektleder:** Harald Thune-Larsen

**Kvalitetsansvarlig:** Askill Harkjerr Halse

**Fagfelt:** Samfunnsøkonomiske analyser

**Emneord:** FOT-ruter  
Luftfart

**Title:** Air connectivity between Namsos, Rørvik and Trondheim

**Authors:** Harald Thune-Larsen  
Svein Bråthen  
Anne Gudrun Mork

**Date:** 09.2020

**TØI Report:** 1785/2020

**Pages:** 29

**ISSN:** 2535-5104

**ISBN Electronic:** 978-82-480-2304-3

**Financed by:** Trøndelag County Council

**Project:** 4904 – A study of the PSO-network in Trøndelag

**Project Manager:** Harald Thune-Larsen

**Quality Manager:** Askill Harkjerr Halse

**Research Area:** Economic Models

**Keywords:** PSO routes  
Aviation

#### Sammendrag:

Dagens FOT-ruter mellom Namsos (OSY), Rørvik (RVK) og Trondheim virker med ett unntak vel tilpasset etterspørselen etter flyreiser slik den så ut i 2019. Unntaket er morgenruten sørover, som har svært høy kapasitetsutnyttelse mandag-onsdag.

Trafikkveksten til 2026/27 anslås til ca. 10 prosent regnet fra 2019. Vår anbefaling til krav ved neste anbud er i hovedsak 3 daglige frekvenser i hver retning, 20 000/30 000 seter per år per retning for OSY/RVK og samarbeid med Nordland for å tilføre økt kapasitet på morgenen. En morgenrute fra Mosjøen med mellomlanding i OSY mandag-onsdag anslås å koste operatøren ca. 1 million kr ekstra/år.

#### Summary:

The PSO-network between the airports of Namsos (OSY), Rørvik (RVK) og Trondheim (TRD) is well suited to actual demand for air travel as seen in 2019 except for capacity problems on the first morning flight to TRD.

Traffic growth from 2019/20 to 2026/27 is calculated at 10 percent. Our main recommendation for the next PSO-announcement is 3 daily services, 20 000/30 000 available seats in each direction for OSY/RVK and collaboration with Nordland county to increase capacity in the morning. The extra cost for the operator of routing the first morning flight from Mosjøen to TRD through OSY 3 days a week is calculated at NOK 1 million per year.

**Language of report:** Norwegian

*Transportøkonomisk Institutt*  
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

*Institute of Transport Economics*  
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Trøndelag fylkeskommune har gitt Transportøkonomisk institutt i samarbeid med Møreforsking Molde AS i oppdrag å utrede grunnlaget for kjøp av flyruter på strekningene nordover fra Trondheim fra 1.april 2022. Hensikten er å gi fylkeskommunen et bedre faglig grunnlag for gjennomføringen av anbudskonkurransene som lyses ut etter reglene i Europaparlamentets- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24.september om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet og Forskrift av 12. august 2011 nr. 833 om kjøp av lufttransporttjenester i EØS.

Dagens situasjon og utsiktene til trafikkvekst fremover er gjennomgått og kapasitetskrav foreslått. I tillegg er problemer, løsninger og kostnader knyttet til første morgenavganger diskutert.

Fra Møreforsking har Svein Bråthen deltatt med bistand fra Anne Gudrun Mork. Fra Transportøkonomisk institutt har Harald Thune-Larsen deltatt og vært prosjektleder. Vi takker for nyttige innspill og informasjon fra Widerøe, Avinor, ordførerne i Namsos og Nærøysund samt representanter for næringslivet i regionen. Rapporten er kvalitetssikret av Askil H. Halse, Transportøkonomisk institutt.

Oslo, september 2020

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
Direktør

*Kjell W. Johansen*  
Andelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Avgrensning .....	1
1.3	Ordforklaring .....	1
<b>2</b>	<b>Situasjonsbeskrivelse</b> .....	<b>2</b>
2.1	Datakilder .....	2
2.2	FOT-rutetilbud i inneværende anbudsperiode sammenlignet med krav.....	2
2.3	Reisestrømmer til og fra Namsos.....	4
2.4	Reisestrømmer til og fra Rørvik.....	7
2.5	Belegg på rutene .....	9
<b>3</b>	<b>Endringer i rammebetingelser siden forrige anbud</b> .....	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Økonomiske konsekvenser ved overnatting av fly på RVK</b> .....	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Trafikkprognoser</b> .....	<b>14</b>
5.1	Trafikkutviklingen i inneværende anbudsperiode.....	14
5.2	NTP-framskrivingene .....	16
5.3	Egne vurderinger.....	17
5.4	Resulterende trafikkprognoser .....	20
<b>6</b>	<b>Om kapasiteten på morgenflyet Namsos-Trondheim</b> .....	<b>22</b>
<b>7</b>	<b>Beregning av tilbudt kapasitet på strekningene RVK-TRD og OSY TRD, med foreslått krav til ruteføring</b> .....	<b>26</b>
7.1	Overordnet.....	26
7.2	Beregning av antall tilbudte seter .....	27
	<b>Referanser</b> .....	<b>29</b>





## Sammendrag

# Flyrutetilbudet mellom Namsos, Rørvik og Trondheim

TØI rapport 1785/2020

Forfattere: Harald Thune-Larsen, Svein Bråthen og Anne Gudrun Mork

Oslo 2020 29 sider

*For å sikre et flytilbud kjøper staten tjenester gjennom såkalte FOT-ruter. Dagens FOT-ruter mellom Trondheim (TRD) og Namsos (OSY) og Rørvik (RVK) virker med et unntak vel tilpasset etterspørselen etter flyreiser slik den så ut i 2019. Unntaket er morgenruten sørover, som har svært høy kapasitetsutnyttelse mandag-onsdag.*

*Trafikkprognosene for inneværende anbudsperiode har inntil 2019 stemt brukbart for RVK-ruten, mens OSY-ruten har langt lavere trafikk som følge av ruteomlegging. Trafikkveksten til 2026/27 anslås til ca. 10 prosent regnet fra 2019.*

*Vår anbefaling til krav ved neste anbud er i hovedsak:*

- 3 daglige frekvenser i hver retning på hverdager
- 20 000/30 000 seter per år per retning for OSY/RVK
- Første ankomst/siste avgang TRD før kl. 0800/etter kl. 1700
- Samarbeid med Nordland for å tilføre økt kapasitet på morgenen. En morgenrute fra Mosjøen med mellomlanding i OSY mandag-onsdag anslås å koste operatøren ca. 1 million kr ekstra/år.

## Situasjonsbeskrivelse

Kravene til rutetilbudet i inneværende anbudsperiode er 2 daglige avganger seks dager i uken i hver retning for Namsos-Trondheim og Rørvik-Trondheim med korrespondanse til og fra Oslo og en kapasitet på henholdsvis 22 500 og 27 000 seter per år i hver retning.

Det faktiske rutetilbudet har bestått av totalt 48 – 51 000 seter per år fordelt på:

- TRD-RVK: 4 avganger på ukedager og 3 i helgen
- RVK-TRD: 4 avganger på ukedager og 2 i helgen
- TRD-OSY og OSY-TRD: 3 avganger på ukedager og 2 i helgen

Et overnattende fly på Rørvik har i inneværende anbudsperiode sikret korrespondanse til Oslo på morgenen mens ettermiddagsruter har sikret korrespondanse fra Oslo på ettermiddagen.

Belegget i hele ruteområdet lå siste år på 57 prosent, men på første morgenavgang sørover var belegget ifølge Widerøe på 73 prosent i gjennomsnitt og hele 85 prosent på mandager fra Namsos i 2019. I løpet av 2019 var 7 avganger helt fulle av betalende passasjerer ifølge Widerøe. Medregnet ikke-betalende passasjerer er belegget enda noe høyere. Det antas at det høye belegget har avvist en del passasjerer, men det finnes ikke grunnlag for anslå omfanget av en slik avvisning.

FOT-ruten mellom Trondheim og Namsos stod i 2017 og 2019 bare for en tredjedel av flyreisene til og fra Namsos og Overhalla, som stod for over 90 prosent av flytrafikken på Namsos lufthavn. Øvrige flypassasjerer i de to kommunene reiste enten direkte med annet transportmiddel til/fra Trondheim lufthavn eller (i 2019) direkte mellom Namsos og Oslo.

Oslo-ruten fra Namsos (desember 2017 – januar 2020) fikk stor betydning for trafikken på lufthavnen mens det er usikkert hvordan tilbudet påvirket FOT-trafikken i 2018 og 2019.

Av de reisende på FOT-ruten skulle 20 prosent til/fra Trondheim lufthavn og vel 50 prosent til Oslo. Ruten Trondheim-Namsos spiller derfor i hovedsak en rolle som tilbringertjeneste til Trondheim lufthavn for videre flyreiser til spesielt Oslo, mens det er svært få reiser med Trondheim som destinasjon. Den totale etterspørselen etter flyreiser til Oslo ble anslått til 35 000 - 40 000 i 2019. Kun 11 000 - 12 000 av disse benyttet FOT-ruten.

80-90 prosent av flyreisene til og fra Nærøysund skjer med FOT-ruten mellom Trondheim og Rørvik. Knappt halvparten av disse ender i Trondheim og en fjerdedel i Oslo-området. I 2019 benyttet også passasjerer fra Rørvik direkteruten mellom Namsos og Oslo i transitt på Namsos.

## Endring i rammebetingelser siden siste anbudsperiode

Utgangspunktet for den kommende anbudsperioden er at den faller inn under EU Regulation 1008/2008 (heretter EU 1008/2008) som blant annet sier noe om betingelser for å kunne operere flyruter under Public Service Obligation, PSO (Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting, FOT). Det er særlig artikkel 16 (generelle prinsipper for når FOT kan tilbys), artikkel 17 (anbudsprosessen ved FOT) og artikkel 18 (etterprøving av om FOT er berettiget) som er relevante i denne sammenheng. Kriteriene for når og hvor FOT skal kunne tilbys, er ganske vide. Dette bidrar til at disse rutene spenner fra å betjene noen få tusen til flere hundre tusen passasjerer pr år i Europa.

I henhold til EU 1008/2008 skal det enkelte lands regjering gi et oppdrag om hvem som skal ha ansvaret for iverksettelse av FOT-ordningen. For inneværende anbudsområde er kanskje den største endringen i praksis at dette oppdraget nå er gitt til berørte regioner.

Man står på nasjonalt eller lokalt nivå fritt til å sette standarder basert på f.eks. maksimum reisetider til/fra større byer, minimum oppholdstid på sentrale destinasjoner (f.eks. hovedstad eller regionsenter), tilgang til sykehus, tilgang til et internasjonalt flyrutenett etc., men eventuelle standarder gir ingen bindinger ut over å danne et rammeverk for hvordan et FOT-tilbud skal utformes. En streng fortolkning av gitte standarder vil kunne gi høye kostnader, så en viss fleksibilitet kan vise seg påkrevet.

Når det gjelder nyere arbeid knyttet til EU 1008/2008 så ble det gjort en gjennomgang i 2019, som pekte på behovet for 1) en avklaring og presisering av kriteriene for når en FOT-rute skal kunne tilbys, og 2) å bedre konkurransen om anbudene. Dette er forhold som har vært påpekt ved flere anledninger.

Vi har ikke kunnet identifisere noen vesentlige endringer i EU 1008/2008 sammenlignet med det som lå til grunn i inneværende anbudsperiode. Det kan nevnes at det i forskrift om luftrtransport i EØS nevnes i del 4, §§ 13 og 14 gis adgang til å velge anbud med forhandlinger som konkurranseform. Om dette er en endring fra inneværende anbudsperiode er noe uklart. Rådsforordning 2020/696 nevner noen unntaksregler knyttet til COVID 19 og mulighet for å kunne forlenge inngåtte kontrakter.

## Kostnader ved overnattende fly i Rørvik

Widerøes Flyveselskap ASA har overnattende fly i Rørvik på virkedager pr. i dag. Flyene står ute. Det er vanlig å legge følgende kostnader ved en overnatting til grunn:

- Overnattingskostnader for mannskap (crew)
- Transport av crew til/fra overnattingssted
- Diettkostnader for crew

Utgangspunktet bør være at både fly og crew må overnatte et sted, spørsmålet er hvor stor merkostnaden utenfor en base der det er større sannsynlighet for at crewet bor hjemme, er. Skal det flys morgenavganger som ankommer TRD som i dag, vil dette i praksis kreve overnatting utenfor TRD. Vi tar ikke hensyn til eventuelt behov for økt fartøykapasitet (flere fly) som følge av overnatting. I så fall påløper det en høyst usikker men antakelig betydelig kostnadsøkning som følge av investering og fast vedlikehold, der nivået vil avhenge av hva slags ruteproduksjon denne maskinen ellers kan benyttes i.

Slik det flys i dag, er det mye som tyder på at 2 sett med mannskap må overnatte, på grunn av hviletidsbestemmelser hjemlet i [Forskrift om arbeidstid mm for besetningsmedlemmer i sivile luftfartøyer \(BSL D 2-4\)](#). Seneste ankomst RVK fra TRD er kl. 2220 og første avgang er kl. 0645. Dette betyr at i alt inntil 6 personer må overnatte. Den årlige kostnaden ved overnatting med dagens rutemønster vil i praksis kunne ligge på et sted mellom 1,3 og 2,3 mill. kr. I tillegg kommer et mindre beløp til transport til og fra flyplass.

## Trafikkprognoser

Trafikkveksten på FOT-rutene har i senere år ligget under trafikkprognosen som ble laget til forrige anbudsrunder. For Rørvik-ruten er avviket minimalt, mens utviklingen for Namsos-ruten har vært svært negativ pga. en ruteomlegging i 2017.

Framskrivning av innenlandsk flytrafikk 2018-2030 til bruk i NTP viser en vekst på 0,44 prosent per år på landsbasis. Med noe lavere forutsetninger om økonomisk vekst og uendret folketall i de berørte områdene blir konklusjonen på generelt grunnlag svakt negativ trafikkutvikling fra 2019 til 2026/2027.

Lokale forhold tilsier likevel en viss vekst når flytrafikken normaliseres etter den pågående pandemien. For Namsos-ruten er det lagt til grunn en positiv effekt på 10 prosent gitt at Oslo-ruten forblir nedlagt. For Rørvik-ruten er det tilsvarende lagt til grunn 5 prosent vekst uten Oslo-rute samtidig som det legges til grunn en årlig vekst på 0,8 prosent årlig på grunn av ekspansivt næringsliv. I 2026/2027 gir dette trafikk tall på 11 prosent over 2019-nivå.

## Morgenflyet Namsos-Trondheim

Første fly fra Rørvik har avgang kl. 0645, etter å ha overnattet på Rørvik. Dette går via Namsos, og ankommer Værnes 0750. Kapasiteten på denne avgangen er begrenset, og knappheten oppstår fra Namsos til Værnes. Kapasitetsutnyttelsen på denne morgenavgangen viser at særlig mandag har en svært høy kapasitetsutnyttelse.

Dersom man skal oppnå en bedret kapasitetstilpasning fra Namsos mot Værnes, så er det i realiteten kun to noenlunde kostnadseffektive muligheter; enten å få til en kombinasjon med morgenruter fra Helgeland til Værnes, eller å benytte billettprisene som rasjoneringsmekanisme. Det er i utgangspunktet ikke nok flykapasitet til å etablere flere rundturer.

En ruting av morgenavgangen fra Mosjøen (MJF) via OSY framstår som eneste praktiske mulighet dersom man skal kombinere med ruter fra Helgeland. Det gir en teoretisk gjennomsnittlig tilleggskapasitet for å ta med passasjerer fra Namsos på rundt 15 passasjerer pr. avgang. Vår vurdering er at behovet kan være tilstede mandag-onsdag. En mellomlanding kan medføre høyere billettpriser for de reisende fra Mosjøen på disse dagene. En slik løsning vil selvsagt innebære at de to berørte FOT-kjøperne, Nordland og Trøndelag, bør omforenes om den.

Tidsulempene ved å mellomlande er minst 30 minutter. Våre beregninger gir en årlig samfunnsøkonomiske kostnad for trafikantene på om lag 1 mill. kr. Når det gjelder andre kostnader (utover tidskostnadene) ved 3 mellomlandinger pr. uke, så er også de beregnet til å ligge på rundt 1 mill. kr. Med det passasjervolumet som kommer fra MJF så vil et rimelig anslag på samlede merkostnadene ved en mellomlanding kunne ligge på rundt 2-2,5 mill. kr, hvorav rundt halvparten er kostnaden ved økt reisetid for passasjerene.

Etter våre beregninger vil denne merkostnaden motsvare verdien av at rundt 4000 flere passasjerer får et tilbud. Dette er sannsynligvis over det antallet som i praksis vil bli direkte avvist på grunn av manglende kapasitet. Den ekstra kapasiteten på morgenavgangene fra MJF mandag-onsdag vil uansett ikke kunne betjene mer enn rundt 2300 passasjerer, i praksis kanskje maksimalt 2000 passasjerer. En utnyttelse av ledig kapasitet på morgenruta fra MJF vil imidlertid også kunne gi rom for å tiltrekke potensielle reiser som ellers ikke ville hatt et tilbud. Det er usikkert om en mellomlanding dekker de samfunnsøkonomiske merkostnadene, sammenlignet med at disse relativt få passasjerene fra Namsos kjører til TRD og flyr videre derfra.

Den andre muligheten er å øke billettprisene på morgenavgangen for reisende Namsos-Trondheim. En kan for eksempel tenke seg at prisen på fleksibel billett på morgenavgangen fra Namsos settes til samme nivå som fra Rørvik. Innenfor en slik prisøkning kan vi kanskje vente 3-5% trafikkbortfall, tilsvarende rundt 1 passasjer i gjennomsnitt pr avgang. Dette vil ikke bidra i nevneverdig grad til å øke kapasiteten. Et vesentlig større prispåslag enn dette vil kunne innebære at det for mange reisende vil være mest lønnsomt å kjøre til Trondheim lufthavn og fly derfra.

## Anbefalte kapasitetskrav

### Overordnede vurderinger

Følgende overordnede tilnærming for grad av spesifikasjon i utlysningen foreslås:

- Første avgangs- og siste returtidspunkter kan fastsettes med bakgrunn i den transportstandard som man har valgt i inneværende anbudsperiode.
- Tilbudt kapasitet tilpasses trafikkstrømmene, men uten at det stilles ytterligere krav i form av en bestemt rutetabell. En slik tabell bør imidlertid kunne kreves som en del av tilbudsdokumentasjonen, og tillegges en viss vekt basert på transparente kriterier, eksempelvis dersom det i tillegg til oppfyllelsen av de eksplisitt nevnte kriterier kan tilbys en kveldsavgang etter kl. 20 og en midt på dagen, i likhet med det vi anbefalte for inneværende anbudsperiode.
- Enkelte strekninger kan kreve at det er en viss ekstra kapasitet der det kan forventes mye annen trafikk i tillegg. Spesifikt har vi sett på morgenavgangen fra Namsos, som etter det vi kan se kan betinge et samarbeid med Nordland.

- God korrespondanse vil være særlig viktig mellom morgenflyene til TRD og rutene videre mot OSL. Ankomst TRD senest 0800 oppfylles i dagens ruteprogram, men dagens ruteprogram TRD-OSL tillater seneste ankomst 0830, som er kravet i innværende avtaleperiode.
- Vi vil også anbefale minst 3 frekvenser i hver retning.
- Vi ser ingen grunn til at flystørrelse nødvendigvis bør spesifiseres i utlysningen.
- Ut fra det vi skriver om hensiktsmessigheten i et samarbeid med Nordland, så bør det gis anledning til å kombinere anbudspakker som utlyses fra disse fylkene. Det vil imidlertid, på generelt grunnlag, være en velkjent sammenheng mellom størrelsen på pakker, tillatt kombinasjon og muligheter for å tiltrekke flere tilbydere. Dette er et forhold som man bør være oppmerksom på. Forventer man svært få tilbydere, kan det tale for større pakker. I denne sammenheng vil en slik avveining eventuelt gjelde for den pakken i Nordland som grenser mot Trøndelag.
- Forventet trafikkvekst i perioden ligger også til grunn for de foreslåtte kapasitetskrav gjennom hele perioden.

### Spesifikke kapasitetskrav

Tabellen nedenfor viser FOT-rutene for Nord-Trøndelag med dagens og foreslåtte kapasitetskrav. Vi har ikke gått inn på å spesifisere hvilke sløyfer som i praksis bør flys, med unntak av behovet for å vurdere en konkret kobling til anbudet for Nordland for å avhjelpe knapp kapasitet på morgenavgangene mandag-onsdag fra Namsos til Trondheim.

Forslag til FOT for Nord-Trøndelag

Rute	Kapasitetskrav i dag (kapittel 2)	Foreslåtte kapasitetskrav
Namsos-Trondheim	22500 seter per år hver vei. Minst to daglige avganger i begge retninger mandag-fredag og i alt to i løpet av helgen. Første landing i Trondheim før kl. 0830, siste avgang fra Trondheim etter kl. 17. Sikre korrespondanse med ruter til/fra Oslo. Tidsintervallene er ikke definert.	20 000 seter per år hver vei. Minst tre flygninger hver vei per hverdag og to i helgen. Første ankomst TRD kl. 0800, siste avgang etter kl. 17. Tidligste tidsangivelse for et formiddagsfly kan legges inn i konkurransegrunnlaget som en buffer mot kapasitetsknapphet på morgenflyene på virkedager. Vi anbefaler et samarbeid med Nordland om å få en ekstra mellomlanding på OSY mandag-onsdag med ankomst TRD senest kl. 0800. Sikre korrespondanse med ruter til/fra Oslo. Tidsintervallene for korrespondansen er ikke definert.
Rørvik-Trondheim	27000 seter per år hver vei. Ellers som for Namsos-Trondheim.	30 000 seter per år hver vei. Minst tre flygninger hver vei per hverdag og to i helgen. Første ankomst TRD kl. 0800, siste avgang etter kl. 17. Sikre korrespondanse med ruter til/fra Oslo. Tidsintervallene for korrespondansen er ikke definert.

På generelt grunnlag vil det være hensiktsmessig å avgrense spesifikke krav i anbudsutlysningen til det absolutt nødvendige. Dette er knyttet til:

- Tidlige morgenavganger med forbindelse til Oslo.
- Kapasitet på morgenflyet fra Namsos, som det mest utfordrende elementet i avtaleperioden, slik vi ser det.
- Generelt god korrespondanse med rutene TRD-OSL., dog ikke tidfestet ut over det som kan leses av en rutetabell vedlagt som krav i konkurransegrunnlaget.



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Trøndelag fylkeskommune har ønsket en utredning om kjøp av flyruter på strekningene nordover fra Trondheim og fra 1.april 2022. Hensikten er å gi fylkeskommunen et bedre faglig grunnlag for gjennomføringen av anbudskonkurransene som lyses ut etter reglene i Europaparlamentets- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24.september om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet og Forskrift av 12.august 2011 nr. 833 om kjøp av lufttransporttjenester i EØS.

## 1.2 Avgrensning

Oppdraget omfatter dermed analyser av ruteområdene som i dag dekkes av FOT-ordningen:

- Rørvik – Trondheim
- Namsos-Trondheim

I oppdraget inngår en beskrivelse av dagens situasjon på FOT - rutenettet i området, trafikkprognoser samt en vurdering av behovet for og kostnadene ved en ekstra morgenavgang til Trondheim.

## 1.3 Ordforklaring

I flere av tabellene benyttes IATAs lufthavnkoder. En oversikt over aktuelle IATA- koder er gjengitt i tabell 1.1.

Tabell 1.1: Oversikt over IATA-koder som benyttes i rapporten.

Lufthavn	Kode
Rørvik	RVK
Namsos	OSY
Trondheim	TRD
Sandnessjøen	SSJ
Mosjøen	MJF
Mo i Rana	MQN
Brønnøysund	BNN
Oslo	OSL
Sandefjord	TRF
Rygge	RYG
Stavanger	SVG
Bergen	BGO
Haugesund	HAU

## 2 Situasjonsbeskrivelse

I dette kapitlet ser på hvordan tilbudet i inneværende anbudsperiode er tilpasset etterspørselen og kravene i anbudet.

### 2.1 Datakilder

Utgangspunktet for analysen er opplysninger oversendt fra Samferdselsdepartementet (SD), Widerøe og Avinor.

*Samferdselsdepartementet* mottar trafikk tall fra operatørene som departementet publiserer for de rutene som er på anbud. Trafikktallene fra selskapene viser trafikkstrømmen for betalende passasjerer mellom to lufthavner innenfor samme rutenummer uavhengig av om passasjerene reiser direkte eller mellomlander på veien. De siste publiserte trafikktallene er fra perioden april 2019 – mars 2020, men TØI har tidligere mottatt trafikk tall bakover i tid.

*Operatøren*, i dette tilfellet Widerøe, er kilden til alle trafikk- og kapasitetstall som oversendes til Samferdselsdepartementet og Avinor. Widerøe har også utlevert beleggstall for morgenruten til Trondheim for 2019 for betalende passasjerer.

*Avinor* mottar trafikk tall fra operatørene for hver enkelt flygning. Opplysningene samles i en database som blant annet viser tilbudte flygninger, seter og passasjerer på hver enkelt flygning til/fra Avinors lufthavner tilbake til 2002. Her er også ikke-betalende passasjerer medregnet, og tallene er derfor generelt høyere enn flyselskapenes publiserte tall.

Trafikktallene er grunnlaget for Avinors offisielle trafikkstatistikk. I tillegg gjennomfører Avinor regelmessige undersøkelser av passasjerenes reisevaner, senest i 2019 og begynnelsen av 2020. Resultatene til og med 2017 er presentert i TØI-rapporter, senest i Thune-Larsen og Farstad (2018).

### 2.2 FOT-rutetilbud i inneværende anbudsperiode sammenlignet med krav

Rapporten dekker ruteområdene Rørvik-Trondheim og Namsos-Trondheim.

*Kravene* for hvert av ruteområdene i siste utlysning er:

- Tilbudt setekapasitet skal være minst henholdsvis 22 500 og 27 000 seter per år i hver retning for Namsos-Trondheim og Rørvik-Trondheim.
- Det skal være minst to daglige avganger i begge retninger mandag-fredag og to i løpet av lørdag og søndag (helgen).
- Første landing i Trondheim før kl. 08:30
- Siste avgang fra Trondheim etter kl. 17:00
- Rutene skal sikre korrespondanse med flyruter til og fra Oslo.

Det *faktiske* FOT-rutetilbudet i området består av 5 rundturer nordover fra Trondheim og tilbake igjen. Siste rundtur inkluderer overnatting i Rørvik.



- Første fly går på hverdager fra Rørvik til Trondheim via Namsos med ankomst Trondheim kl 07:50. Passasjerene på dette morgenflyet vil normalt rekke morgenfly videre til Oslo.
- Første fly nordover går på hverdager fra Trondheim til Rørvik kl 08:40 og returnerer så til Trondheim via Namsos. På lørdag går det bare fra Rørvik.
- Midt på alle dager unntatt lørdag flys det fra Trondheim til Rørvik via Sandnessjøen kl 11:40. Flyet returnerer deretter direkte til Trondheim.
- På ettermiddagen alle dager unntatt lørdag flys to fly parallelt til Namsos og Rørvik kl 17:05 med umiddelbar retur direkte til Trondheim.
- Siste kveldsfly flyr alle dager unntatt lørdag fra Trondheim til Rørvik via Namsos kl 21:15.

Tabell 2.1 gir full oversikt over rutetilbudet.

Tabell 2.1: Rutetilbud mellom Trondheim og Namsos/Rørvik. Kilde: Widerøe.

Nummer	Rute	Avgang	Ankomst	Man-fre	Lør	Søn
WF732	RVK-OSY-TRD	06:45	07:50	X		
WF782	TRD-RVK-OSY-TRD	08:40	10:40	X	Fra RVK	
WF729	TRD-SSJ-RVK-TRD	11:40	14:15	X		X
WF784/785	TRD-OSY-TRD	17:05	18:20	X		X
WF796	TRD-RVK-TRD	17:05	18:30	X		X
WF798/797	TRD-OSY-RVK	21:15	22:20	X		X

Oppsummert gir dette rutetilbudet følgende frekvens:

- TRD-RVK: 4 avganger på ukedager og 3 i helgen
- RVK-TRD: 4 avganger på ukedager og 2 i helgen
- TRD-OSY og OSY-TRD: 3 avganger på ukedager og 2 i helgen

Kravet til frekvens er dermed oppfylt med god margin, spesielt for Rørvik.

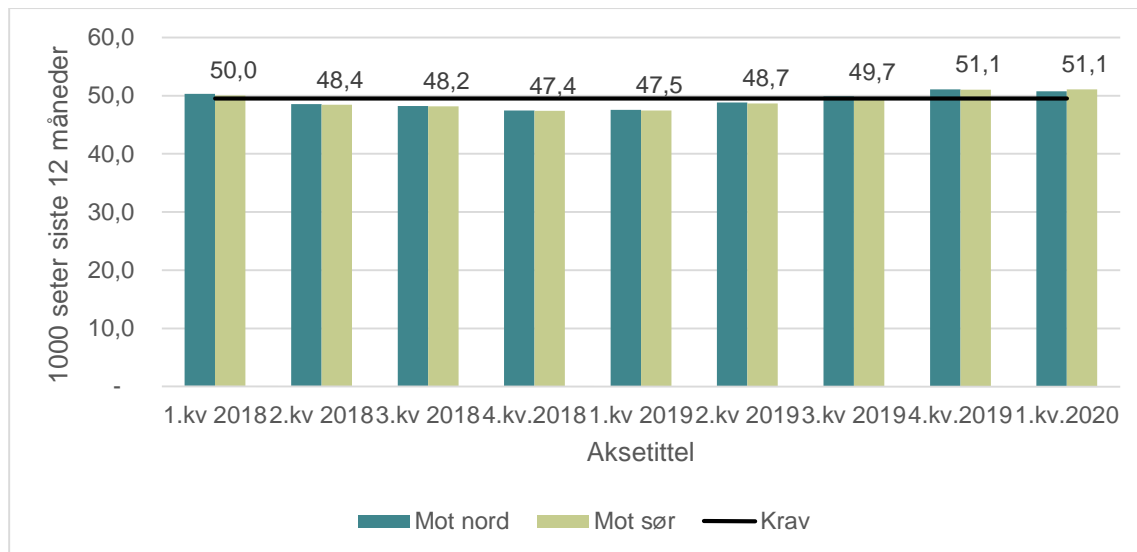
Også kravet til første ankomst til Trondheim, siste avgang fra Trondheim og korrespondanse til Oslo er oppfylt på ukedager, med første landing kl 07:50 og siste avganger 17:05 og 21:15.

Oppfyllelsen av setekravet har variert noe over tid. Ifølge tabell 2.2 tilbød Widerøe 51 000 seter i hver retning i 2019 sammenlignet med et samlet kapasitetskrav på 49 500 seter.

Tabell 2.2: Setetilbud mellom Trondheim og Namsos/Rørvik. Kilde: Avinor.

Strekning	Seter (2019)
<u>Mot sør:</u>	
RVK-TRD	20 982
RVK-OSY-TRD	19 968
OSY-TRD	10 101
SUM	51 051
<u>Mot nord</u>	
TRD-RVK	22 659
TRD-OSY-RVK	12 675
TRD-OSY	10 335
TRD-SSJ-RVK	5 421
SUM	51 090

Tidligere har setetilbudet variert noe i forhold til kravet. Figur 2.1 viser at setetilbudet i 2018 var så lavt som 47 400 seter, men har økt siden.



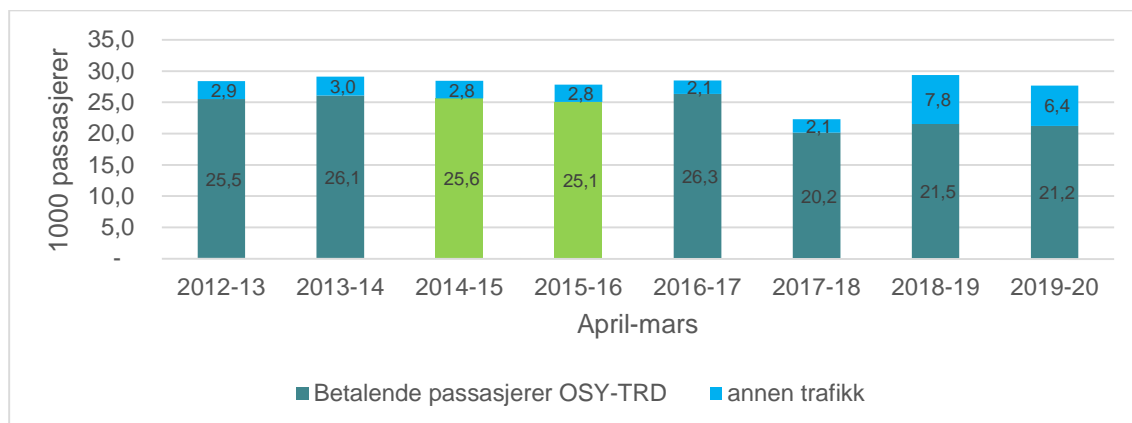
Figur 2.1: Totalt setetilbud mellom Trondheim og Rørvik/Namsos siste 12 måneder, etter kvartal. Kilde: Avinor.

I tillegg ble det fra desember 2017 satt opp direkte flygninger mellom Namsos og Oslo på kommersiell basis. I følge ruteprogrammet ble det i 2018 og 2019 gjennomført 200 flygninger med ca. 8000 seter mellom de to byene.

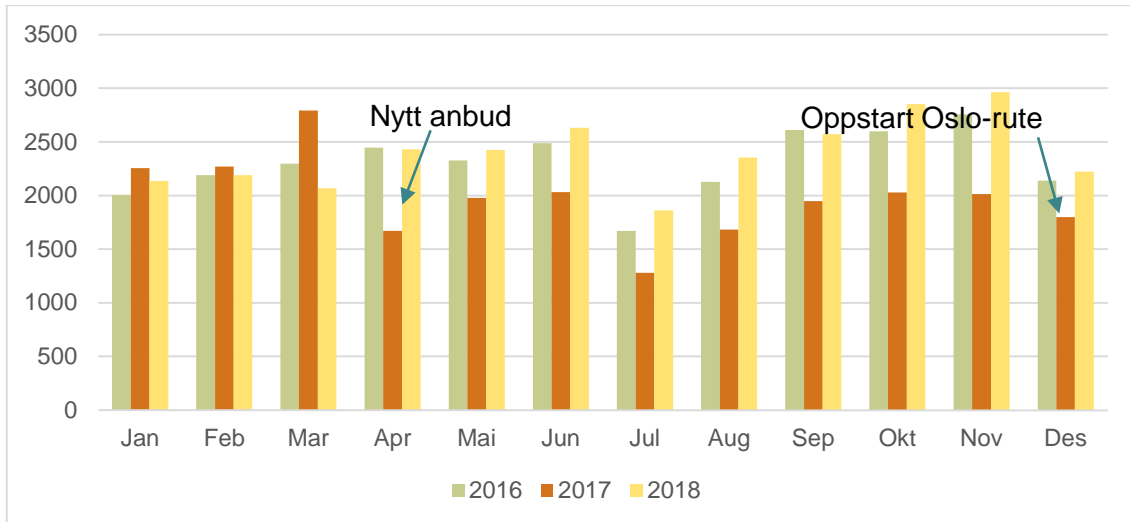
## 2.3 Reisestrømmer til og fra Namsos

Statistikk fra Samferdselsdepartementet (SD) viser at 21 200 betalende passasjerer fløy mellom Namsos og Trondheim i siste rapporteringsperiode (April 2019 – Mars 2020).

Antallet betalende passasjerer mellom Namsos og Trondheim lå rundt 26 000 årlig både i april 2012-april 2014 og i april 2015-mars 2016. Vi anslår også omtrent samme passasjertall i perioden april 2014-april 2016. Ved oppstarten av dagens anbudsperiode falt trafikken til vel 20 000 passasjerer årlig, og har siden stabilisert seg på 21 – 22 000 betalende passasjerer per år ut mars 2020 som vist i figur 2.2.



Figur 2.2: Passasjerer kommet/reist Namsos lufthavn fordelt på betalende passasjerer mellom Namsos og Trondheim og øvrig trafikk. Fordelingen i 2014-2016 er anslag. Kilde: Samferdselsdepartementet og Avinor.

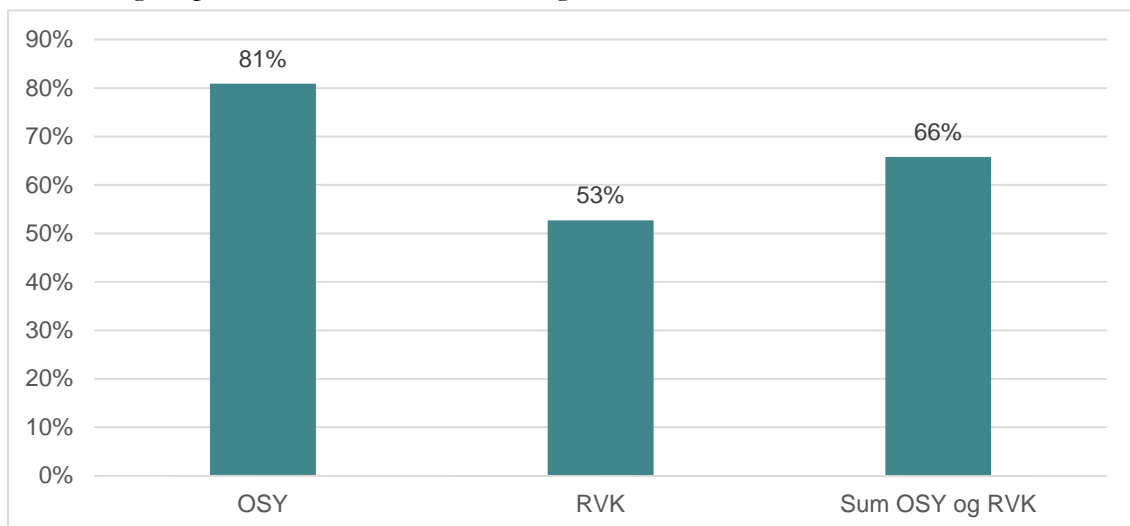


Figur 2.3: Passasjerer kommet/reist Namsos lufthavn per måned 2016-2018. Kilde: Avinor.

Trafikkreduksjonen på ruten reduserte total trafikk over Namsos lufthavn med omtrent like mange passasjerer som ruten Trondheim-Namsos helt til Widerøe startet kommersielle flygninger til Oslo fra desember 2017. Som vist i figur 2.3 har trafikken på lufthavnen ligget på omtrent samme nivå som tidligere i 2018. Trafikk på Oslo-ruten har dermed omtrent kompensert nedgangen på ruten Namsos-Trondheim i 2017.

Mange av passasjerene på rutene mellom Trondheim og Namsos/Rørvik reiser i transfer over Trondheim lufthavn. Statistikken fra Samferdselsdepartementet indikerer at 65 prosent av total trafikk nordover fra Trondheim til Namsos og Rørvik var knutepunkttrafikk både i perioden april 2012-mars 2014 og april 2017-mars 2020.

Det stemmer godt med Avinors database, som indikerer en transferandel på 66 prosent nordover fra Trondheim til Namsos og Rørvik i perioden april 2017-mars 2020. Fordelt på avganger til de to lufthavnene anslås det at videre at andelen transfer var 81 prosent til Namsos og 53 prosent til Rørvik, som vist figur 2.5.



Figur 2.4: Andel transfer fra Trondheim til Namsos og Rørvik april 2017-mars 2020.

### Destinasjoner

Avinors reisevaneundersøkelse gir grunnlag for å anslå transfertrafikken fordelt på destinasjoner. Fordelingen er gjengitt i tabell 2.2.

Tabell 2.3: Tusen passasjerer til/fra Namsos fordelt på destinasjoner og transferlufthavn. Kilde: Anslått trafikk til Trondheim kombinert med RVU 2017-2019.

	2017	2019
<b>TRD</b>	4,5	4,2
<b>OSL/TRF</b>	10,1	11,5
<b>BGO/SVG/HAU</b>	2,9	1,8
<b>N-Norge</b>	3,2	1,7
<b>Utland</b>	1,3	2,0
<b>Øvrige dest</b>	1,4	0,8
<b>Sum FOT-ruter</b>	23,4	22,1
<b>OSL</b>	0,3	7,2
<b>Utland</b>		0,7
<b>Sum OSL-ruten</b>	0,3	7,9
<b>Sum OSY</b>	23,7	30,0

RVU 2017-2019 og analysene av statistikken indikerer en kraftig økning i trafikken fra Namsos til OSL fra 2017 til 2019 i forbindelse med åpningen av den kommersielle ruten, mens trafikken til Trondheim har vært svært stabil. Summen av trafikk til Oslo og utlandet ser ut til å ha passert 20 000 passasjerer i 2019 sammenlignet med 11-12 000 passasjerer i 2017. Øvrige destinasjoner har for lave trafikk tall til at det kan konkluderes noe sikkert ut fra RVU.

#### Influensområdet

60 prosent av passasjerene i 2007-2019 var bosatt i Namsos eller nærliggende kommuner mens 40 prosent var på besøk. 95 prosent av passasjerene var bosatt i eller på besøk i enten Namsos eller Overhalla kommune, som vist i tabell 2.3.

Tabell 2.4: Fordeling av bosatte og besøkende passasjerer på Namsos lufthavn på kommuner i nærområdet rundt lufthavnen. Kilde: RVU 2007-2019.

Kommune	Bosatt	Besøk	Sum
Namsos	47%	39%	86%
Overhalla	7%	1%	8%
Høylandet	2%	0%	2%
Grong	1%	1%	1%
Flatanger	1%	0%	1%
Namsskogan	1%	0%	1%
<b>Sum</b>	<b>59%</b>	<b>41%</b>	<b>100%</b>

#### Lekkasje til Trondheim

Mange av flypassasjerene i Namsos og Overhalla kommune reiser direkte til/fra Trondheim lufthavn uten å benytte Namsos lufthavn. Summen av trafikkstrømmer til/fra Namsos og til/fra Namsos/Overhalla kommune direkte via Trondheim ifølge RVU er gjengitt i tabell 2.5.

Samlet flytrafikk til og fra Namsos-området anslås her til rundt 65 000 per år. Etter at Oslo-ruten ble opprettet bruker nær halvparten av passasjerene Namsos lufthavn, sammenlignet med 35 prosent i 2017. Fordelingen på destinasjoner et såpass ustabil mønster at det er vanskelig å trekke sikre konklusjoner om fordelingen av total trafikk på Oslo og øvrige destinasjoner utenom Trondheim. En klar konklusjon er likevel at kun 5-10 prosent av flyreisene til og fra Namsos-området har Trondheim som destinasjon. Resten av

flyreisene går enten direkte eller i transfer til i hovedsak Oslo, men også til andre destinasjoner.

Et markedstilpasset FOT-rutetilbud på Namsos lufthavn bør derfor være innrettet helt og holdent mot transfer i Trondheim, eventuelt kombinert med direkte flygninger til Oslo.

Tabell 2.5: Anslåtte årlige trafikkstrømmer til og fra Namsos lufthavn (OSY) samt til og fra Namsos og Overhalla kommune via Trondheim (TRD). Kilde: RVU 2007-2019. Tusen reiser.

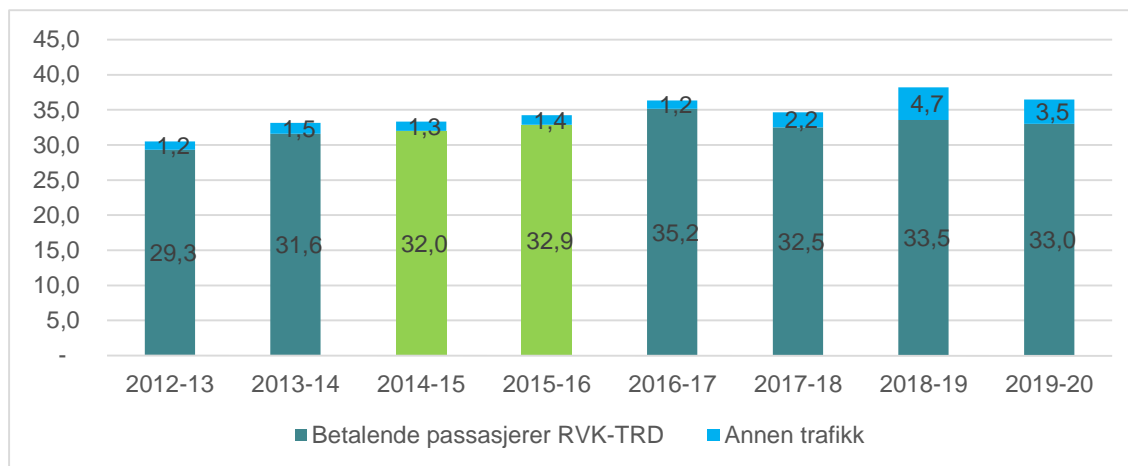
	Til/fra	2017	2019
TRD	OSY	5	4
	OSY	10	19
	TRD	14	19
Sum OSL/TRF		25	38
Sum BGO/SVG/HAU	OSY	3	2
	TRD	9	4
Sum Nord-Norge		7	3
Sum Utlandet	OSY	1	3
	TRD	11	7
Sum Andre		7	3
Totalsum	OSY	24	30
	TRD	43	33
Totalsum		67	63

Av andre forhold oppga 43 prosent av passasjerene på Namsos arbeid/pendling som hovedformål med reisen i RVU 2017-2019.

## 2.4 Reisestrømmer til og fra Rørvik

Statistikk fra Samferdselsdepartementet viser at 33 000 betalende passasjerer fløy mellom Rørvik og Trondheim i siste rapporteringsperiode (April 2019 – Mars 2020). Det er i hovedsak samme passasjertall som i de to foregående årene, men noe mindre enn i april 2016-mars 2017, da trafikken passerte 35 000 betalende passasjerer.

Antallet betalende passasjerer mellom Rørvik og Trondheim var noe lavere i april 2012-mars 2014. Vi anslår også omtrent samme passasjertall i perioden april 2014-mars 2016 og får som konklusjon en relativt stabil trafikk i hele perioden 2013-mars 2020. Trafikkveksten utenom Trondheimsruten er også her Oslo-trafikk via Namsos.

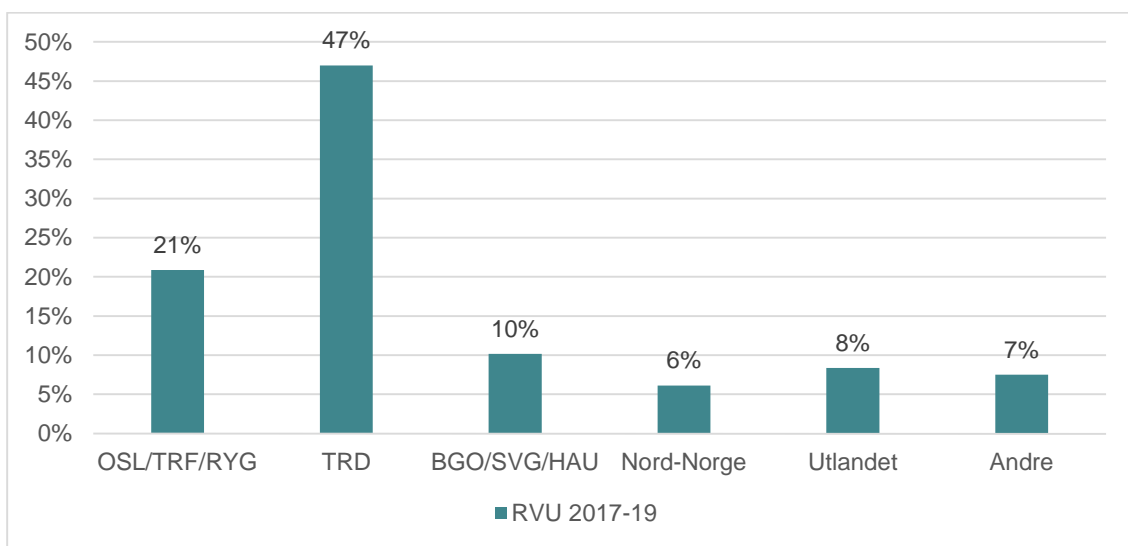


Figur 2.5: Passasjerer kommet/reist Rørvik lufthavn fordelt på betalende passasjerer mellom Rørvik og Trondheim og øvrig trafikk. Fordelingen i 2014-2016 er anslag. Kilde: Samferdselsdepartementet og Avinor.

### Destinasjoner

Som vist i figur 2.4 anslår vi innslaget av transfer ved Trondheim til 53 prosent. Dermed stod Trondheim for 47 prosent av reisene mens resten av reisene ifølge RVU 2017-2019 er fordelt på flere destinasjoner med betydelig lavere andeler enn Trondheim.

I denne perioden stod Oslo-området for 21 prosent av reisene, Bergen/Stavanger/Haugesund for 10 prosent, Nord-Norge for 6 prosent og utlandet for 8 prosent ifølge RVU.



Figur 2.6: Destinasjonsfordeling Rørvik lufthavn

Ifølge RVU var 55 prosent av passasjerene i 2007-2019 bosatt i området rundt Rørvik lufthavn mens 45 prosent var på besøk. Nesten samtlige passasjerer i RVU enten bor i eller besøker Nærøysund kommune.

En del av flypassasjerene i Nærøysund kommune reiser direkte til/fra Namsos eller Trondheim lufthavn uten å benytte Rørvik lufthavn. Summen av trafikkstrømmer til/fra Rørvik og til/fra Nærøysund kommune direkte via Trondheim eller Namsos ifølge RVU er gjengitt i tabell 2.5.

Tabell 2.5: Anslåtte årlige trafikkestømmer til og fra Rørvik lufthavn (RVK) samt til og fra Nærøysund kommune via Trondheim eller Namsos lufthavn (TRD/OSY). Kilde: RVU 2017-2019. Tusen reiser.

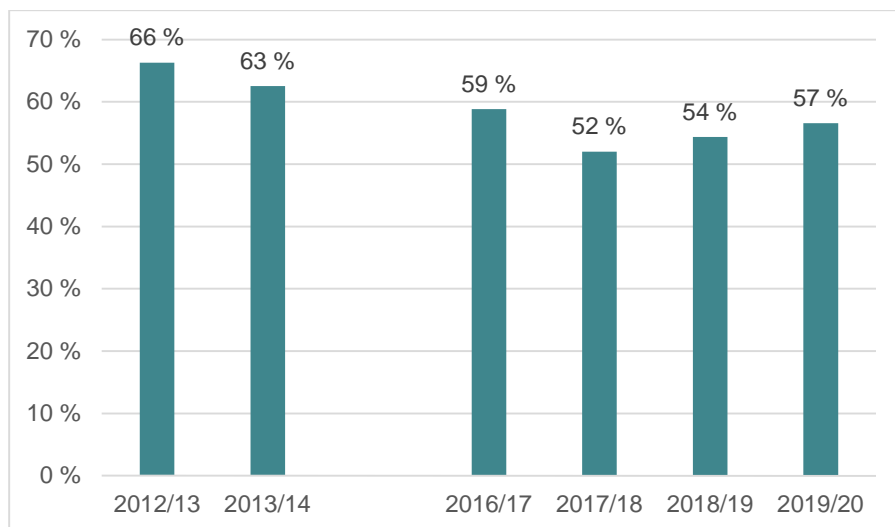
	Til/fra	2017-19
TRD	RVK	17
	RVK	8
	TRD/OSY	2
Sum OSL/TRF/RYG		9
Sum BGO/SVG/HAU	RVK	4
	TRD/OSY	1
Sum Nord-Norge		5
Sum Nord-Norge	RVK	2
	TRD/OSY	1
Sum Utlandet		3
Sum Utlandet	RVK	3
	TRD/OSY	1
Sum Andre		3
Sum Andre	RVK	37
	TRD/OSY	6
Totalsum		43

RVU indikerer at 40-45 000 flypassasjerer reiser årlig til eller fra området rundt Rørvik lufthavn hvorav 85 prosent benytter Rørvik lufthavn. Resten av passasjerene benytter Trondheim eller Namsos lufthavn uten å ta veien via Rørvik lufthavn. Viktigste destinasjon er Trondheim, med 47 prosent av reisene over tid og Oslo-området, med 21 prosent av reisene.

Av andre forhold oppga 45 prosent av passasjerene på Rørvik arbeid/pendling som hovedformål med reisen i 2017-2019. Ca. 60 prosent av passasjerene var bosatt i Nærøysund kommune.

## 2.5 Belegg på rutene

Statistikk fra Samferdselsdepartementet viser samlet belegg for ruteområdene Trondheim-Namsos og Trondheim-Rørvik. Figur 2.7 viser at belegget gradvis har økt i anbudsperioden, fra 52 prosent det første året til 57 prosent i april 2019-mars 2020. Dette er likevel en del lavere enn i perioden april 2012-mars 2014, da belegget det første året nådde 66 prosent.

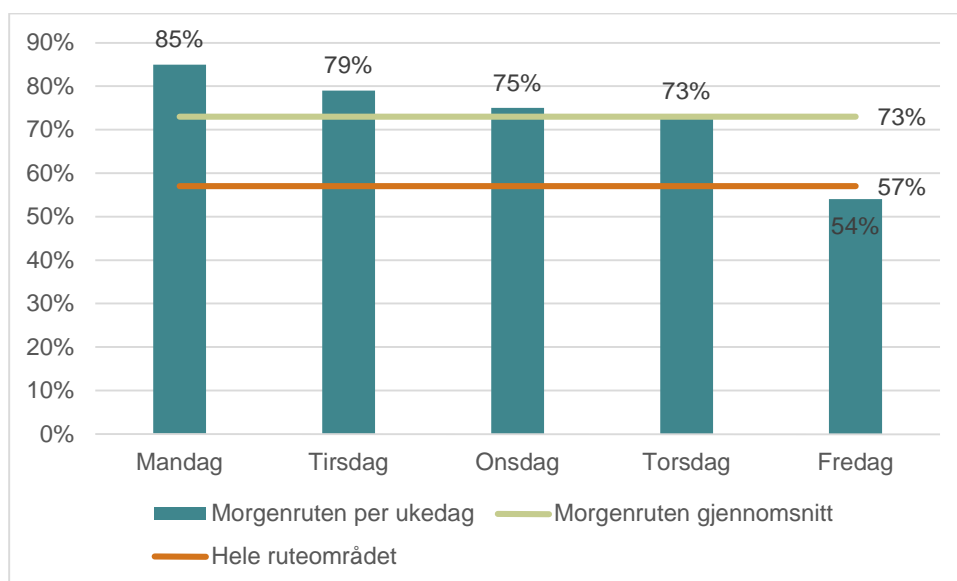


Figur 2.7: Belegg betalende passasjerer for ruteområdet Trondheim til og fra Namsos og Rørvik.

I inneværende anbudsperiode har altså gjennomsnittlig belegg av betalende passasjerer økt fra år til år og nådd 57 prosent i den 12-måneders perioden som sluttet i mars 2020.

Med unntak av morgenruten sørover har vi ikke informasjon om enkeltruter, men vi har sett på det gjennomsnittlige belegget per relasjon (for eksempel OSY-TRD) i 2019 basert på Avinors trafikkinformasjon. Gjennomsnittlig totalbelegg på de ulike relasjonene ligger jevnt over på rundt 60 prosent, som i praksis tilsvarer omtrent 57 prosent belegg av betalende passasjerer. Unntakene er relasjonen RVK-TRD sørover med 63 prosent totalbelegg og relasjonene mellom Namsos og Rørvik som ligger på 40-45 prosent.

På den første morgenruten sørover fra Rørvik til Trondheim via Namsos er det i tråd med dette god plass på flyet fra Rørvik til Namsos, mens det er vesentlig færre ledige seter videre sørover. Konkret opplyser Widerøe at gjennomsnittlig belegg av betalende passasjerer på morgenruten lå på 73 prosent på strekningen fra Namsos til Trondheim i 2019. Widerøe opplyser også at totalt 7 avganger på ruten var fullbooket i 2019 og at belastningen er størst på mandag morgen for så å falle utover uken som vist i figur 2.8.



Figur 2.8: Belegg fra Namsos på første morgenrute Rørvik-Namsos-Trondheim etter ukedag 2019. Kilde: Widerøe.



### 3 Endringer i rammebetingelser siden forrige anbud

Utgangspunktet for den kommende anbudsperioden er at den faller inn under EU Regulation 1008/2008 (heretter EU 1008/2008) som blant annet sier noe om betingelser for å kunne operere flyruter under Public Service Obligation, PSO (Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting, FOT). Det er særlig artikkel 16 (generelle prinsipper for når FOT kan tilbys), artikkel 17 (anbudsprosessen ved FOT) og artikkel 18 (etterprøving av om FOT er berettiget) som er relevante i denne sammenheng. Kriteriene for når og hvor FOT skal kunne tilbys, er ganske vide. Dette bidrar til at disse rutene spenner fra å betjene noen få tusen til flere hundre tusen passasjerer pr år i Europa.

I henhold til EU 1008/2008 skal det enkelte lands regjering gi et oppdrag om hvem som skal ha ansvaret for iverksettelse av FOT-ordningen. Siden inneværende anbudsområde så er kanskje den største endringen i praksis at dette oppdraget nå er gitt til berørte regioner.

Man står på nasjonalt eller lokalt nivå fritt til å sette standarder basert på f.eks. maksimum reisetider til/fra større byer, minimum oppholdstid på sentrale destinasjoner (f.eks. hovedstad eller regionsenter), tilgang til sykehus, tilgang til et internasjonalt flyrutenett etc., men eventuelle standarder gir ingen bindinger ut over å danne et rammeverk for hvordan et FOT-tilbud skal utformes. Slike standarder vil kunne ha den funksjon at de kan sette noen politiske rammer knyttet til tilgjengelighet som kan gi noen føringer for hvordan transport-systemet bør legges opp. Dernest bør man søke etter samfunnsøkonomisk effektive løsninger som tilfredsstillende disse kravene.

En bør være oppmerksom på at en streng fortolkning av gitte standarder vil kunne gi høye kostnader, dersom eksempelvis det lokale markedet er lite og/eller det må bygges dyr, fast infrastruktur eller anskaffes kostbare driftsmidler for å kunne oppfylle dem. Et eksempel på sistnevnte er dersom en må anskaffe et ekstra fly for å sikre tilstrekkelig kapasitet på en morgenavgang. Derfor synes det hensiktsmessig at slike standarder også følges av en samfunnsøkonomisk analyse, der en under knappe budsjetter kan få et bedre grunnlag for å prioritere.

Når det gjelder nyere arbeid knyttet til EU 1008/2008 så ble det gjort en gjennomgang i 2019. Den peker på et behov for avklaring og presisering av følgende elementer:

- Kriteriene for når en FOT-rute skal kunne tilbys, er svært generelle. Det brukes beskrivelser som «utkantsregion», «en region under utvikling», «lav trafikk», «avgjørende for økonomisk og sosial utvikling». Det er sagt lite spesifikt om hva som skal til før en FOT-rute i for sterk grad konkurrerer med alternativ transport.
- Det er for svak konkurranse i anbudene, noe som blant annet kan skyldes små volumer, spesielle flyoperative forhold, liten tilgang på egnede fly, komplekse kontrakter og korte tidsfrister mellom tildeling og igangsetting.

Dette er i og for seg kjente ting som har vært påpekt ved flere anledninger. Williams og Pagliari (2004) peker på at det i mange land ikke finnes klare kriterier for inkludering av ruter i FOT-ordningen, og at EU-reglene er forholdsvis upresise på dette feltet, som vist ovenfor. Sverige har et opplegg der utlysning er basert på nokså faste kriterier for hvilke ruter som underlegges et FOT-regime, beskrevet blant annet i Trafikverket (2019). I USA

har man en lignende ordning kalt Essential Air Services (EAS), der avstand til større flyplass og støttebeløp per passasjer vektlegges. Reynolds-Feighan (1995) har evaluert ulike kriterier i en rekke forskjellige land, herunder i USAs EAS, og argumenterer for at mer klare retningslinjer og kriterier for valg av flyruter som skal inn under FOT-regimet vil føre til en mer transparent prosess og større effektivitet i bruken av offentlige midler opp mot hvilke regionale behov som dekkes.

Selv om transparente retningslinjer på EU-nivå isolert sett vil kunne fremme en høyere grad av effektivitet, så er det en forholdsvis stor variasjon mellom de ulike FOT-rutene (geografisk, demografisk, etterspørsel, tekniske krav, lengde på rute, værforhold, lengde på rullebane etc.). Dette vil sette klare føringer i valg av kriterier, og vil føre til begrensninger i forhold til hvorvidt retningslinjer kan utformes på et høyt myndighetsnivå. Dette er antakelig noe som kan forklare hvorfor kriteriene er EU 1008/2008 er formulert som de er. Man har blant annet adgang til å lage egne modeller for fastsettelse av billettpriser, eksempelvis basert på en maksimalpris eller en maksimal gjennomsnittspris (som man gjør i Sverige). Fordelen med den siste modellen er at en maksimal gjennomsnittspris vil tillate en høyere maksimalpris i perioder med kapasitetspress. Dersom man går til et slikt skritt, må dette motsvares av lavere priser utenom trafikktoppene. Dette kan gi noen samfunnsmessig gode tilpasninger fordi man kan oppnå å få en bedre kapasitetsutnyttelse både under og utenom trafikktoppene. I forbindelse med kommende anbudsrunder i Trøndelag så har vi kort nevnt hvordan ulike prismodeller kan bidra til å balansere etterspørselen.

Vi har ikke kunnet identifisere noen vesentlige endringer i EU 1008/2008 sammenlignet med det som lå til grunn i inneværende anbudsperiode. Det kan nevnes at det i forskrift om lufttransport i EØS nevnes i del 4, §§ 13 og 14 gis adgang til å velge anbud med forhandlinger som konkurranseform. Om dette er en endring fra inneværende anbudsperiode er litt uklart. Rådsforordning 2020/696 nevner noen unntaksregler knyttet til Covid-19 og mulighet for å kunne forlenge inngåtte kontrakter.

## 4 Økonomiske konsekvenser ved overnatting av fly på RVK

Widerøes Flyveselskap ASA har overnattende fly i Rørvik på virkedager pr. i dag. Flyene står ute. Det er vanlig å legge følgende kostnader ved en overnatting til grunn:

- Overnattingskostnader
- Transport av crew til/fra hotell
- Diettkostnader

Alle disse punktene bør regnes i forhold til en basissituasjon. Utgangspunktet bør være at både fly og crew må overnatte et sted, spørsmålet er hvor stor merkostnaden utenfor en base der det er større sannsynlighet for at crewet bor hjemme, er. Skal det flys morgenganger som ankommer TRD som i dag, vil dette i praksis kreve overnatting utenfor TRD. Vi tar ikke hensyn til at flere overnattinger enn i dag i realiteten vil kreve økt fartøykapasitet (flere fly), noe som er rimelig all den tid beslutningsproblemet sannsynligvis vil være knyttet til å redusere antall overnattinger. Ved et økt antall overnattinger så vil det påløpe en høyst usikker men antakelig betydelig kostnadsøkning som følge av investering og fast vedlikehold, der nivået vil avhenge av hva slags ruteproduksjon denne maskinen kan benyttes i.

Slik det flys i dag, er det mye som tyder på at 2 sett med mannskap må overnatte, på grunn av hviletidsbestemmelser hjemlet i **Forskrift om arbeidstid mm for besetningsmedlemmer i sivile luftfartøyer (BSL D 2-4)**. Seneste ankomst RVK fra TRD er kl. 2220 og første avgang er kl. 0645. Dette betyr at i alt inntil 6 personer må overnatte.

Bo-kostnadene ved overnatting kan løses på ulike måter, som leie av hus/leilighet og hotell. Dersom vi forutsetter 1000 kr/natt for et enkeltrom og 30 persondøgn i uka i 48 uker, så blir årskostnaden rundt 1,4 mill. kr. Med anslagsvis 600 kr. i diett ved opphold utenfor hjemmet gir dette knappe 900 000 kr i tillegg. Det kan tenkes rimeligere løsninger i form av leiligheter. Leieprisen for en fireroms leilighet pr. crew kan anslås til 15 000 kr/måned, si maksimalt 400 000 kr i sum for to leiligheter. Så en overnatting med dagens rutemønster vil i praksis kunne ligge på et sted mellom 1,3 og 2,3 mill. kr. I tillegg kommer et mindre beløp til transport til og fra flyplass, anslagsvis maksimalt 150 000 pr. år dersom vi forutsetter 600 kr tur/retur pr. 2 crew pr. natt.

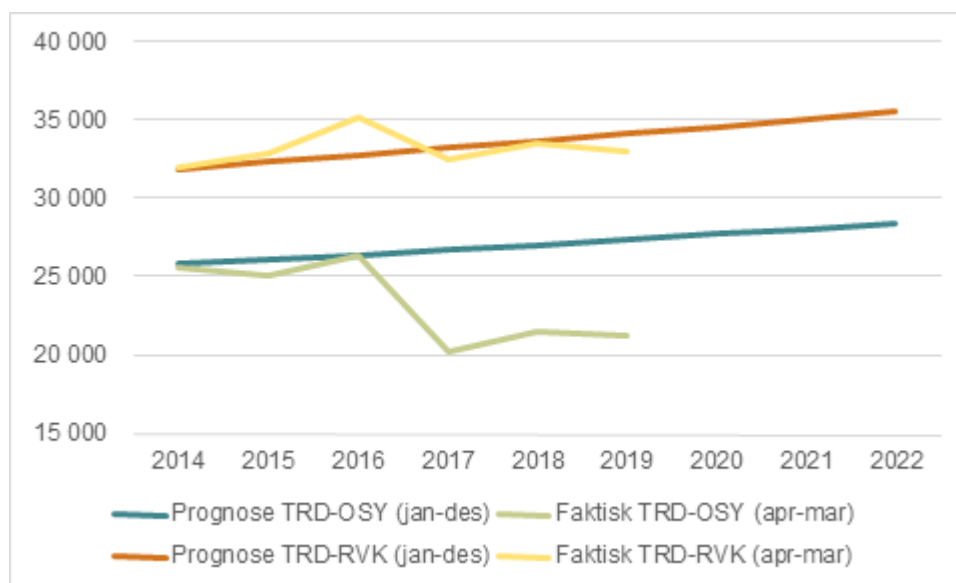
## 5 Trafikkprognoser

### 5.1 Trafikkutviklingen i inneværende anbudsperiode

I MFM-rapport 1509 ble det presentert strekningsbaserte trafikkprognoser til 2022. Veksten ble anslått til 1,2 prosent årlig for Namsos og 1,3 prosent årlig for Rørvik.

Som figur 3.1 viser, har trafikken til Rørvik utviklet seg omtrent som forventet utover variasjon fra år til år, og lå i 2019 litt under prognosen. Årlig vekst fra 2014 til 2019 endte opp på 0,6 prosent.

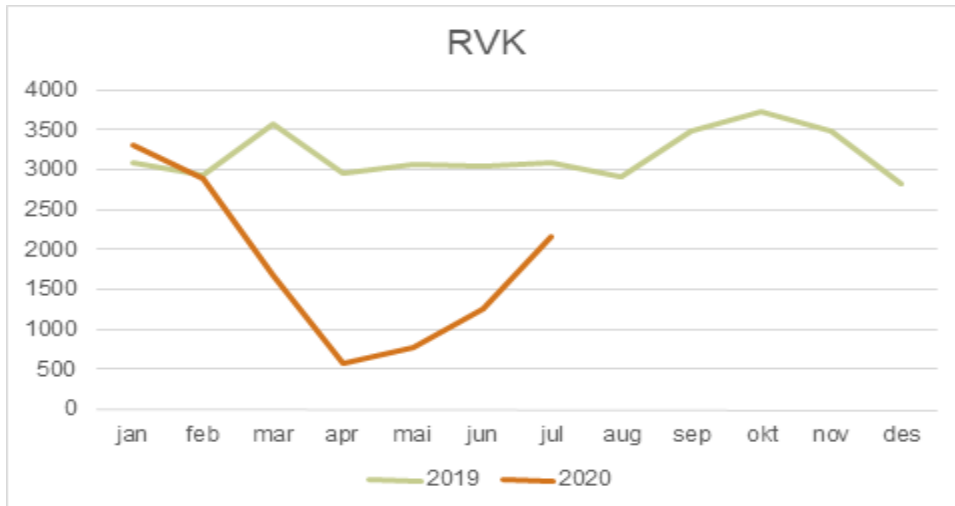
Trafikken til Namsos utviklet seg omtrent som forventet fram til starten av inneværende anbudsperiode (1.april 2017), da trafikken falt med 23 prosent. Hovedårsaken antas å være opphøret av mellomlandinger på Namsos på rutene mellom Mosjøen og Trondheim. Etter ruteomleggingen har veksten vært omtrent som forventet, men med på et langt lavere nivå enn tidligere.



Figur 5.1: Prognose og statistikk for Trondheimsrutene på Namsos og Rørvik. Kilde: Widerøe.

I 2020 har trafikken fram til og med juli utviklet seg svært negativt på grunn av nedstenging av næringsliv og reiseaktivitet som følge av den pågående pandemien. Med gradvis gjenåpning i månedene etterpå har det vært stigende trend siden april. Per august 2020 er den videre utviklingen svært usikker pga. økende smittetall.

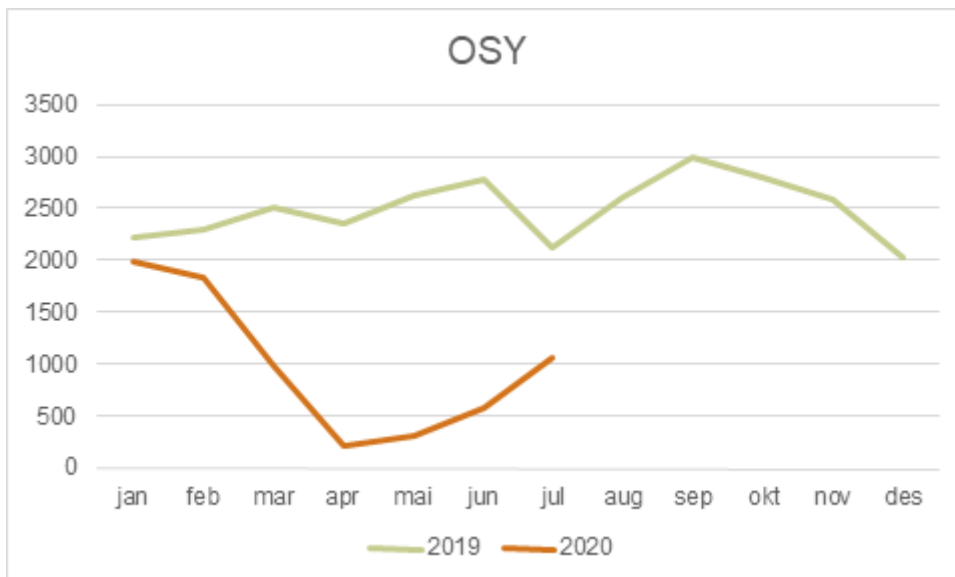
For lufthavnene foreligger det oppdaterte trafikk tall for hver måned. Disse viser foreløpig at trafikken kommet/reist på Rørvik lufthavn i april 2020 falt til 20 prosent av nivået i 2019 men siden har økt til 70 prosent i juli 2020. Ved utgangen av juli var total trafikkreduksjon i 2020 på 42 % i forhold til 2019.



Figur 5.2: Passasjerer kommet/reist Rørvik lufthavn i 2019 og 2020 etter måned.

Til/fra Namsos lufthavn falt trafikken til 9 prosent av nivået i 2019 i april 2020 for så etter hvert å øke til 50 prosent av 2019-nivået i juli. Ved utgangen av juli var total trafikkreduksjon i 2020 på 59 % i forhold til 2019.

På Namsos står bortfallet av Oslo-ruten for mye av nedgangen, etter at tilbudet ble gradvis redusert fra oktober 2019 til det bortfalt helt i løpet av januar 2020. Nedgangen i trafikk hittil i 2020 utenom Oslo-ruten anslås til 40-45 prosent. I de så langt siste pandemi-frie månedene januar-februar 2020 anslår vi at trafikken utenom Oslo-ruten økte med omtrent 5 prosent i forhold til året før.



Figur 5.3: Passasjerer kommet/reist Namsos lufthavn i 2019 og 2020 etter måned.

### Trafikkutviklingen fremover

Trafikkprognosene er fordelt på 3 segmenter:

- Nordmenns flyreiser mellom norske destinasjoner
- Utlendingers flyreiser mellom norske destinasjoner
- Tilslutningsreiser til utlandet

Prognosene for norsk trafikk til norske destinasjoner bygger på referansealternativet i siste publiserte transportframskriving til bruk i NTP, gjengitt i Madslie mfl. (2019 a og b). Disse er deretter justert basert på reviderte inntektsvurderinger og befolkningsprognoser og fordelt på lufthavner ut fra forventet befolkningsvekst. En mer omfattende oppdatering av trafikkprognosene på lufthavnene er ifølge kilder i Avinor planlagt gjennomført senere i 2020.

Tilslutningsreiser til utlandet og utlendingers flyreiser i Norge fanges ikke opp av transportframskrivingene og framskrives i takt med foreløpige utlandsprognoser for Oslo lufthavn. Andelen tilslutningsreiser og utlendinger i RVU har variert en del, men lå i 2017-2019 på 7 prosent av trafikken på Namsos og 10 prosent av trafikken på Rørvik.

## 5.2 NTP-framskrivingene

De økonomiske vekstutsiktene til 2023 er basert på de makroøkonomiske utsiktene i Konjunkturtrendene 2020/2 (SSB 5.juni 2020). For utviklingen etter 2023 bygger vi på forutsetningene i NTP-framskrivingen i Madslie mfl. (2019 a og b). Befolkningsutviklingen bygger på Statistisk sentralbyrås siste regionale befolkningsframskriving (oppdatert 18.august 2020) for personer over 12 år. For øvrig regnes det her i hovedsak med uendret flytilbud og uendret reelt prisnivå på flybilletter.

Forutsetningene for økonomisk vekst og for befolkningsvekst for Norge, Trøndelag og de berørte kommunene er gjengitt i tabell 3.1.

Tabell 5.1: Forutsetninger om økonomisk utvikling og befolkningsvekst. Gjennomsnittlig årlig vekst. Kilde: Madslie m fl (2019) og SSB.

År	Privat konsum	Befolkningsvekst (personer over 12 år)			
		Norge	Norge	Trøndelag	Nærøysund
2019-23	1,7 %	0,8 %	0,9 %	-0,3 %	0,0 %
2023-27	2,8 %	0,7 %	0,7 %	0,2 %	0,2 %
2019-27	2,2 %	0,8 %	0,8 %	-0,1 %	0,1 %

Av tabell 3.1 fremgår det at det i SSBs framskrivingsalternativ MMMM ikke legges til grunn noen befolkningsendring av betydning i perioden 2019-2027 for personer over 12 år. For hele befolkningen (inkludert barn) legges det faktisk til grunn en årlig befolkningsreduksjon på 0,2-0,3 prosent i perioden.

Framskrivingen av innenlands flytrafikk i NTP-framskrivingen legger opp til en vekst i nordmenns innenlandske flyreiser på 0,44 prosent per år i perioden 2018-2030.

De viktigste generelle forutsetningene her er en årlig vekst i privat konsum på 2,75 prosent og en total befolkningsvekst (13+) på omtrent samme nivå som i tabell 3.1.

I forhold til NTP-framskrivingen er utsiktene til vekst i privat konsum i tabell 3.1 dermed redusert med 0,4-0,5 prosent. Med utgangspunkt i følsomhetsanalysene i Madslie mfl. (2019b) anslår vi effekten av dette til 0,1 prosentpoeng lavere årlig trafikkvekst. En revidert nasjonal framskriving blir dermed på 0,3-0,4 prosent per år, altså ca. 0,4-0,5 prosent lavere enn forutsatt befolkningsvekst. For Namsos og Rørvik tilsvare det i utgangspunktet en årlig trafikkreduksjon på rundt 0,4-0,5 prosent. Legger vi til grunn 2,5 prosent årlig vekst i utlendingers flyreiser og tilslutningstrafikk til utlandet får vi en svakt negativ utvikling (-0,2 prosent per år) i perioden 2019-2027 for begge strekningene.

I NTP-framskrivingene er det også tatt hensyn til to vegprosjekter som forkorter reisetiden mellom Trondheim og Namsos<sup>1</sup>. Det første prosjektet ble fullført 2. april 2020 og forkortet reisetiden mellom Trondheim og Namsos med 9 minutter. Reisetiden mellom Namsos by og Trondheim lufthavn er dermed redusert til 2 timer og 24 minutter. Det andre prosjektet skal fullføres senest 2027 og vil redusere reisetiden med ytterligere 5 minutter. Prosjektene gjør det relativt mindre attraktivt å fly på strekningen, på den annen side medfører utbyggingen bompenger som øker reisekostnadene. Alt i alt kan dette tilsi noe mindre flytrafikk mellom Trondheim og Namsos.

Konklusjonen fra drøftingen over er at NTP-framskrivingene ikke gir grunnlag for forventninger om trafikkvekst på noen av relasjonene.

### 5.3 Egne vurderinger

NTP-framskrivingene viser utviklingen i etterspørsel etter transport, bygger på modellering av etterspørsel i hele Norge, og forutsetter i hovedsak tilgjengelig kapasitet, uendret ruteføring og uendret kontaktmønster. Vi vil derfor også drøfte særskilte forhold som kan påvirke utviklingen.

#### Redusert reiseetterspørsel under pandemien

Pandemien i 2020 har redusert antallet flyreiser dramatisk. Norsk innenlandstrafikk var i juli 2020 redusert med 38 prosent i forhold til juli 2019, men med stigende trend siden april.

Det er vanskelig å si hvor lenge pandemien vil slå direkte ut på flytrafikken, men vi velger her å legge til grunn at de direkte effektene i hovedsak er tilbaketrukket i 2022.

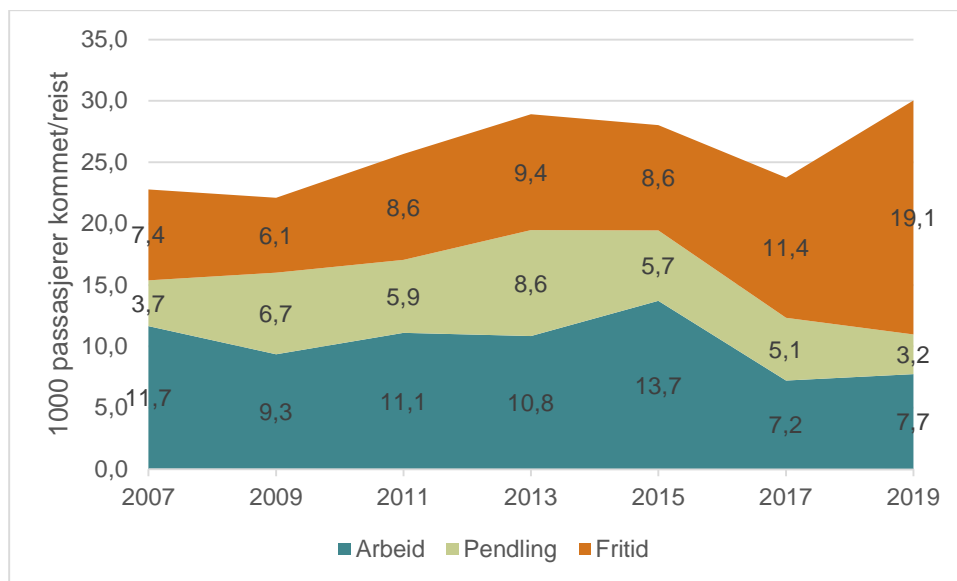
#### Endringer i kontaktmønster som følge av pandemien

I perioden med pandemi har innslaget av digitale møter og møteplasser økt dramatisk på bekostning av fysiske møter og møteplasser. Selv om vi ikke har noe tallmateriale som belyser dette direkte er det mye som tyder på at pandemien har økt hastigheten i en prosess i retning av digitale møter. Kompetanse og vaner mht. digitale møter har nådd et nivå som gjør det enda mer aktuelt enn tidligere å erstatte fysiske møter som forutsetter tidkrevende flyreiser med digitale møter. Vi regner med at forretningsreiser kan erstattes av digitale møter i en eller annen utstrekning mens pendling og fritidsreiser ikke påvirkes når pandemien er over.

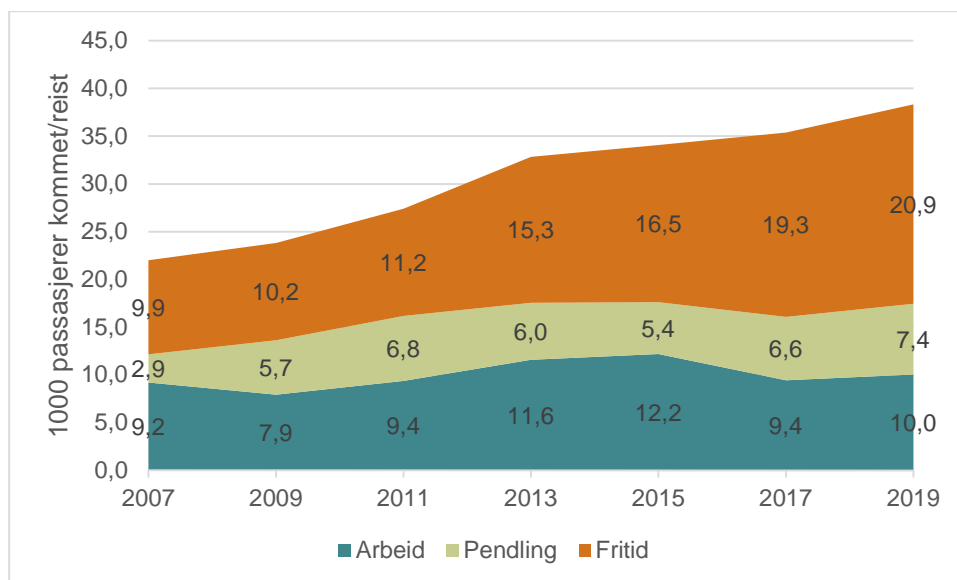
På Namsos lufthavn har vektet antall forretningsreiser i RVU ligget rundt 10 000 i årene 2007-2013, men har falt til omtrent 8000 i 2017-2019. På Rørvik ligger antallet forretningsreiser rundt 10 000. Det er primært de 8000/10 000 forretningsreisene som vi tror kan bli påvirket på grunn av ytterligere digitalisering. Samtidig ser vi ikke bort fra at noe av den potensielle forretningstrafikken ikke blir betjent i referansesituasjonen pga. høyt belegg på morgen-ruten. Vi tar derfor ikke hensyn til dette i trafikkprognosen.

---

<sup>1</sup> Fv 17/720 Dyrstad – Sprova – Malm og E6 Ranheim – Åsen



Figur 5.4: Passasjerer kommet og reist Namsos lufthavn etter formål. Kilde: RVU.



Figur 5.5: Passasjerer kommet og reist Rørvik lufthavn etter formål. Kilde: RVU.

### Bortfall av Oslo-ruten

Det er usikkert om Oslo-ruten fra Namsos vil satt opp igjen, men i lys av generelle signaler fra operatøren om stadig dårligere lønnsomhet på kommersielle ruter legger vi til grunn at ruten ikke kommer tilbake med det første.

Som figur 5.4 antyder ble ruten åpenbart primært benyttet av fritidspassasjerer, så spørsmålet er hvor mange av disse som fremover vil benytte FOT-ruter til Trondheim for videre flyreiser til Oslo.

På Namsos lufthavn falt trafikken kraftig i 2017 på grunn av ruteomlegginger allerede før Oslo-ruten kom i gang, og først med Oslo-ruten i gang økte trafikken igjen. Det tyder på at Oslo-ruten skapte et nytt marked som ikke i særlig grad erstattet FOT-ruter via Trondheim. Etter at ruten forsvant indikerer Avinors statistikk likevel en trafikkvekst på 5-10 prosent på ruten Namsos-Trondheim i januar-februar 2020 i en periode med generell utflating av



innlandstrafikken. Januar-februar er generelt lavsesong for fritidsreiser, og i perioder med større innslag av fritidstrafikk er det rimelig å tro at effekten vil være større. Vi legger derfor skjønsmessig til grunn 10 prosent ekstra trafikkvekst for strekningen Namsos-Trondheim avhengig av at Oslo-ruten forblir nedlagt.

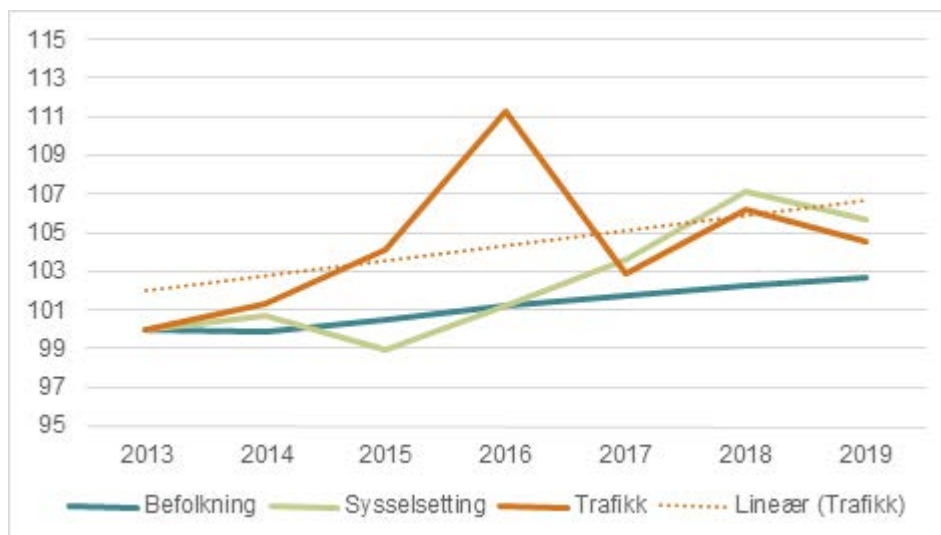
Også fra Rørvik har det vært betydelig trafikk til Oslo via Namsos-Oslo ruten, men i mindre omfang enn fra Namsos. Her legger vi til grunn færre ekstra passasjerer samtidig som ruten Rørvik-Trondheim har flere passasjerer enn Namsos-Rørvik. Vi legger derfor skjønsmessig til grunn 5 prosent ekstra vekst.

### Næringsutvikling

Næringslivet i Nærøysund preges ifølge strategisk næringsplan 2020-2030 av bedrifter innen basisnæringer (industri, fisk/akvakultur, landbruk og teknisk/vitenskap og regionale næringer (engros, bygg/anlegg, finans, tjenesteyting, transport). Utenom landbruk stod disse næringene for 54 prosent av sysselsettingen i 2018 og antall sysselsatte økte med 5 prosent fra 2014. Reiseliv (aktiviteter, overnatting og servering) stod til gjengjeld for kun 3 prosent av sysselsettingen.

Næringsplanen har i korte trekk har til formål å utvikle 1000 flere arbeidsplasser totalt innen 2030, noe som tilsvarer ca. 1,5 prosent per år. Et prosjekt som allerede er i gang er blant annet utbygging av ny laksefabrikk som vil utvide kapasiteten i eksisterende fabrikk til det tre-dobbelte.

Det er vanskelig å vurdere i hvilken utstrekning planen vil slå til, men siden 2008 har sysselsettingen i Nærøysund økt med 1 prosent per år samtidig som befolkningen økte med 0,6 prosent per år. Ser vi på de 6 årene fra 2013 til 2019 økte sysselsettingen med 0,9 prosent per år, befolkningen med 0,4 prosent per år og trafikken på strekningen Rørvik-Trondheim med 0,7 prosent per år som illustrert i figur 5.6.



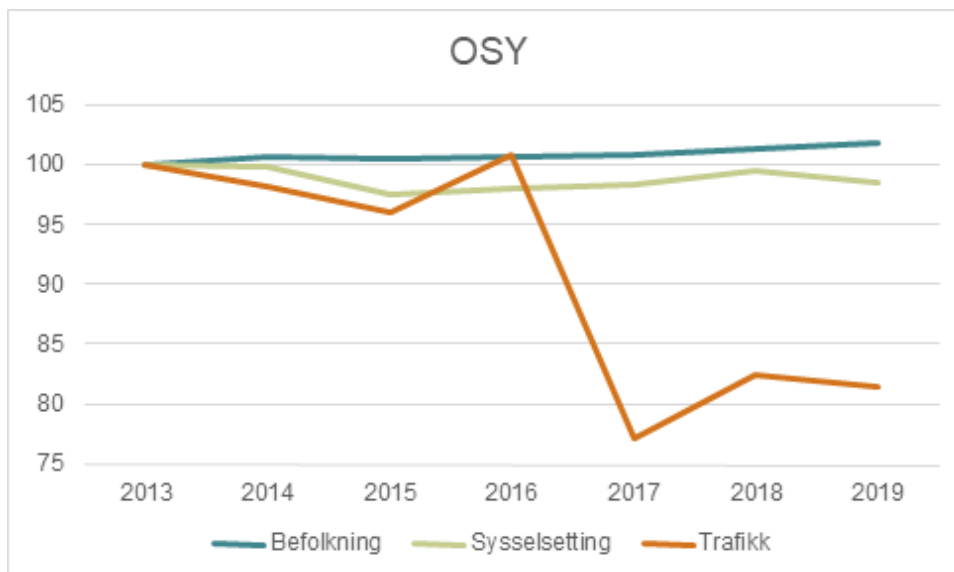
Figur 5.6: Befolkning og sysselsetting Nærøysund og betalende passasjerer Trondheim-Rørvik. Indeksert. Kilde: SSB og SD.

Trafikken økte dermed omtrent i takt med gjennomsnittet av sysselsettingsvekst og befolkningsvekst. I prognosene fremover er det stor avstand mellom SSBs befolkningsframskrivning på -0,1 prosent og strategisk næringsplans sysselsettingsvekst på 1,5 prosent per år, og det virker lite trolig at begge deler vil slå til. Som et kompromiss legger vi her til grunn en

vekst på 0,8 prosent per år som er et gjennomsnitt av befolkningsvekst fra SSB på -0,1 prosent og sysselsettingsveksten i strategisk næringsplan på 1,5 prosent.

Sysselsettingen i Namsos preges ifølge Næringsanalyse Namsos kommune i mindre grad av basisnæringer og regionale næringer. Utenom landbruk stod disse næringene for 34 prosent av sysselsettingen i 2016 etter en reduksjon på 7 prosent siden 2009. Her står reiseliv for 4 prosent av sysselsettingen.

Total sysselsetting i Namsos/Overhalla har variert rundt 9350 siden 2008 uten tendenser til vekst, og vi legger til grunn at denne situasjonen vil fortsette i prognoseperioden og ikke gi noen vekstimpulser.



Figur 5.7: Befolkning og sysselsetting Namsos og Overhalla og betalende passasjerer Trondheim-Namsos. Indeksert. Kilde: SSB og SD.

Utviklingen siden 2013 vises i figur 5.7 som viser at befolkningen har økt noe, sysselsettingen har avtatt noe mens trafikkt utviklingen ikke viser noen klar tendens utover nedgangen i 2017.

## 5.4 Resulterende trafikkprognoser

Trafikkprognosene fremgår av tabell 5.2, der trafikken antas å øke med ca. 10 prosent fra nivået i 2019/20.

Tabell 5.2: Trafikkprognoser for FOT-rutene. Middels scenario for hvert år og høyt/lavt scenario for 2026/2027.

	Trondheim-Namsos	Trondheim-Rørvik
2019/20	21 247	33 015
<u>Middels scenario</u>		
2022/23	23 400	35 500
2026/27	23 400	36 700
Lavt scenario 2026/27	19 000	33 000
Høyt scenario 2026/27	27 500	40 000

Middels scenario bygger på:

1. Bortfall av Oslo-rute: 10 prosent vekst for Namsos og 5 prosent vekst for Rørvik
2. Vekst pga. befolknings- og sysselsettingsvekst: 0,8 prosent per år på Rørvik.

Trafikkprognosene i tabell 5.2 gjenspeiler forventet utvikling i etterspørselen med gjeldende rutetilbud og prisstruktur, men er naturligvis usikre og blant annet avhengige av at situasjonen i luftfarten etter hvert normaliseres. I tillegg kommer usikkerhet knyttet til eventuelle endringer i ruteprogrammet.

På strekningen Trondheim-Namsos har trafikken siden 2012 variert mellom 20 000 og 26 000 per år ifølge Widerøe. Usikkerheten er primært knyttet til:

1. Kommersielle ruter. Oslo-ruten kan komme tilbake, men antagelig bare hvis alle andre forhold slår positivt ut og situasjonen normaliseres. Her anslås den potensielle negative effekten til 10 prosent for Namsos og 5 prosent for Rørvik i tråd med forutsetningene for prognosen. Effekten er dessuten usikkert anslått.
2. Andre ruteomlegginger. I forrige anbudsperiode hadde Namsos-relasjonen 6000 flere passasjerer. En omlegging i retning av forrige ruteprogram kan gi betydelig høyere trafikk.
3. Generell vekst. I løpet av 7 år er det realistisk å regne med avvik på i hvert fall 10 prosent i hver retning.
4. Normalisering av luftfarten. Ved manglende eller utsatt normalisering etter koronakrisen mener vi at en bør ta høyde for inntil 30 prosent lavere etterspørsel de første årene i tråd med reduksjonen vi har sett i det siste. Avinor opplyser per 25. august 2020 at trafikken igjen ser ut til å falle etter en (etter forholdene) høy sommertrafikk innenlands.

I et høyt scenario får Rørvik 10 prosent høyere vekst mens Namsos får 20 prosent i stedet for 10 prosent vekst som følge av ruteomlegginger.

I et lavt scenario reduseres veksten reduseres med 1,5 prosent per år og effekten av Oslo-ruten inntreffer ikke.

## 6 Om kapasiteten på morgenflyet Namsos-Trondheim

Første fly fra Rørvik har avgang kl. 0645, etter å ha overnattet på Rørvik. Dette går via Namsos, og ankommer Værnes 0750. Kapasiteten på denne avgangen er begrenset, og knappheten oppstår fra Namsos til Værnes. Avsnitt 2.5 viser kapasitetsutnyttelsen på morgenavgangen fra Namsos (OSY) til Værnes (TRD) etter ukedag og gjennomsnitt for 2019, der vi ser at særlig mandag har en svært høy kapasitetsutnyttelse. Tall fra Avinor viser en enda høyere utnyttelse, særlig for onsdager. Sistnevnte tall inneholder alle reisende, også ikke-betalende, som kan utgjøre posisjonering av mannskap og annet.

Over uken er gjennomsnittlig kabinfaktor oppgitt fra operatøren på 73 % på morgenavgangene, mens tall fra Avinor ligger noe høyere. En kabinfaktor på godt over 80 % indikerer en fare for kapasitetspress. Inkludert ikke-betalende passasjerer så kunne vi se denne situasjonen i 2019. Det er særlig på mandager at reisende kan risikere å ikke få plass (bli avvist). Tall fra Widerøe AS viser at 7 avganger var fulle i 2019. Dette er ikke et høyt antall, men det kan ikke utelukkes at selv en svak vekst framover vil kunne forsterke problemet. Vi kan heller ikke se bort fra at et kapasitetspress kan medføre en trafikkavvising, f.eks. ved å flytte til en senere avgang eller å ta bilen til Værnes. Denne merkostnaden ligger etter våre beregninger på rundt 625 kr. pr. passasjer, en vei (Svendsen og Bråthen 2015, oppdatert med nye tidsverdier). På den annen side så ligger det nå en grunnleggende usikkerhet knyttet til hvordan den pågående koronapandemien kan ha påvirket reisevaner og bruk av digitale møter. Dette kan trekke i retning av lavere belegg på morgenavgangene i ganske lang tid framover.

Tilgang på kapasitet vil være et vesentlig usikkerhetsmoment i den kommende anbudsrunderen. Dersom gjeldende operatør kommer til å fortsette er det også usikkert om materiellkapasiteten vil kunne økes uten betydelige tilleggskostnader. Morgenavgangene utgjør en viktig tilknytning for alle de lokale lufthavnene i området inn mot Værnes. Dagens operatør, WF, opplyser at dagens fartøykapasitet er fullt utnyttet, og at ekstra kapasitet følgelig må leies eller kjøpes. Alle lufthavnene i området har behov for en tidlig morgenavgang til nærmeste regionale lufthavn.

Med grunnlag i konkurranseforholdene ved tidligere anbud så kan det være en stor sannsynlighet for at tilgangen på fly vil være en begrensende faktor. Dette er begrunnet i at dagens operatør, som har vunnet de aller fleste anbudsrutene i dette området gjennom de anbudskonkurransene som har vært avholdt, ikke har ledig kapasitet på morgenavgangene. I et system med rimelig godt balansert kapasitet så vil dessuten samtidighet i morgenavgangene medføre at økt fartøykapasitet på disse avgangene høyst sannsynlig vil utgjøre en knapp faktor. Utover dagen har man større muligheter til å differensiere på avgangstidspunktene. Med mindre fly (15-19 seter) vil det bli nødvendig med 3 morgenavganger RVK-OSY-TRD for å overstige dagens kapasitet, med mindre man klarer å betjene de to lufthavnene med uavhengige sløyfer med mindre fly om morgenen. Man må uansett opp med 2 morgenavganger fra OSY i en separat sløyfe OSY-TRD ved bruk av mindre fly. Det var i 2019 i gjennomsnitt ca. 20 passasjerer på morgenavgangen fra Namsos som starter reisen der på mandager, hvor det fra før var i gjennomsnitt 13 passasjerer om bord i transitt fra Rørvik. Det betyr 33 passasjerer i gjennomsnitt på strekningen OSY-TRD på mandager

(28 i gjennomsnitt gjennom uken). Så er det et spørsmål om det i praksis lar seg gjøre å benytte mindre fly med tanke på kapasitetsutnyttelsen av 2-3 mindre fly i et begrenset ruteområde. Det er nemlig grunn til å regne med at det vil være behov for større fly på rutene fra TRD mot Helgeland, gitt det kapasitetsbehovet som finnes der, med grunnlag i analysene som ble laget i forkant av innværende anbudsrunder (Bråthen mfl. 2015). Skulle man vurdere en deling av sløyfen TRD-RVK-OSY-TRD med en egen morgenavgang fra Namsos med et 39-seters fly, vil det gi behov for et ekstra fly til å dekke behovet for et morgenfly fra Rørvik. Det vil kunne dekkes med en 19-seters fly, men det er høyst usikkert om dette flyet vil få en god utnyttelse gjennom resten av dagen.

På denne bakgrunn så mener vi at dersom man skal oppnå en bedret kapasitetstilpasning fra Namsos mot Værnes, så er det i realiteten kun to noenlunde kostnadseffektive muligheter; enten å få til en kombinasjon med morgenruter fra Helgeland til Værnes, eller å benytte billettprisene som rasjoneringsmekanisme. Vi skal se på kapasitetsforholdene for de tre mest aktuelle morgenrutene fra Helgeland, nemlig fra Sandnessjøen, Mosjøen og Brønnøysund til Trondheim. Gjennomsnittlig kabinfaktor anslås her til 55-60 %, noe varierende mellom de nevnte datakilder, operatør og Avinor. Brønnøysund har klart lavest belegg på mandager av de tre aktuelle lufthavnene på Helgeland, og mandagen er den mest pressede avgangen fra Namsos. Brønnøysund har også kortest flytid til Trondheim, 10 minutter kortere enn de to andre. Mo i Rana (MQN) er ikke tatt med i denne sammenhengen, fordi avgangene herfra viser en vesentlig høyere kapasitetsutnyttelse på dagens morgenruter til TRD. Denne relasjonen har dessuten lengst flytid i utgangspunktet.

Samtidig så har både Sandnessjøen (SSJ) lufthavn og Brønnøysund (BNN) lufthavn mulighet for å betjene større flytyper enn Namsos, og statistikken fra 2019 viser at dette skjer (tirsdag + onsdag for SSJ, alle dager unntatt torsdager for BNN). I skrivende stund (høsten 2020) er vi inne i en koronapandemi, og nettsøk indikerer at det kun benyttes 39-seters fly fra disse flyplassene i dag. Selv om det kan ta en del tid å få tilbake fullt trafikkvolum etter pandemien, så finner vi det lite gunstig å innføre en binding til maksimalt 39-seters fly fra disse to flyplassene, fordi dette er maksimal flystørrelse for Namsos lufthavn.

Vi står derfor igjen med en ruting av morgenavgangen fra Mosjøen via Namsos som eneste praktiske mulighet. Det gir en teoretisk gjennomsnittskapasitet for å ta med passasjerer fra Namsos på rundt 15 passasjerer. En bør i dette bildet også ta i betraktning at en slik løsning kan medføre høyere billettpriser for de reisende fra Mosjøen. Et avbøtende tiltak vil kunne være å redusere maksimalprisen eller maksimal gjennomsnittspris herfra, dersom en mellomlanding på Namsos stilles som et krav i utlysningen, noe som kan få betydning for nivået på FOT-tilskuddene. En slik løsning vil selvsagt innebære at de to FOT-kjøperne, Nordland og Trøndelag, bør omforenes om den.

Tidsulempene ved å mellomlande er minst 30 minutter, og ut fra belegg er det mulig å se litt på de samfunnsøkonomiske kostnadene ved en mellomlanding. Det er ifølge dagens operatør som nevnt kun et fåtall avganger i året som er fulle når det gjelder betalende passasjerer, og det gir i utgangspunktet ingen åpenbar begrunnelse for å iverksette dyre tiltak. Vi ser også hen til Avinors statistikk, som inkluderer alle passasjerer om bord (det er en del forflytninger av mannskap mv som gir et noe høyere faktisk belegg enn kun betalende), og som indikerer noe større kapasitetspress, samlet sett. I henhold til dagens operatør krever ekstra morgenavganger ny fartøykapasitet, noe som er kostbart.

Vi gjennomfører en betraktning der vi tar utgangspunkt i at det etableres en mellomlanding MJF-OSY-TRD på morgenen mandag-onsdag i kommende anbudsperiode. Vi regner med et belegg på ca. 24 passasjerer fra MJF pr. morgenavgang mandag-onsdag, rundt 72 i sum for de tre dagene. Hver av disse vil da få økt sin tidsbruk med 30 minutter. Basert på Hoff og Bråthen (2020) er et anslag på gjennomsnittlig tidsverdi for reiser på denne type

flyplasser rundt 600 kr/time når vi regner med at rundt regnet 70 % er arbeidsbetingede reiser (Svendsen og Bråthen 2015). Med 72 passasjerer som må mellomlande i Namsos i 50 uker blir den årlige samfunnsøkonomiske kostnaden for passasjerene om lag 1 mill. kr. Når det gjelder merkostnaden ved 3 mellomlandinger pr. uke, så er også den beregnet til å ligge på rundt 1 mill. kr. Namsos ligger omtrent på rett linje mellom Mosjøen og Trondheim, men det påløper kostnader ved en ekstra landing og avgang. Dette er beregnet ved hjelp av en kostnadsmodell vist i Bråthen mfl. (2015), kap. 4.3. I korte trekk tar denne modellen hensyn til at kostnaden øker når man deler opp en direkteflygning i flere etapper. Vi har ikke beregnet ekstra kostnader ved bagasjehåndtering etc. Med det passasjervolumet som kommer fra Mosjøen så vil et rimelig anslag på merkostnadene ved en mellomlanding kunne ligge på rundt 2-2,5 mill. kr, hvorav rundt halvparten er kostnaden ved økt reisetid for passasjerene. Til sammenligning vil den årlige kostnaden ved tre ekstra avganger fra Namsos til Trondheim etter våre beregninger ligge på rundt 4 mill. kr, dersom vi forutsetter en dedikert flygning tur/retur Værnes med en 39-seters maskin. For en 19-seters maskin er kostnaden regnet til å ligge på i underkant av 3 mill. kr. årlig. Vi understreker at dette er gjennomsnittstall, der det ikke er tatt høyde for anskaffelse/leasing av ekstra kapasitet.

En passasjer fra Namsos som skal til Oslo eller lenger, er beregnet å få en merkostnad på 625 kr ved å kjøre til Værnes og fly derfra, som vist ovenfor. Legger vi dette til grunn, kan vi si at en merkostnad på 2,5 mill. kr for å få ekstra kapasitet fra Namsos ved hjelp av mellomlanding fra Mosjøen kan forsvares dersom 4000 flere passasjerer får et tilbud (ikke blir avvist). Dette er sannsynligvis over det antallet som i praksis vil bli avvist med dagens tilbud. Den ekstra kapasiteten på morgenavgangene fra Mosjøen mandag-onsdag vil uansett ikke kunne ta mer enn rundt 2300 passasjerer, i praksis kanskje maksimalt 2000 passasjerer. Det er usikkert om en mellomlanding dekker de samfunnsøkonomiske merkostnadene, sammenlignet med at disse relativt få passasjerene fra Namsos kjører til TRD og flyr videre derfra.

Det kapasitetspresset som i dag synes å være til stede på Namsos, kan likevel ha en større avvisningseffekt enn det statistikken indikerer. Folk forsøker kanskje ikke å bestille reisen av to grunner, enten fordi de ikke regner med at det er plass, eller fordi de regner med at billettprisene er høye på grunn av knapp kapasitet. I tillegg så kan en mulig kapasitetsutvidelse understøtte et høyt vekstscenario, som vist i kapittel 5.5 om trafikkprognoser. Vi har imidlertid ikke informasjon pr. i dag til å kunne detaljere dette ytterligere, fordi de to settene av informasjon som vi har ikke gir eksakt informasjon om omfanget av hverken faktisk eller potensielt antall avviste passasjerer. Støtter vi oss på informasjonen fra operatøren som tilsier at kun et fåtall avganger har overskuddsetterspørsel av betalende passasjerer, så vil en utnyttelse av ledig kapasitet på morgenruta fra Mosjøen kunne gi rom for å tiltrekke svært mye av potensielt avvist trafikk.

Den andre muligheten er å øke billettprisene på morgenavgangen for reisende Namsos-Trondheim. En kan for eksempel tenke seg at prisen på fleksibel billett på morgenavgangen fra Namsos settes til samme nivå som fra Rørvik. Det betyr en prisøkning på rundt 11 %, vurdert ut fra en del morgenavganger søkt ca. en måned fram i tid. Studier gjengitt og gjennomført i Bråthen mfl. (2018) tilsier en relativt lav priselastisitet, på ned mot -0,3 for forretningsreiser. Dette betyr at en 10% prisøkning avviser 3% av trafikken. For Namsos så kan denne elastisiteten øke relativt raskt med store prispåslag, fordi man da vil kunne nærme seg et nivå der man står i fare for å tangere kostnadene ved å kjøre til Trondheim. Innenfor en prisøkning opp til nivået for fleksible billetter fra Rørvik kan vi kanskje vente en 3-5% trafikkbortfall, tilsvarende rundt 1 passasjer i gjennomsnitt pr avgang. Dette vil ikke bidra i nevneverdig grad til å øke kapasiteten. Kapasitetsutnyttelsen på avgangene mandag-onsdag vil fremdeles ligge på rundt 80% eller noe høyere, noe som indikerer at enda høyere billettpriser må til dersom dette skal brukes til å regulere kapasiteten. En

maksimal gjennomsnittspris vil kunne gi operatøren større frihet til å differensiere prisene, men det vil som nevnt være en reservasjonspris knyttet til når det vil være mer hensiktsmessig for de reisende å kjøre til TRD og fly derfra.

## 7 Beregning av tilbudt kapasitet på strekningene RVK-TRD og OSY TRD, med foreslått krav til ruteføring

### 7.1 Overordnet

Nedenfor skal vi presentere vårt forslag til løsning for dette ruteområdet, basert på gjennomgangen av passasjervolumer og kapasitetsforhold i kapittel 2. Følgende overordnede tilnærming for grad av spesifisering i utlysningen foreslås:

- Første avgangs- og siste returtidspunkter kan fastsettes med bakgrunn i den transportstandard som man har valgt i inneværende anbudsperiode.
- Tilbudt kapasitet tilpasses trafikkstrømmene beskrevet i kapittel 2, men uten at det stilles ytterligere krav i form av en bestemt rutetabell. En slik tabell bør imidlertid kunne kreves som en del av tilbudsdokumentasjonen, og tillegges en viss vekt basert på transparente kriterier, eksempelvis dersom det i tillegg til oppfyllelsen av eksplisitt nevnte kriterier kan tilbys en kveldsavgang etter kl. 20 og en midt på dagen, i likhet med det som vi anbefalte for inneværende anbudsperiode.
- Vi anbefaler også å ta hensyn til at enkelte strekninger kan kreve at det er en viss ekstra kapasitet der det kan forventes mye annen trafikk i tillegg. Spesifikt har vi sett på morgenavgangen fra Namsos, som etter det vi kan se kan betinge et samarbeid med Nordland.
- God korrespondanse vil være særlig viktig mellom morgenflyene til TRD og rutene videre mot OSL. Ankomst TRD senest 0800 oppfylles i dagens ruteprogram, men dagens ruteprogram TRD-OSL tillater seneste ankomst 0830, som er kravet i inneværende avtaleperiode.
- Vi vil også anbefale minst 3 frekvenser i hver retning.
- Vi tror ikke at flystørrelse nødvendigvis bør spesifiseres i utlysningen
- Ut fra det som vi skriver om hensiktsmessigheten i et samarbeid med Nordland, så bør det gis anledning til å kombinere tilbudspakker som utlyses fra disse fylkene. Det vil imidlertid, på generelt grunnlag, være en velkjent avveining mellom størrelsen på pakker, tillatt kombinasjon og muligheter for å tiltrekke flere tilbydere. Dette er et forhold som man bør være oppmerksom på. Forventer man svært få tilbydere, kan det tale for større pakker. I denne sammenheng vil en slik avveining eventuelt gjelde for den pakken i Nordland som grenser mot Trøndelag.
- Kapittel 5 gir en forventet trafikkvekst i perioden som vi mener vil kunne håndteres med de foreslåtte kapasitetskrav gjennom hele perioden.



## 7.2 Beregning av antall tilbudte seter

Tabell 7.1 viser FOT-rutene for Nord-Trøndelag med dagens og foreslåtte kapasitetskrav. Vi har som nevnt ikke gått inn på å spesifisere hvilke sløyfer som i praksis bør flys, med unntak av behovet for å vurdere en konkret kobling til anbudet for Nordland, for å avhjelpe knapp kapasitet på morgenavgangene mandag-onsdag fra Namsos til Trondheim.

Tabell 7.1: Forslag til FOT for Nord-Trøndelag.

Rute	Kapasitetskrav i dag (kapittel 2)	Foreslåtte kapasitetskrav
Namsos-Trondheim	22500 seter per år hver vei. Minst to daglige avganger i begge retninger mandag-fredag og i alt to i løpet av helgen. Første landing i Trondheim før kl. 0830, siste avgang fra Trondheim etter kl. 17. Sikre korrespondanse med ruter til/fra Oslo. Tidsintervallene er ikke definert.	20 000 seter per år hver vei. Minst tre flygninger hver hverdag og to hver helg hver vei. Første ankomst TRD hverdager kl. 0800, siste avgang etter kl. 17. Tidligste tidsangivelse for et formiddagsfly kan legges inn i konkurransegrunnlaget som en buffer mot kapasitetsknapphet på morgenflyene på virkedager. Vi anbefaler et samarbeid med Nordland om å få en ekstra mellomlanding på OSY mandag-onsdag med ankomst TRD senest kl. 0800. Sikre korrespondanse med ruter til/fra Oslo. Tidsintervallene for korrespondansen er ikke definert.
Rørvik-Trondheim	27000 seter per år hver vei. Ellers som for Namsos-Trondheim	30 000 seter per år hver vei. Minst tre flygninger hver hverdag og to hver helg hver vei. Første ankomst TRD hverdager kl. 0800, siste avgang etter kl. 17. Sikre korrespondanse med ruter til/fra Oslo. Tidsintervallene for korrespondansen er ikke definert.

På generelt grunnlag vil det være hensiktsmessig å avgrense spesifikke krav i anbudsutlysningen til det absolutt nødvendige. Dette er knyttet til:

- Tidlige morgenavganger med forbindelse til Oslo.
- Kapasitet på morgenflyet fra Namsos, som det mest utfordrende elementet i avtaleperioden, slik vi ser det.
- Generelt god korrespondanse med rutene TRD-OSL vv., dog ikke tidfestet ut over det som kan leses av en vedlagt rutetabell som konkurransegrunnlaget kan kreve.

### Begrunnelse for det foreslåtte kapasitetskravet for Namsos:

Tilbudt kapasitet og tid for første/sisteavgang oppfylles med god margin i dag. Seneste ankomst 0800 gir god korrespondanse til Oslo med dagens ruteprogram. Kapittel 5.5. antyder forventet 23 400 og maksimalt 27 500 passasjerer per år til/fra Namsos mot slutten av kommende avtaleperiode. Med et rimelig gjennomsnittsbelegg på 65% gir dette mellom 18 000 og vel 21000 seter hver vei. Vi anbefaler kapasitet opp mot maksimal prognose for å unngå tilleggskjøp underveis i avtaleperioden. Samtidig er det nå en grunnleggende usikkerhet knyttet til reetablering av trafikk grunnet pandemien, som også vil ha betydning for vurderingen av ekstra kapasitet om morgenen inn til TRD. Sett i sammenheng med kravet for inneværende periode, så lå beregnet trafikk for 2022 den gang (Bråthen mfl.

2015) over det høye scenariet for 2026/27 i denne utredningen. Begrunnelsen for en ekstra mellomlanding på OSY om morgenen er gitt i kapittel 6.

*Begrunnelse for det foreslåtte kapasitetskravet fra Rørvik:*

Tilbudt kapasitet og tid for første/sisteavgang oppfylles med god margin i dag. Seneste ankomst 0800 gir god korrespondanse til Oslo med ruteprogrammet slik det var før pandemien. Kapittel 5.5. antyder 33 000 og maksimalt 40 000 passasjerer per år til/fra Rørvik mot slutten av kommende avtaleperiode. Med et rimelig gjennomsnittsbelegg på 65% gir dette mellom vel 25 000 og knappe 31000 seter hver vei. Vi anbefaler kapasitet opp mot maksimal prognose for å unngå tilleggskjøp underveis i avtaleperioden. Som for Namsos er det imidlertid stor usikkerhet knyttet til reetablering av trafikk grunnet pandemien. Sett i sammenheng med kravet for inneværende periode, så lå beregnet trafikk for 2022 den gang (Bråthen mfl. 2015) godt under det høye scenariet for 2026/27 i denne utredningen.

# Referanser

- Avinor. Måned- og årsstatistikk, reisevanestatistikk mv.  
Avinor (2015). Lufthavnstruktur.
- Bråthen S, H Thune-Larsen, J Oppen, H J Svendsen, H Bremnes, K S Eriksen, B G Bergem og K P Heen (2015). Forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Nord-Norge. Rapport 1509, Møreforskning Molde AS.
- Bråthen S, H Thune-Larsen, H J Svendsen, K L Hoff, E Tvetter, F Müller og J Aarhaug (2018). Forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter i Sør-Norge. Rapport 1801, Møreforskning Molde AS.
- Madslie A, Hulleberg N og Kwong C K (2019). Framtidens transport. Framskrivninger for person og godstransport 2018-2050. TØI-rapport 1718/2019. Transportøkonomisk institutt.
- Madslie A, Hulleberg N, Hovi I B og Steinsland C (2019). Framtidens transportbehov. Følsomhetsberegninger av transportframskrivninger og transportutvikling i korridorer. TØI-rapport 1722/2019. Transportøkonomisk institutt.
- EU Commission (2019). Commission Staff Working Document Evaluation of the Regulation (EC) No 1008/2008 on common rules for the operation of air services in the Community. SWD (2019) 296 final.
- Reynolds-Feighan, A. (1995). European air transport public service obligations: a periodic review. *Fiscal Studies* 16 (1), 58 – 74.
- Samferdselsdepartementet (2016). Innbydning til konkurranse. Drift av regionale ruteflyginger i Nord-Noreg 1.april 2017-31.mars 2022.
- Strategisk næringsplan for Ytre Namdal 2020-2030.
- Statistisk sentralbyrå. Statistikkbanken og Konjunkturtendensene 2020/2 (5.juni 2020).
- Svendsen H J og S Bråthen (2015). Samfunnsøkonomisk analyse av endret lufthavnstruktur i Midt- og Nord-Norge. Rapport 1510, Møreforskning Molde AS.
- Thune-Larsen H og Farstad E (2018). Reisevaner på fly 2017. TØI-rapport 1646/2018. Transportøkonomisk institutt.
- Trafikverket (2019). Flygutredningen 2019-2023.
- Trøndelag Forskning og Utvikling (2016). Næringsanalyse Namsos kommune.
- Trøndelag i tall 2019.
- Williams, G., Pagliari, R. (2004). A comparative analysis of the application and use of public service obligations in air transport within the EU. *Transport Policy*, 11, 55-66.

## **Samtaler/kontakt med:**

Arnhild Holstad, Namsos kommune  
Jørgen Olerud Nergård, Widerøe AS  
Lars Fredrik Mørch, Namdalskysten Næringsforening  
Geir Tore Buvarp, Namsos lufthavn  
Amund Hellesø, Nærøysund kommune  
Jan Rune Sæbø, Rørvik lufthavn  
Andreas Neumann, Samferdselsdepartementet  
Lars Draagen, Avinor

## Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et verrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)