

**ØF-rapport nr. 1/2007**

# **Røros lufthavn**

**Rutetilbud og næringsliv**

**av**

**Tor Arnesen**

# Østlandsforskning

Østlandsforskning er et forskningsinstitutt som ble etablert i 1984 med fylkeskommunene og høgskolestyrene/de regionale høgskolesentra i fylkene Oppland, Hedmark og Buskerud som stiftere i samarbeid med Kommunaldepartementet.

Østlandsforskning er lokalisert i høgskolemiljøet på Lillehammer og har i tillegg kontorer i Hamar. Instituttet driver anvendt, tverrfaglig og problemorientert forskning og utvikling.

Østlandsforskning er orientert mot en bred og sammensatt gruppe brukere. Den faglige virksomheten er konsentrert om to områder:

Næringsliv og regional utvikling  
Velferd, organisasjon og kommunikasjon

Østlandsforskning sine viktigste oppdragsgivere er departement, fylkeskommuner, kommuner, statlige etater, råd og utvalg, Norges forskningsråd, næringslivet og bransjeorganisasjoner.

Østlandsforskning har samarbeidsavtaler med Høgskolen i Lillehammer, Høgskolen i Hedmark og Norsk institutt for naturforskning. Denne kunnskapsressursen utnyttes til beste for alle parter.

**ØF-rapport nr. 1/2007**

**Røros lufthavn**  
-  
**Rutetilbud og næringsliv**

**av**

**Tor Arnesen**



østLandsforskning

**Tittel:** Røros lufthavn – rutetilbud og næringsliv.  
**Forfatter:** Tor Arnesen  
**ØF-rapport nr.:** 1/2007  
**ISBN nr.:** 978-82-7356-603-4  
**ISSN nr.:** 0809-1617  
**Prosjektnummer:** 10125  
**Prosjektnavn:** Røros lufthavn  
**Oppdragsgiver:** Regionrådet for Fjellregionen og Røros kommune  
**Prosjektleder:** Tor Arnesen

**Referat:** Rapporten drøfter rutetilbudet ved Røros Lufthavn i forhold til behov for persontransport i næringslivet som sogner til lufthavnen. Røros Lufthavn er eneste regionale lufthavn med en rute med et tilbud på kun en daglig t/r Oslo. Dette gjør det umulig å forta en rundreise daglig fra Røros. Det gjør i sin tur rutetilbudet vanskelig for næringslivet å drive sin persontransportaktivitet opp mot. Dårlig tilbud ved lufthavnen øker avstandsulempen for næringslivet i dette distriktet. Som et minimum bør lufthavnen ha et tilbud på en rute med to daglige t/r til Oslo.

**Emneord:** Samferdsel, flyhavn, flyplass, lufthavn, Røros, Fjellregionen, avstandsulempe, regional utvikling, transport, logistikk

**Dato:** 1. februar 2007

**Antall sider:** 57

**Pris:** Kr 100,-

Østlandsforskning  
Serviceboks  
2626 Lillehammer

**Utgiver:** Telefon 61 26 57 00  
Telefax 61 25 41 65  
e-mail: [post@ostforsk.no](mailto:post@ostforsk.no)  
<http://www.ostforsk.no>

Dette eksemplar er fremstilt etter KOPINOR, Stenergate 1 0050 Oslo 1. Ytterligere eksemplarframstilling uten avtale og strid med åndsverkloven er straffbart og kan medføre erstatningsansvar.

## Forord

Denne utredningen er blitt til i løpet av desember 2006 og januar 2007. Oppdragsgiver er Fjellregionen Nord-Østerdalen og Røros-området, og Røros kommune. Vi vil takke bedrifter og personer som har stilt velvillig opp med informasjon og synspunkter på den problematikken vi drøfter her.

Østlandsforskning har ansvaret for vurderinger i rapporten.

Lillehammer, 29. januar 2007

Ståle Størdal  
forskningsleder

Tor Arnesen  
prosjektleder

# Innhold

<b>1</b>	<b>Sammendrag</b> .....	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Bakgrunn for og hensikt med utredningen</b> .....	<b>9</b>
2.1	Områdefokus .....	9
2.2	Lufthavner .....	9
2.3	Røros lufthavn – beliggenhet. ....	9
2.3.1	Avstander og reisetider <sup>3</sup> .....	9
2.3.2	Avstanden til lufthavner i Norge .....	11
2.3.3	Med offentlige befordringsmidler fra Røros – estimerte reisetider .....	11
2.3.4	Sammenlikning av reisetider <sup>3</sup> med fly og tog til Oslo .....	13
2.3.5	Konkurransflate mot andre persontransportmidler .....	14
2.3.6	Tog .....	15
2.3.7	Høyhastighetstog.....	15
2.4	Nærliggende lufthavner.....	16
2.5	Røros lufthavn - Kontrollert luftrom og lufthavn.....	17
2.5.1	Behov for oppgradering .....	17
2.6	Trafikk ved Røros lufthavn – status og utvikling siste 20 år.....	18
2.7	Ruter, vansker og trender ved Røros lufthavn.....	21
2.8	FOT .....	22
2.9	Røros lufthavn – Flybevegelser.....	25
2.10	Rørosfly AS - trafikkflygerskole.....	27
2.11	Coast Air .....	27
<b>3</b>	<b>Transport – politikk, trender og utvikling</b> .....	<b>31</b>
3.1	AVINOR's ambisjoner og intensjoner .....	31
3.1.1	Forventet utvikling i luftfarten .....	31
3.1.2	Investeringsbehov.....	32
3.1.3	Konkurransesituasjonen mellom lufthavnene .....	32
3.2	Nasjonal politikk for luftfart .....	33
3.3	Transport og utvikling.....	36
<b>4</b>	<b>Fjellregionen og næringsliv</b> .....	<b>41</b>
4.1	En ”sør-vendt” næringsstruktur.....	41
4.1.1	Trender i næringsutviklingen .....	42
4.2	Noen eksempler på bedrifters reisebehov og atferd. ....	44
4.2.1	Reiselivet.....	46

4.2.2	Hvor er markedet relativt til fjellregionen? .....	47
4.2.3	Hva er transportomfanget (personer, varer)? .....	47
4.2.4	Bedriftenes reisebehov og lufthavnen i den sammenheng. ....	48
4.2.5	Hvordan har bedriften tilpasset seg dagens tilbud? .....	49
4.2.6	Hvordan mener bedriften at tilbudet ved lufthavnen bør utvikles? .....	50
<b>5</b>	<b>Avstandsulempe og rutetilbud. ....</b>	<b>51</b>
<b>6</b>	<b>Referanser .....</b>	<b>53</b>
<b>7</b>	<b>Vedlegg:.....</b>	<b>55</b>
7.1	Vedlegg 1: Møter, samtaler med mer. ....	55

## Tabelloversikt

Tabell 1: Røros lufthavn – avstand langs vei innen regionen. ....	10
Tabell 2: Røros lufthavn – avstand i luftlinje til noen større destinasjoner.....	10
Tabell 3: Avstander og reisetid fra Røros lufthavn og ut av regionen. ....	12
Tabell 4: Estimerte reisetider med fly og tog fra Røros til Oslo. ....	13
Tabell 5: Estimerte reisetider med fly og tog fra Alvdal til Oslo.....	13
Tabell 6: FOT-tilskudd for 16 ruteområder fordelt på ruteområdene for inneværende konsesjonsperiode 1. april 2006 til 31. mars 2009. Kilde: SD 2005a. ....	24
Tabell 7: Resultatregnskap for et utvalg regionale lufthavner. ....	25
Tabell 8: Dagens rutetilbud mellom Røros og Oslo.....	28
Tabell 9: Bedrifter som er intervjuet eller innhentet informasjon på annen måte:.....	44

## Figuroversikt

Figur 1: Røros lufthavn (RRS). Kilde: AVINOR.....	10
Figur 2: Kilde: Fjellregionen.....	10
Figur 3: Reisemiddelfordeling for lange reiser (over 300 km) innenriks i Norge. Kilde: TØIs reisevaneundersøkelser.....	14
Figur 6: Røros lufthavn. Passasjerer 2000 - 2006. (Kilde: AVINOR) .....	19
Figur 7: PAX 2005 og endring siden 2003 for de regionale lufthavnene. (Kilde: AVINOR). ...	20
Figur 8: Røros lufthavn. Flybevegelser 2000 - 2005. (Kilde: AVINOR) .....	26
Figur 9: Antall flybevegelser ved regional lufthavner i 2005. (Kilde: AVINOR) .....	26
Figur 11: Fly (ATR-42-320 48 seter) fra Coast Air på Røros Lufthavn. (Foto: AVINOR).....	28
Figur 12: Indeks for arbeidsplassutvikling 1990 til 2001 for alle kommuner i Fjellregionen, Fjellregionen samlet og for Norge. Kilde: Køhn et al 2003. ....	41
Figur 13: Arbeidsplasser i Fjellregionen fordelt etter næring i 1990, 1996 og 2001. Kilde: Køhn 2003.....	43

# 1 Sammendrag

Røros lufthavn hadde som gjennomgående trend vekst i antallet passasjer (PAX<sup>1</sup>) frem til 1997. Da rutetilbudet ble redusert fra 2 til 1 ankomst/avgang daglig. Høyeste passasjertall (PAX) var i 1997 med vel 35.000 passasjerer. I 1999 var passasjerantallet ca. 24.000. I 2006 var PAX 8342. Denne utviklingen er tilbudsbeinet og ikke etterspørselsbeinet. Tilbudet bestemmes i dag av forpliktelse til statlig innkjøp av transporttjenester – det såkalte FOT-regimet. Røros – Oslo er eget ruteområde. Nedgangen i PAX kan tilbakeføres til en nedtrapping av rutetilbudet ved lufthavnen i trinn som førte fra 2 ankomster daglig med store fly (Boeing 737), via en ankomst, til i dag en ankomst daglig med mindre fly med FOT-tilskudd. Chartertrafikken som helt fram til slutten av 90-tallet fraktet til dels vesentlig flere PAX enn rutetrafikken har helt forsvunnet på 2000-tallet.

Det er neppe tvil om at denne utviklingen har vært til betydelig ulempe for næringslivet i regionen – både persontrafikk som del av den daglige drift og utvikling i industri og tjenesteyting, og for reiselivet. Pga av dårligere tilbud har næringslivet måtte legge om sin persontransportpolitikk til en vesentlig mindre tidseffektiv og derfor til syvende og sist mindre kostnadseffektiv transport. Utviklingen har skjedd i en periode hvor det ellers har vært vekst i persontrafikk med fly for øvrig i næringsliv i landet. Utviklingen har også skjedd også i en periode hvor næringslivets transport- og logistikksystemer i stadig økende grad drar konkurransefordeler av fleksible og tidseffektive systemer, hvor fly spiller en viktig rolle. Utviklingen ved Røros lufthavn har siden slutten av 90-tallet økt avstandsulampen for næringslivet i regionen som sogner til lufthavnen. Uten lufthavnen – og også med lufthavnen med et så magert rutetilbud som foreligger i dag – har næringslivet i regionen faktisk en lengre reisetid til sentrale markeder i og utenfor Norge enn hva som næringslivet i landet ellers blir tilbudt.

Dette går klart på tvers av de intensjoner som er nedfelt i regjeringens politiske manifest, i et samlet stortings samferdselspolitiske signaler og i AVINOR's formål og plandokumenter. Samferdselsministeren kan sis å målbære en holdning som kommer til uttrykk rund baut:

*Statleg kjøp av innenlandske flyrutar skal vere med å sikre stabil sysselsetting og busetting i distrikta. Målet med å kjøpe flyrutetenester er å få eit langsiktig samfunnsøkonomisk effektivt og likeverdig lufttransporttilbod, med god transportstandard. Tilbodet av innanlandske flyrutete-*

---

<sup>1</sup> PAX er en forkortelse for betalende passasjerer - 20PAX er 20 betalende passasjerer. Bakgrunnen for dette akronymet er spesiell. I utgangspunktet er det et amerikansk akronym for "Persons At Table" - PAT - brukt i sykehussammenheng. Nå kjenner vi alle til en tendens til "legeskrift" - og over tid er T blitt forvrengt til X. Det flyindustrien (for øvrig brukes også av andre næringer - ex turisme) overtok var altså PAX.



*nester skal vere til nytte for folk og næringsliv i heile landet. Luftrtransport er viktig for å redusere avstandssulemper og for å leggje til rette for velfungerande regionar, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete.” (SD 2006b)*

Teknisk og operativt er Røros lufthavn meget godt utbygd. Den har kapasitet til vesentlig større trafikk slik den i dag er rigget teknisk og operativt sett. For å møte nye krav til sikkerhetssoner mv er det behov for å utvide flyplassen. Kommunene i regionen er beredt og deltakende med planfaglig og annet bidrag for å sikre at lufthavnens utvikling i forhold til krav og spesifikasjoner.

På den ene siden har vi dermed en lufthavn med operativ kompetanse og kapasitet til vesentlig mer trafikk, aktive lokale myndigheter og et næringsliv som har en avstandssulempe som er stor i nasjonal målestokk og som etterspør et bedre tilbud. Videre foreligger det en samferdselspolitisk målsetning som i korte trekk tilsier at situasjonen for regionen ikke er akseptabel, det statlige kjøpet av innlandske flyruter legger ikke til rette for velfungerende regioner i tilfellet Røros lufthavn. Det synes klart at FOT-regimet ikke har oppfylt sin oppgave i forhold til Røros lufthavn, og at det senest i neste anbudsrunde i bør utlyses minst en rute med to daglige avganger / ankomster til lufthavnen slik at det er mulig å gjennomføre en daglig rundreise (tur/retur) mellom Røros lufthavn og Oslo Gardermoen.

## **2 Bakgrunn for og hensikt med utredningen**

### **2.1 Områdefokus**

Det geografiske området som primært er i fokus i denne rapporten er Fjellregionen (Rendalen, Tolga, Tynset, Alvdal, Følldal, Os og Røros). I noen resonnement er det også inkludert aktører fra kommuner nord for Røros, det vil si Holtålen og Tydal.

### **2.2 Lufthavner**

Hovedproblemstillingen i rapporten dreier seg om lufthavner og luftfart, og spørsmålet om luftfart, næringsliv og avstandsulempe. Det bakenforliggende spørsmålet for den overordnede prosessen dette arbeidet er et ledd i, er hvilken plass det er rimelig å tilordne for Røros Lufthavn i dette nettet. Sentrale anliggender i den sammenheng er antall avganger, flytyper og hvordan tilbudet er integrert i det øvrige trafikksystemet. Dette er tema som hører hjemme i nasjonal transportplanlegging.

Det foreliggende arbeidet inngår i denne større sammenhengen ved å drøfte og levere underlagsmateriale til behandling av følgende spørsmål:

- Hvordan kan nærings- og samfunnsstrukturen i Røros Lufthavn sitt nedslagsområde beskrives for så vidt det angår lufthavntilbud?
- Hvilke avstandsulemper sliter næringslivet i regionene med, og hvordan kan tilbudet Røros lufthavn gir tenkes å påvirke dette?

### **2.3 Røros lufthavn – beliggenhet.**

#### **2.3.1 Avstander og reisetider<sup>3</sup>**

Røros lufthavn – RRS - er lokalisert i Røros kommune, like i utkanten av kommunesenteret Røros bergstad.



**Figur 1: Røros lufthavn (RRS). Kilde: AVINOR**

Avstand langs vei til Røros lufthavn fra omliggende sentra og kommuner er som vist i Tabell 1:

**Tabell 1: Røros lufthavn – avstand langs vei innen regionen.**

Til RRS fra:	Kilometer	Kjøretid - Bil
Folldal –Ås	115 km	1t 35 min
Rendalen k.senter.	100 km	1t 25 min
Tydal k.senter.	88 km	1t 15 min
Alvdal k.senter.	77 km	1t 5 min
Tynset k.senter.	53 km	45 min
Tolga k.senter.	32 km	30 min
Os k.senter.	15 km	15 min
Holtålen – Ålen	34 km	30 min
Funäsdalen / Sverige	Ca 70 km	Ca 1 time
<p>Funäsdalen er en stor turistdestinasjon i Sverige. Det har tidligere blitt forsøkt utviklet et samarbeid som omfattet bruk av Røros lufthavn – ”Grenseløs flyplass”<sup>2</sup>. Dette førte ikke fram den gang, men potensialet er der med 24000 senger, 15 hoteller, 30 hyttebyer og 6700 private hytter og rundt 1 million gjestedøgn pr. år. Røros lufthavn er suverent nærmeste flyplass. Nærmeste mindre svenske flyhavn er Sveg i Härjedalen – ca 130 km langs veg. Nærmeste større flyplass i Sverige er Østersund, om lag 230 km langs veg.</p>		
Til RRS fra Værnes TRD	175 km	2t 30 min



Figur 2: Kilde: Fjellregionen.

**Tabell 2: Røros lufthavn – avstand i luftlinje til noen større destinasjoner.**

Til Stockholm	500 km
Til København	770 km
Til Hamburg	1000 km
Til London	1300 km

<sup>2</sup> ”Grenseløs flyplass” (1998-2001) - Prosjektansvarlige: Funäsdalfjäll AB, Funesdälen og Røros reiselivslag, Røros. (Interregprosjekt – Interreg IIA). Prosjektet var et salg og markedsføringsprosjekt. Gjennom samarbeid med flyselskap/er og ved hjelp av markedsføring mot markeder/kundeselement som tidligere, på grunn av lang transportavstand, ikke reiste til Røros, var målet at antallet turister og konferansedeltakere økes. Det ble gjennomført en markedsanalyse, visningsturer, annonsekampanjer, utarbeidelse av salgsmateriell med mer. Målet var gjennom prosjektet også å synliggjøre at Røros Lufthavn også er flyplass for Funäsdalen.

Det er ikke noe eksakt antall brukere som kan tilordnes flyhavna. Antall aktuelle brukere – definert som brukere det er rimelig å mene vil bruke tilbudene ved lufthavna - er avhengig av flere faktorer, som

- tålt kjørelengde og kjøretid til og fra flyhavna
- rutetilbudet
- utvikling over tid – det tar tid før brukere tilpasser sin organisering av transport i arbeidsliv og hverdagsliv til tilbudet
- hvorvidt brukere på svensk side skal regnes inn som et potensial (se fotnote 2)

Om vi holder ”svenskepotensialet” utenfor og inkluderer fjellregionkommunene syd til Alvdal og tar med Holtålen sogner det 20000 til 25000 potensielle brukere til Røros lufthavn.

Det er flere andre måter å angi brukerpotensialet på. En er å se på hovedstrukturene i næringslivet. Det kommer vi tilbake til senere i rapporten.

### **2.3.2 Avstanden til lufthavner i Norge**

I en undersøkelse AVINOR fikk gjennomført i 2005 om luftfarten sin betydning for det norske samfunnet, ble det konkludert med at:

*”Kartlegginga av forholda i Noreg viser at dei fleste innbyggjarane i Noreg har god tilgang på flyplassar. Gjennomsnittleg reisetid frå kommunesenter til nærmaste flyplass er 50 minutt.”*  
(SD 2006a)

En befolkning på 20000 til 25000 mennesker i de aktuelle deler av Fjellregionen og litt til (se Tabell 1) kunne sies å falle inn under en slik ”normal-situasjon” hva angår avstand og således kunne sies å ha et ”normalt” tilbud på linje med resten av samfunnet hva angår reisetid til Røros lufthavn. Undersøkelsen viste videre at:

*”...nordmenn flyg meir enn dei fleste europearane. Ser ein på talet på innanriksreiser pr. innbyggjar, ligg Noreg på europatoppen. Ser ein på talet på flyplassar, bli Noreg berre slått av Frankrike og Storbritannia. Når ein måler flyplassar pr. innbyggjar, er det berre Island som ligg over Norge”. (SD 2006a)*

### **2.3.3 Med offentlige befordringsmidler fra Røros – estimerte reisetider**

Vi skal gjør noen anslag over tidsforbruk ved reise for å sette noen tall på problematikken her. Som vi skal komme tilbake til er rutetilbudet i dag kun en rute om dagen. Det gjør det vanskelig å gjøre bergninger over transporttid, fordi en ren flyløsning faktisk forutsetter overnatting ”ute”. I det anslaget som er gjort under, har vi sett bort i fra dette, og ser kun på den rene befordringstiden i transportmidlet. Neste tabell viser noen sentrale avstander fra lufthavna og ut av regionen:

**Tabell 3: Avstander og reisetid<sup>3</sup> fra Røros lufthavn og ut av regionen.**

Fra Røros til:			Reisetid (se kommentarer i av tabellen!)
Oslo sentrum	Bil	386 km	4 t 55 min
	Buss	(avreise 0:40)	6 t 0 min
	Tog		5 t 15 min
OSL Gardermoen	Bil	343 km	4 t 30 min
	Buss		5 t 15 min
	Tog		4 t 50 min
	<b>Fly</b>		<b>50 min (+ 30 min)</b>
+ flytog til sentrum	<b>Flytog</b>		<b>20 + 20 min</b>
Trondheim sentrum	Bil	156 km	2 t 5 min
	Buss		3 t 0 min
	Tog	(avr 05:10)	2 t 25 min
Trondheim lufthavn	Bil	175 km	2 t 20 min
	Buss	Via Trondheim	4 timer
	Tog	(avr 05:10)	3 t 35 min
	<b>Fly</b>	<b>(tirs/tors)</b>	<b>20 min (+ 30 min)</b>
Vestlandet – nord Ålesund, Molde, Kristiansund	Bil	Typisk 401 km	Typisk 5 timer
	Buss		Rundt 11 timer
	<b>Fly</b>	<b>Ålesund lufthavn via Oslo</b>	<b>1 t 45 min (+ 60 min)</b>
Vestlandet – sør (Stavanger, Hauge- sund, Bergen)	Bil	Minst 730 km	Minst 9 timer
	Buss	(avreise 0:40)	Minst 19 timer
	<b>Fly</b>	<b>Stavanger lufthavn via Oslo</b>	<b>1 t 45 min (+ 60 min)</b>
Kommentar (til sammen 5):			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avstand og kjøretid for bil er beregnet via åpen tjeneste på <a href="http://www.gulesider.no/">http://www.gulesider.no/</a>. Avstandene er beregnet fra sentrum til sentrum. Det er <b>ikke</b> lagt til stoppe- og hviletid underveis til tidene fra disse databasene.</li> <li>2. Kjøretider for buss er beregnet ut fra morgenavgang med langdistansebuss basert på tabellopplysninger fra aktuelle selskaper.</li> <li>3. Kjøretid for tog er basert på tabellopplysninger fra NSB – <a href="http://www.nsb.no">www.nsb.no</a>. Det er lagt til grunn reise med første morgentog med gunstige overganger hvor det er aktuelt. Avreise før klokken 0600 er markert spesielt.</li> <li>4. Reisetid med fly er basert på flyselskapenes opplysninger. Innsjekking ved Røros Flyhavn er satt til 30 min før avgang og angitt i parentes. Hvor det er aktuelt, er minimum overgangstid mellom til fly ved OSL og Værnes satt til 1 time og angitt i parentes. Reisetid er beregnet fra flyhavn til flyhavn.</li> <li>5. For reise fra Gardermoen til Oslo sentralbanestasjon er beregnet 20 minutters kjøretid, pluss 20 minutter fra ankomst Gardermoen til togreisen starter.</li> </ol>			

<sup>3</sup> Statens vegvesen benytter i sine konsekvensanalyser (Statens Vegvesen 2006) en egne modeller (EFFEKT) for beregning av tidsforbruk ved reiser med privatbil, kollektivreiser, fritidsreiser, arbeidsreiser osv. Det skilles mellom bynære / lokale samband og andre samband, regularitet og forsinkelser kan inntas osv. Videre er det en metodikk for å beregne verdsetting av reisen som betalingsvillighet for å spare reisetid. For arbeidsreiser er det forutsatt at reisetiden alternativt kunne vært brukt til arbeid, og verdsettingen er basert på gjennomsnittlig lønnskostnad for arbeidsgiver. Det er for omfattende i dette arbeidet å legge til grunn EFFEKT med tilhørende moduler. En slik beregning vil kreve mer tid og mer informasjon enn det som er til rådighet her. Vi har i stedet lagt til grunn en enklere beregning av reisetid, som vist i påfølgende tabell med til sammen 5 kommentarer som redegjør for hvordan informasjonen er bygget opp. Det blir i denne omgang ikke gjort økonomiske analyser knyttet til estimert reisetid med forskjellige befordringsmidler.

Tabell 3 bør ses i sammenheng med Tabell 1 om avstandene til lufthavnen fra forskjellige sentra i fjellregionen (side 10).

### 2.3.4 Sammenlikning av reisetider<sup>3</sup> med fly og tog til Oslo

Den mest aktuelle distansen er Røros – Oslo. Det må gjøres noen forutsetninger om en rimelig realistisk trafikkavvikling – se noter til forrige tabell (Tabell 3) og fotnote 3 for de forutsetninger som er gjort.

**Tabell 4: Estimerte reisetider med fly og tog fra Røros til Oslo.**

- Med tog tar reisen fra Røros til:
  - OSL Gardermoen 4 timer og 50 minutter
  - Oslo Sentralbanestasjon 5 timer og 15 minutter.
- Med fly tar fra Røros til:
  - OSL Gardermoen 50 minutter flytid, pluss innsjekking, som er 30 minutter fra man ankommer Røros lufthavn
  - Til Oslo sentralbanestasjon ytterligere 20 + 20 minutter fra ankomst OSL og til man står på sentralbanestasjonen. Fly og flytog tar dermed 2 timer.
- Fly innbærer en redusert reisetid i forhold til tog:
  - en redusert reisetid på strekningen Røros – OSL Gardermoen på 3 timer og 30 minutter, eller 7 timer på en rundreise. Det er reelt sett en arbeidsdag.
  - en redusert reisetid på strekningen Røros – Oslo Sentralbanestasjon på 3 timer og 15 minutter, eller 6 timer og 30 minutter på en rundreise. Det er reelt sett en arbeidsdag.

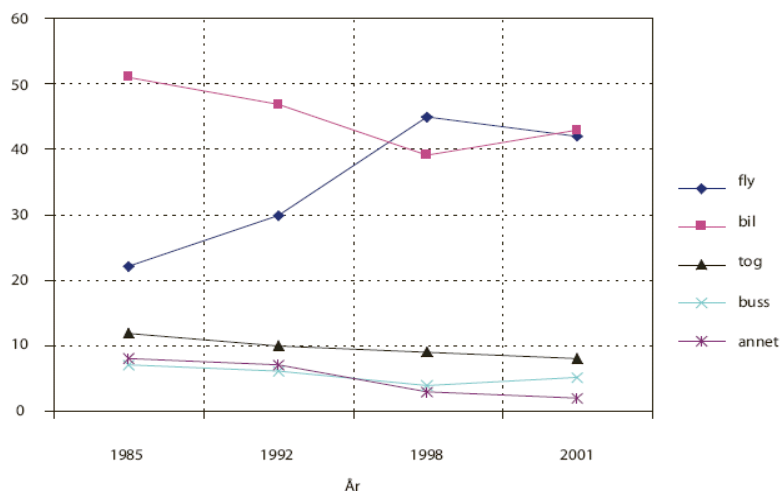
Som illustrert i Tabell 1 kan Alvdal regnes som en yttergrense for hvilke brukere som kan tenkes å sogne til Røros lufthavn. Neste tabell viser reisetider fra Alvdal (kommunesenter) til Oslo – se noter i Tabell 3 og 3 for de forutsetninger som er gjort

**Tabell 5: Estimerte reisetider med fly og tog fra Alvdal til Oslo.**

- Med tog tar reisen fra Alvdal til:
  - OSL Gardermoen 3 timer og 50 minutter
  - Oslo Sentralbanestasjon tar 4 timer og 20 minutter
- Med fly tar reisen fra Alvdal til:
  - OSL Gardermoen 1 time med bil/tilbringertjeneste til Røros lufthavn, og de samme 1 time og 20 minutter med fly, til sammen 2 timer og 20 minutter.
  - Til Oslo Sentralbanestasjon tar reisen 1 time med bil/tilbringertjeneste til Røros lufthavn, deretter 1 time og 20 minutter med fly, og deretter 40 minutter med flytog, til sammen 3 timer.
- Fly innebærer en redusert reisetid i forhold til tog:
  - På strekningen Røros – OSL Gardermoen på 1 time og 30 minutter, eller 3 timer på en rundreise.
  - På strekningen Røros – Oslo Sentralbanestasjon på 1 time og 20 minutter, eller 2 timer og 40 minutter på en rundreise.

### 2.3.5 Konkurransflate mot andre persontransportmidler

Luftrafikken har gjennomgående styrket sin posisjon i forhold til andre offentlige transportmidler siden 1980-tallet. Dette er illustrert i neste figur:



**Figur 3: Reisemiddelfordeling for lange reiser (over 300 km) innenriks i Norge. Kilde: TØIs reisevaneundersøkelser**

Flyet er et viktig bidrag til å knytte Norge sammen. Som AVINOR (2006b) understreker:

*Fortsatt vil store deler av landet være avhengig av gode flyforbindelser for å kunne delta i nasjonalt og internasjonalt samfunns- og næringsliv.*

Flyets stilling i transportmarkedet er avstandsbetenget. AVINOR's analyser viser at på reiser over 300 km har flyet en markedsandel på 45 %, mens bilen har en andel på snaut 40 %.

Den største konkurrenten til fly er bil, noe som og fremgår av utviklingen over tid – se Figur 3. Det er videre slik at utviklingen i antall flyreisende og er avhengig av konkurransen flyselskapene i mellom. Stor konkurranse gir høy kapasitet og lave priser og dermed mer trafikk. Selv om slik konkurranse ikke direkte kommer FOT-rutene til gode (her er det jo snakk om konkurranse om markedet i en anbudsrunde, og ikke i markedet i fri konkurranse), bidrar denne utviklingen til å trekke reisende inn i luftrafikken og lufthavnnettet. Indirekte vil det derfor også påvirke trafikkutviklingen i FOT-rutenettet. Desto viktigere er det antakelig at operatørene i FOT-rutenettet kan stille med gjennomgående billetter og bagasjehåndtering.

En slik situasjon som AVINOR (2006b) beskriver og situasjon som Figur 3 foran illustrerer, viser:

1. at det norske samfunnet som en helhet er mer avhengig av lufttransport i persontrafikken som en del av "driften" av samfunnsmaskineriet
2. at regioner i Norge som har et dårlig luftfartstilbud i utgangspunktet må sies å ha en generell avstandsulempe i forhold til andre regioner i Norge og i forhold til utlandet, i drift og utvikling av samfunnet – næringsmessig så vel som i hverdagslivet. Som vi skal se i gjennomgangen av næringslivet og lufthavna, er dette i høy grad et reelt forhold og en aktuell bekymring for den regionen som kan tilordnes Røros lufthavn.

Det sentrale spørsmålet blir om lufthavna har et rutetilbud som faktisk gjør det aktuelt å bruke plassen. Et utilfredsstillende rutetilbud fratår rett og slett regionen muligheter som man jevnt over har i Norge, og vil gjøre at regionen starter med ”ett distansetillegg”.

### 2.3.6 Tog

Denne rapporten skal ikke gjøre en analyse av toget som sådan. Det er for så vidt heller ikke konkurranseforholdet mellom tog og andre befordringsmidler – herunder fly – som er poenget her, ut over å bruke den tiden det tar mellom to destinasjoner med tog som ett alternativ. Selve den tiden det tar å transportere mellom to destinasjoner er jo bare ett element i en bredere konkurranseanalyse, en rekke andre forhold vil også være viktige (komfort, arbeidsmulighet, arbeidstidsbestemmelser, billettpriser, ruteopplegg osv). Vi begrenser derfor omtale av andre befordringsmidler enn fly til et minimum.

Det går på hverdager 6 persontog hver vei mellom Hamar og Røros. Det går 3 tog daglig til Trondheim. Frekvensen er med andre ord god, og billettprisene er gunstige.

Jernbanen antas å ha en markedsandel på rundt 20 % av den persontrafikk banen konkurrerer om, markedsandelen er størst på lengre reiser (Gillebo og Lein 2003). Toget er viktig for både person og godstrafikken i denne regionen.

Slik situasjonen er i dag, er toget en konkurrent til bilen og flyet, både for person- og godstrafikk. Men som regneeksemplet foran viser (Tabell 5) blir togets konkurransevne for persontrafikk økende med avstanden fra Røros.

Fordi toget bruker flere timer enn flyet, vil preferansene for den reisende avhenge av flere rammebetingelser for vurderingene, så som:

- Om selve reisetiden er betalt eller ikke. Det er jo for så vidt ikke selve billetten som er den store kostnaden dersom reisetid skal avregnes som arbeidstid. Selv 3 timer mer eller mindre på en rundreise kan veie tungt dersom reisetid avregnes som arbeidstid.
- Om det er mulig å arbeide på reisen i den ene eller andre befordringsmåten. Her har toget potensielt en styrke, som i noen grad er utnyttet (men i liten grad av NSB på rørosbanen gjennom tilrettelegging)
- Og selvfølgelig tilpassede ruteopplegg – som kommentert innledningsvis er det i dag en betydelig ulempe med flyet, og en tilsvarende fordel med toget. Vi kommer tilbake til dette senere.

### 2.3.7 Høyhastighetstog

Hvis høyhastighetstog blir aktuelt på de to største markedene fra Oslo til Bergen og Oslo til Trondheim, vil det øke konkurranseflatene til flyet. Et eventuelt høyhastighetstog vil antakelig gjøre et sterkt innhogg i flymarkedet på disse strekningene. De er i dag er på ca 1,4 millioner passasjerer hver (AVINOR 2006b).



Et høyhastighetstog vil ligge såpass langt inn i framtiden og aktuelle traseer er så usikre at det ikke er rimelig å trekke det inn i diskusjonen om Røros lufthavn i denne omgang.

## 2.4 Nærliggende lufthavner

Nærmeste lufthavner nå er Trondheim lufthavn Værnes i nord, Leirin Flyhavn i sørvest, Oslo lufthavn Gardermoen i sør og Sveig lufthavn og Østersund lufthavn i øst (svenske). Røros lufthavn ligger vesentlig nærmere Funäsdalen og turistanleggene der (se Tabell 1) enn aktuelle svenske flyplasser. Kartet i Figur 4 viser de norske flyplassene.



Figur 4: AVINOR lufthavner i Norge (kilde: AVINOR)

Ingen av disse kan sies å overflødiggjøre Røros lufthavn for det område som er tillagt lufthavna i forrige avsnitt. Man kan med det blotte øye se at Røros lufthavn ikke ligger nærmere naboplasser enn hva som er tilfelle ellers i landet. Snarere er det slik – og dette kommer vi tilbake til i drøftinga av avstandsulempet med og uten flyplass – at næringsstrukturen i Fjellregionen er sterkt ”Oslo-vendt” og det er avstanden mellom Røros lufthavn og OSL som bør legges til grunn når kartet skal ”leses” på en adekvat måte.

## 2.5 Røros lufthavn - Kontrollert luftrom og lufthavn

Røros Lufthavn er regulert som en internasjonal lufthavn og opererer med flygeledere i tårnet og er derfor tildelt eget kontrollert luftrom i nærområdet til flyplassen. Lufthavnen har 7 årsverk innenfor Lufthavntjenester, dvs plass, brann/redning og administrasjon. Videre er det 2 årsverk knyttet til flynavigasjon. 2 årsverk i Flysikringstjenesten hvor det er 2 flygeledere som bemanner tårnet (3 mann fra sommer 2007).

AVINOR investerte i 2005 rundt én million kroner i nytt kommunikasjonsutstyr og radarsystem innenfor tårntjenesten. Videre har AVINOR investert flere millioner i 2006 på rullende materiell<sup>4</sup>. Det ble også i 2006 re-asfaltert og utvidet flyoppstillingsplassen samt parkeringsplassen for drøyt en million kroner.

Lufthavnens kompetanse og bemanningsnivå henger sammen med trafikkflygerskolens virksomhet – denne omtales senere (kap 2.10).

Sjefsflyveleder Gudbrand Rognes uttalte til Adresseavisa i 2005 at

*”Samlet gjør dette at vi kan tilby langt mer effektive tjenester overfor flyene som benytter lufthavna, blant annet fordi vi kan holde flyene tettere sammen i lufta og samtidig holde en betydelig høyere sikkerhet enn før”*  
(Adresseavisa 07.07 2005)

Flyplassen skiller seg fra de andre regionale flyplassene i Norge ved å ha en lengre rullebane som kan ta ned større fly samt har flysikringsdivisjonen som drifter tårntjenesten med flygeledere. Dette medfører høy teknisk og operativ kompetanse. Dette er også med på å drive kostnadene for driften av Røros lufthavn vesentlig høyere enn andre regionale lufthavner. Isolert sett tjener ikke AVINOR på dette, men årsaken skyldes behov for trafikkflygerskolen sitt behov for å operere i kontrollert luftrom. AVINOR bidrar på denne måten bidrar til rekrutteringen av flygere med kunnskaper om variert norsk klima.

Røros Lufthavn har en teknisk og operativ infrastruktur som er i stand til å ta større trafikk enn dagens, både i antall bevegelser og i antall passasjerer. Inneværende driftskonsesjon<sup>5</sup> for flyhavnen gjelder for perioden 2007 – 2016.

### 2.5.1 Behov for oppgradering

Derimot er det behov for å videreutvikle rullebanen ved flyplassen. Dette må ses på som en normal utviklingssituasjon for en flyplass. Utviklingsbehovet henger i første omgang sammen med nye krav til sikkerhetssoner. I henhold til disse skal det være en sikkerhetssone på 300 meter for enden av en rullebane, og en sikkerhetssone på 150 meter fra senterlinjen på en rullebane.

<sup>4</sup> Ny brannbil, "ny" Sweeper og "ny" fres.

<sup>5</sup> Konsesjon for lufthavn til offentlig bruk gitt av Samferdselsdepartementet. Det er gitt konsesjon hvor det er fastsett vilkår, deriblant skal plassen da ha en teknisk/operativ godkjenning av luftfartstilsynet og det er der alle detaljkravene kommer med blant annet sikkerhetsområdene – se neste avsnitt.

I tillegg drøftes og arbeides det lokalt for en forlengelse av rullebanen fra dagens 1760 meter til i overkant av 2000 meter. Dette vil sikre plassens kapasitet til å ta ned større fly i fremtiden og være godkjent for internasjonal trafikk uten mellomlanding med fullt fly til mange sentrale destinasjoner i Europa.

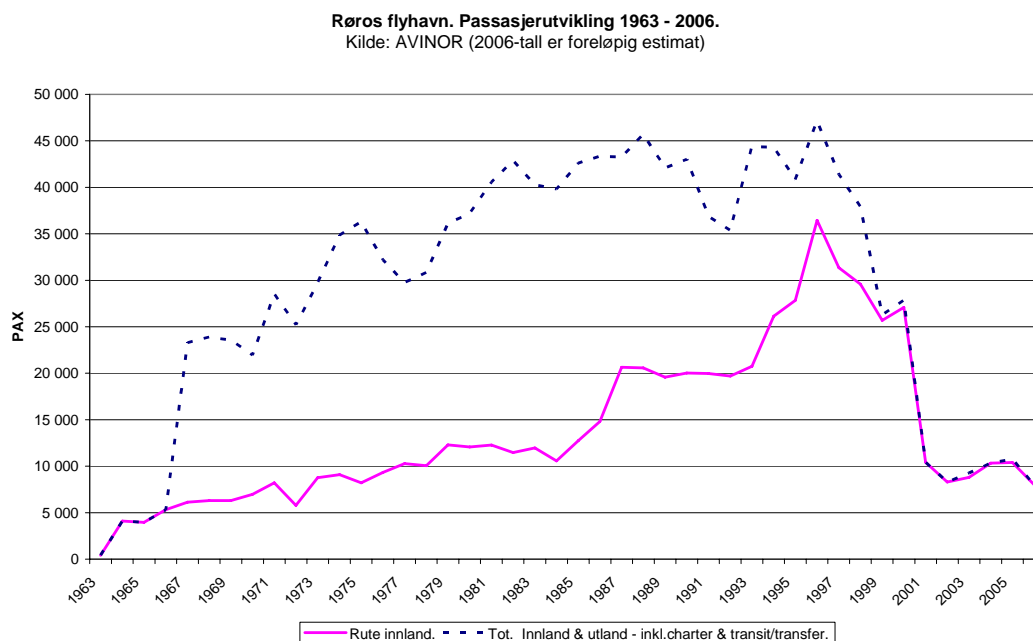
Disse kravene vil kreve omreguleringer for arealbruken rundt flyplassen i dag. Det er allerede et arbeid på gang for å klarlegge hva som kreves av reguleringer, mulige areelle og utformingsmessige løsninger, og kostnads- og finansieringsproblematikk:

*”Røros kommune er inneforstått med at Avinor ikke kan dekke alle kostnader med en ... utbedring. Kommunen vil derfor, sammen med andre regionale interessenter, kunne vurdere å bidra til utbedringer av terreng, vei og eiendomsreguleringer knyttet til rullebaneendene slik at gjeldende klassifikasjon kan opprettholdes.” (Røros kommune 2006a).*

For flyplassens og dens status er det viktig å få trafikk av flere større fly og mange reisende, for på den måten å dokumentere at det er behov for å holde flyplassens klassifisering på dagens nivå.

## 2.6 Trafikk ved Røros lufthavn – status og utvikling siste 20 år

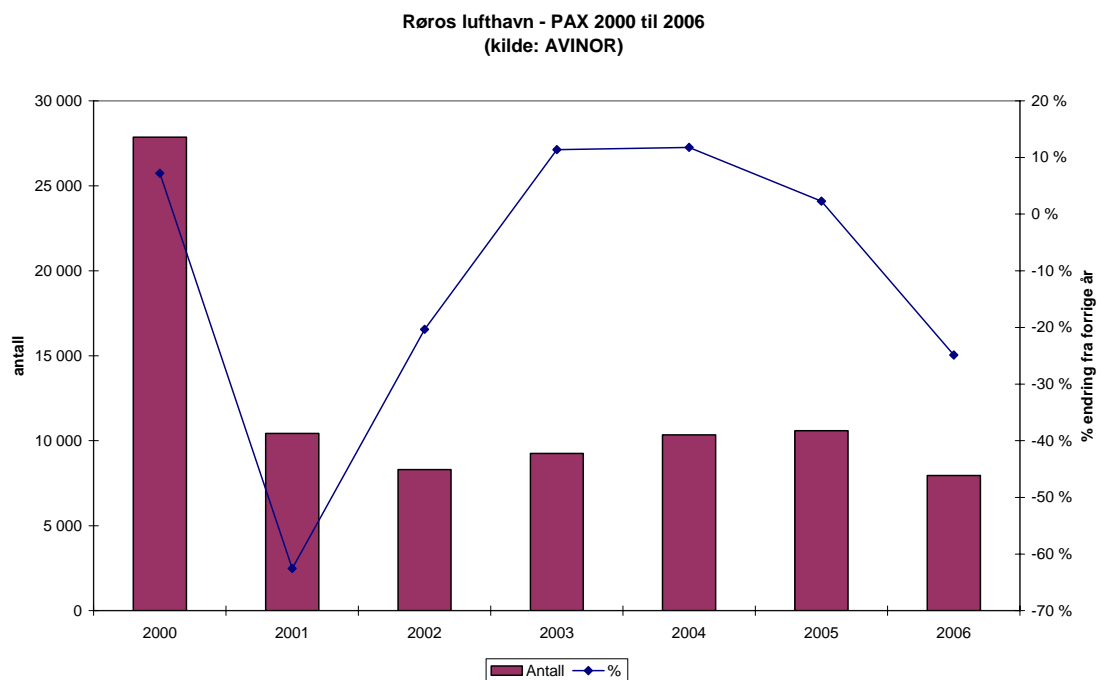
Trafikkutviklingen målt i antall passasjerer ved flyplassen er som vist i figurene 5 og 6. Figur 5 viser utviklingen i antallet passasjerer over Røros flyhavn, fra åpning av ruteflyving i 1963 til 2006, figur 6 viser mer detaljert perioden 2000 - 2006. Flytrafikken har som gjennomgående trend vært i vekst i perioden frem til 1997, da rutetilbudet ble redusert fra 2 til 1 ankomst/avgang daglig. Høyeste passasjertall var i 1997 med vel 35.000 passasjerer (inkl. jubileumstilbud). I 1999 var passasjerantallet ca. 24.000. I 2006 var PAX 8342. Hva skjedde?



**Figur 5: Røros lufthavn. Passasjerutvikling (Kilde: AVINOR)**

Det viktigste som skjedde var en desimering av tilbudet i tre trinn:

- Braathens sluttet å fly på plassen med to flygninger pr dag i 1997/98 – og gikk over til en per dag. Som figuren foran viser, skjer det en umiddelbar reaksjon i markedet
- Braathens slutter å fly på plassen i 2000. Danish Air Transport (DAT)<sup>6</sup> og senere Widerøe overtar med mindre fly. Chartertrafikken mer eller mindre opphører, og rutetrafikken bremser kraftig i PAX i løpet av et par år. Det er fremdeles mulig å kjøpe gjennomgående billetter. Fra et vesentlig lavere nivå tar trafikken seg opp fra 2002 og 2 år framover med en vekst på rundt 10%, se figuren under. I 2005 reduseres veksttakten til under landsgjennomsnittet på 5% for det året (SD 2006a).
- I 2006 overtar Coast Air. Det kan ikke lenger kjøpes gjennomgående billetter. Mot slutten av året gjør selskapet endringer i rutetidene blant annet etter ønske fra kommunene – se omtale under. Dette året blir allikevel svakere enn tidligere år. Pax for 2006 ble lavere enn for 2005, og det er således en nedgang til et nivå rundt 2002/2003. Det kan her være på sin plass å kommentere dette siste fallet fra 2005 til 2006. Som vi skal se senere, sier bedrifter vi har snakket med at endringen i avgangs/ankomst-tider er en klar forbedring. Det grunnleggende problemet er allikevel ikke løst med dette. For at bedriftene i større grad skal legge sitt reiseprogram opp mot flyrutene, må rutetilbudet utvides fra 1 til minimum to flygninger pr dag. Så lenge det ikke er tilfelle, er det lite sannsynlig at man vil se noen vedvarende vekst i PAX for regulær rutetrafikk fra næringslivets side.



**Figur 6: Røros lufthavn. Passasjerer 2000 - 2006. (Kilde: AVINOR)**

Da det ble kjent at Braathens ville slutte å fly hit fikk kommunen gjennomført en konsekvensutredning (Winter 2000) som konkluderte med at det ville bli ca 8000 årlige passasjerer med fly til

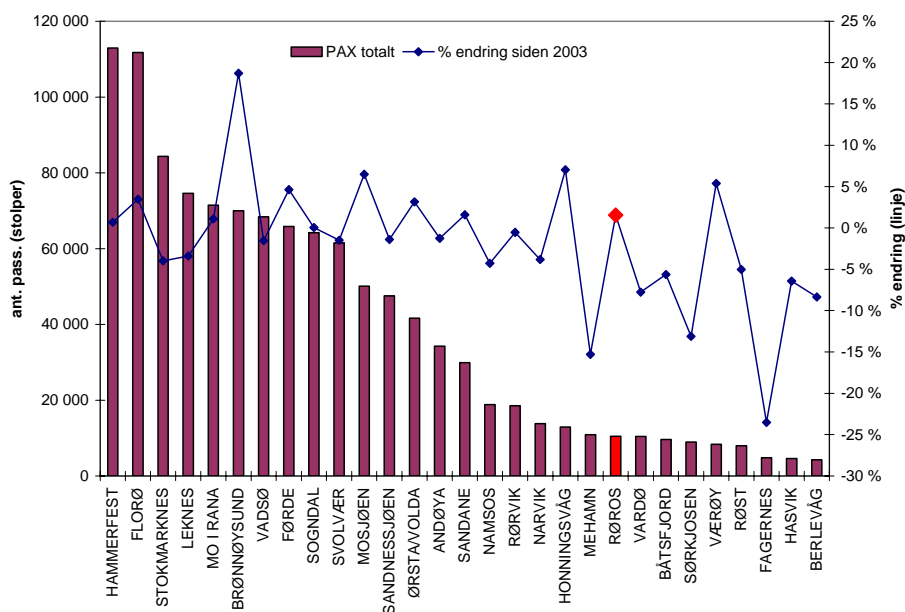
<sup>6</sup> DAT har i perioden 1. april 2006 – 31. mars 2009 (inneværende konsesjonsperiode) konsesjon på ruteområdet Florø – Oslo, Florø – Bergen.

Røros dersom flyplassen falt ut av stamrutenettet. Det viste seg å være en god prognose for utviklingen som kom (se Figur 6), i 2006 var PAX 8342.

Utfallet av stamrutenettet skjedde når Braathens sluttet å fly rutetrafikk 2.1.2001 (se kap 3

Transport – politikk, trender og utvikling). Passasjertallet synker fra et gjennomsnitt på ca 25000 PAX de siste årene før 2001 til ca 8000- 10000 PAX i gjennomsnitt nå de siste årene fra 2001 da Staten igangsatte rute etter anbudsregimet til Røros.

Det må poengteres at Røros lufthavn opprettholder et slikt PAX-nivå med kun en rute og en flygning per dag. Dette gjør Røros lufthavn til spesiell blant de regionale lufthavnene. Den er eneste regionale flyplass med kun en daglig flygning under FOT<sup>7</sup>-regimet (se Tabell 6). RSS ”sliter” følgelig med spesielle forutsetninger og en særegen profil når økonomiske indikatorer PAX-fordeles. Vi skal se på noen av disse senere (se avsnitt 2.8 FOT).



Figur 7: PAX 2005 og endring siden 2003 for de regionale lufthavnene. (Kilde: AVINOR).

Figur 7 viser for sammenlikningens skyld totalt antall reisende ved alle de regionale lufthavnene i 2005, og endringen siden 2003. 7 av 29 lufthavner har større vekst enn Røros lufthavn i denne perioden.

## 2.7 Ruter, vansker og trender ved Røros lufthavn

Trenden er altså en jamn stigning i PAX innenfor ruteskjema 2 ankomst / avgang pr dag. Trenden brytes når tilbudet reduseres til 1 pr. dag, første gang med Braathens<sup>8</sup> i 1997/98.

<sup>7</sup> Se kap. 2.8 FOT.

<sup>8</sup> Røros-ruta ble i sin tid etablert med Braathens som operatør på en forutsetning om kryss-subsidiering fra lønnsomme rutekonsesjoner. Denne forutsetningen eksisterer ikke lenger – se kap. 3. Dette er en følge av en policyomlegging som har hatt betydelige luftfartspolitiske konsekvenser. Man kan jo saktens fundere over den øko-politiske rasjonaliteten i følgende situasjon: luftrommet over Røros lufthavn er svært hyppig trafikkert av flere store selskaper som fly over, til dels både mer eller mindre på samme tid og med flere

År 2000 markerer et nytt dramatisk knekk i PAX. Dette året mistet plassen anløp fra Braathens, og flyhavnen ble underlagt det nye anbudsregimet (se kap. 3, side 31). Det etablerte tilbudet ble en rute med ett anløp / en avgang pr dag, eneste regionale lufthavn med et slikt marginalt tilbud (se Tabell 6, side 24).

En rute og en daglig ankomst/avgang innebærer en rekke praktiske problemstillinger som berører både turisttrafikk og annen trafikk. Trafikk i weekend vanskeligjøres. Det er videre vanskelig å nå flyavgangen med internasjonale forbindelser, som eventuelt må fordyres med overnatting på Gardermoen/i Oslo. Vi kommer tilbake til dette i drøftingen.

I perioden fram til april 2006 ble ruten fløyet av Widerøe, DAT<sup>6</sup> og senere og nå av Coast Air AS. Coast Air kan ikke tilby gjennomgående billetter – noe som ytterligere forvansker reisesituasjonen. Rent praktisk betyr dette at bagasje må sjekkes inn på nytt ved transitt, og det må løses inn nye billetter. Dette er en vanskelighet som kommer i tillegg til det problemet som en avgang pr dag skaper. Også dette kommer vi tilbake til i drøftingen.

Det er rimelig å tolke utviklingen etter 2000 som **et tilbudsbetiget fall i trafikken, og ikke et etterspørselsbetiget fall**. Etter 2000 ble tilbudet vesentlig endret med dårligere tilgjengelighet både i form av antall flygninger og ved at sider av reiseservicen ble endret (ikke gjennomgående billettering og bagasjehåndtering).

Dette bildet forsterkes ytterligere når AVINOR 12. januar i år melder at:

*Innenlandstrafikken økte i 2006 med 8,4 prosent til 23,7 millioner passasjerer, og passerte dermed for første gang toppregistreringen fra 1999. Flytrafikken innenlands er nå 2,1 prosent høyere enn i det tidligere rekordåret. Av stamlufthavnene var det Molde lufthavn, Årø som hadde størst vekst i 2006. ... Lakselv lufthavn, Banak og Alta lufthavn følger deretter med vekst på henholdsvis 20 og 16 prosent. (Utdrag av AVINOR pressemelding 12. januar 2007)*

Ved Røros lufthavn har PAX blitt redusert med 22% over siste 2 år (Figur 1, side 10). Det er bare så altfor tydelig at fjellregionsamfunnet med det tilbudet som i dag er ved Røros Lufthavn – en rute og en daglig ankomst / avgang – ikke henger med i den transportutviklingen som øvrige deler av landet tilbys (Tabell 6, side 24). Det er rimelig å tolke dette som en øket avstandsulempe for allmennheten og for næringslivet som sogner til lufthavnen – se også kap. 5, side 51.

## 2.8 FOT

Etter 1994 ble det norske samferdselsregimet i innenriks luftfart delt i to, med et generelt innriksmarked med frikonkurransen og et reguleringsregime for offentlige kjøp av bedriftsøkonomi-

---

ledige seter mellom OSL og en rekke flyhavner nordover. Til dels er det jo faktisk en attraksjon å kunne opplyse om at ”nå har dere Røros på venstre hånd”.

misk ulønnsomme ruter regulert av EU-reguleringer om ”Public Service Obligation”, eller – som det heter i Norge - Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting (FOT). Etter gjeldende regelverk settes FOT-ruteområdet ut på anbud, og varigheten av kontrakter skal ikke overstige tre år<sup>9</sup>. Regimet er utformet innen EU-direktivets forordning om 3-årskontrakter og med nettoanbud med høy grad av spesifisering av tilbudet. Med unntak av anbudsperioden, er regelverket FOT bygger på fleksibelt med hensyn til hva som kan lyses ut, hvordan det skal gjøres og lignende.

De regionale interessene skal ivaretas fylkesvis i høringsprosesser før anbudene lyses ut. Fylkene har ikke noe finansielt medansvar. Når det gjelder kjøp av luftfartstjenester, har det ved flere anledninger vært diskutert om fylkene – eller større regioner – skal overta ansvaret også finansielt. Disse diskusjonene har imidlertid ikke endret systemet så langt, og det er staten som har ansvar for dette.

Dersom det ikke er økonomisk grunnlag for en rute kan altså myndighetene etter FOT-reglementet innføre en FOT-rute. Denne er da et offentlig innkjøp etter visse forutsetninger. Til disse hører blant annet at ruten skal være vital for den økonomiske utviklingen i det området lufthavnen ligger. Det skal videre være nødvendig for å sikre et passende tilbud med hensyn til kontinuitet, frekvens, kapasitet og prisfastsettelse. Om et tilbud er passende skal vurderes ut fra allmenne hensyn, mulighet for å bruke annen transport, billettpriser og vilkår og det samlede tilbud fra eventuelle andre selskap som akter å fly strekningen (Longva et al 2005).

Anbudsinnydelsen omfatter fra og med 2003 totalt 16 såkalte ruteområder, hvorav Røros – Oslo er eget ruteområde (SD 2002). Se for øvrig omtale av Coast Air under.

Til sammen er det nå 29 regionale<sup>10</sup> lufthavner som får økonomiske tilskudd for å opprettholde flytrafikken<sup>11, 12</sup>. I dag er det bare Røros lufthavn av regionale lufthavner som kun har 1 rute med 1 daglig avgang / ankomst<sup>13</sup> (se Tabell 6). Alle de andre regionale lufthavnene har 2 eller flere daglige avganger.

---

<sup>9</sup> Anbudsregelverket for FOT varierer noe. For noen områder fastlegger gjeldende anbudsregelverk at operatøren av en FOT-rute har mulighet til å si opp kontrakten med 12 måneders varsel. Denne type klausul kan ses på som et instrument for risikodeling mellom flyselskapet og myndighetene. Hvis og når inntektene og/eller kostnadene ikke møter forventningene, og operatøren bestemmer seg for å si opp kontrakten, blir tapet delt mellom avtalepartene. For andre områder, er ikke en slik klausul og altså ingen oppsigelsesmulighet innenfor perioden. Det siste gjelder for tiden for Røros som FOT-område.

<sup>10</sup> Som AVINOR sine regionale lufthavner regnes de lufthavnene som staten ved daværende Luftfartsverket overtok fra kommunene i 1997 og 1998. I alt dreier dette seg p.t. om 29 lufthavner: 25 kortbaneflyplasser, helikopterlandingsplassen på Værøy, samt lufthavnene på Røros og Fagernes.

<sup>11</sup> Denne inndelingen samsvarer med organiseringen i AVINOR – med Divisjon store lufthavner, Divisjon mellomstore lufthavner og Divisjon regionale lufthavner.

<sup>12</sup> Fullstendig liste over flyplasser i Norge følger som vedlegg 1.

<sup>13</sup> AVINOR driver til sammen 46 flyplasser spredt over hele landet. AVINOR legger selv vekt på at plassen ”bidrar til utvikling av lokalt næringsliv og bosettingsmønster”. 19 flyplasser kategoriseres som regionale lufthavner. Det er i tillegg 10 lufthavner som kategoriseres som mellomstore. I tillegg har vi de store flyplassene.



Tilbudsgrunnlaget fra SD setter krav til en daglig flygning (unntatt lørdag) men ikke krav til når det skal flys til og fra Røros - slik det gjennomgående gjøres på andre FOT-rutene i Norge (SD 2005b).

Anbudsinnydelsen for ruteområde Røros – Oslo for inneværende konsesjonsperiode 1. april 2006 til 31. mai 2009, lyder:

## **2.16. Røros – Oslo v. v**

### **2.16.1 Minimum antall flygninger, setekapasitet, ruteføring og rutetider**

*Kravene gjelder året rundt. I begge retninger gjelder trafikkplikt daglig unntatt lørdag.*

#### **Antall flygninger:**

- *Minst seks ukentlige tur/retur-flygninger.*

#### **Setekapasitet:**

- *I begge retninger skal tilbys minst 275 seter ukentlig.*
- *Tilbudt setekapasitet skal justeres i henhold til reglene fastsatt av Samferdselsdepartementet i annekset A til denne kunngjøringen.*
- *Ved bruk av fly registrert for 100 eller flere passasjerer kan tilbudt setekapasitet ikke reduseres.*

#### **Ruteføring:**

- *De påkrevde flygingene skal være uten mellomlanding hvis fly registrert for færre enn 100 passasjerer benyttes. Ved bruk av fly registrert for 100 eller flere passasjerer skal de påkrevde flygingene være gjennomgående og ha høyst én mellomlanding.*

#### **Rutetider:**

- *Publikums etterspørsel etter flyreiser forutsettes tatt i betraktning.*

(SD 2005b)

Slik anbudsinnbydelsen er utformet er Røros Lufthavn eneste tilfelle blant de regionale lufthavnene hvor det kun er krav til en daglig flygning (se Tabell 6 under), og kun krav til 6 ukentlige flygninger. For alle de andre plassene er det krav til minst 2 daglige flygninger – for brorparten vesentlig flere. Det er også vanlig i anbudsinnbydelsen for de øvrige rutene å stille krav til avgangstider, noe som ikke er tilfelle for Røros sitt vedkommende.

Anbudsinnydelsen gikk ut i juni 2005, og 2. november 2005 ble resultatet kunngjort. Tabell 6 viser tall for 2006 for FOT-tilskudd (pr. 2005) fordelt på ruteområder:

**Tabell 6: FOT-tilskudd for 16 ruteområder fordelt på ruteområdene for inneværende konsesjonsperiode 1. april 2006 til 31. mars 2009. Kilde: SD 2005a.**

Ruteområde	FOT-tilskudd pr. år (NOK)	Min antall daglige flygninger t/r (ukedager)	PAX 2006 kommet / reist innland ved lufthavn (se kommentar 1)	FOT per PAX 2006 (kommet / reist innland ved lufthavn - se kommentar 1)
1   Lakselv – Tromsø	12711000	3	45767	278 kr/PAX
2   Andenes – Bodø Andenes – Tromsø	22190000	4 2	32276	688 kr/PAX
3   Svolvær – Bodø	23650000	6	63787	371 kr/PAX

4	Leknes – Bodø	21487000	6	84215	255 kr/PAX
5	Røst – Bodø	5316000	2	7451	713 kr/PAX
6	Narvik (Framnes) – Bodø	17624000	3	22696	777 kr/PAX
7	Brønnøysund – Bodø	9388000	2	69240	136 kr/PAX
	Brønnøysund – Trondheim		3		
8	Sandnessjøen – Bodø	21605000	2	48807	443 kr/PAX
	Sandnessjøen – Trondheim		3		
9	Mo i Rana – Bodø	48981000	4	77199	373 kr/PAX
	Mo i Rana – Trondheim		3		
	Mosjøen – Bodø		3	54151	
	Mosjøen – Trondheim		3		
10	Namsos – Trondheim	27068000	3	19635	688 kr/PAX
	Rørвик – Trondheim		3	19734	
11	Florø – Oslo	14850000	4	104016	143 kr/PAX
	Florø – Bergen		5		
12	Førde – Oslo	14758000	4	69732	212 kr/PAX
	Førde – Bergen		2		
13	Sogndal – Oslo	29604000	3	37758	278 kr/PAX
	Sogndal – Bergen		2		
14	Sandane – Oslo	39277000	3	32156	500 kr/PAX
	Sandane – Bergen		2		
	Ørsta-Volda – Oslo		4	46370	
	Ørsta-Volda – Bergen		2		
15	Fagernes – Oslo	9138000	2	5521	1655 kr/PAX
<b>16</b>	<b>RØROS - OSLO</b>	<b>3870000</b>	<b>1</b>	<b>8342</b>	<b>464 kr/PAX</b>
Sum		321517000			
				Gjennomsnitt	498 kr/PAX
				Standardavvik	359 kr/PAX
<p>Kommentar:  PAX for kommet / reist i 2006 fra de regionale lufthavnene (pluss Lakselv som pt kategoriseres som stor lufthavn) for 16 FOT-ruter. Tranfer, utenlandsreiser (og med det brorparten av chartertrafikk), offshore og annen trafikk er holdt utenfor. Denne kolonnen baserer seg dermed på antall PAX kommet / reist på innenlandstrafikk ved lufthavnen, uavhengig av om PAX er kommet / reist med en FOT-rute. Dersom en regional lufthavn har ruter som ikke er FOT-finansiert vil PAX med slike ruter (og eventuell innlandsk charter) være subsumert under tallet PAX kommet / reist 2006.</p>					

Røros lufthavn utmerker seg på to måter:

- Lufthavnen har kun en rute, og er dermed eneste regionale lufthavn med kun en flygning per dag (og 6 flygninger per uke) (Tabell 6).
- Det er ingen krav til avgangs- og ankomsttider, noe som ellers er vanlig i anbudsdokumentene.
- FOT-tilskuddet fordelt på PAX som er kommet / reist (transit er holdt utenfor, likeså er utenlandske reiser, offshore og annen trafikk) for Røros Lufthavn ligger nær gjennomsnittet (det aritmetiske gjennomsnittet) for FOT-rutene, mens som det også framgår av standardavviket så er det stor spredning i dette tallet FOT-rutene i mellom (Tabell 6).

Tabell 7 viser resultatregnskapet for et utvalg regionale lufthavner i de sørlige deler av landet, så faller Røros lufthavn her ut som den plassen med størst negativt driftsresultat per PAX.

**Tabell 7: Resultatregnskap for et utvalg regionale lufthavner.**

2005 Resultatregnskap for et utvalg regionale Lufthavner, 13. mars 2006 (Kilde SD 2006a)								
Florø	Førde	Sogndal	Sanda.	Ørsta-Volda	Namsos	Rørвик	Fagernes	Røros
Driftsresultat per PAX (2005).								
(kr 120)	(kr 220)	(kr 207)	(kr 449)	(kr 289)	(kr 446)	(kr 469)	(kr 882)	(kr 1 688)

Dette viser at Røros lufthavn i dette utvalget er av de dyreste i drift regnet etter dagens rutetilbud.

Tallet for Røros lufthavn henger sammen med plassens spesielle profil knyttet til å trafikkflygerskolen (se Rørosfly AS - trafikkflygerskole- kap 2.10, side 27). Sammenlikningen i **Tabell 7** for så vidt den skal si noe om grunnlaget for FOT-tilskudd relativt til andre lufthavner vil halte dersom man ikke tar i betraktning at Røros Lufthavn rent faktisk har en funksjon de for tiden er alene om i landet.

Så hva viser disse tabellene? Tabellene må ikke ses løsrevet fra det forhold at det er flere forskjeller mellom de regionale lufthavnene som avspeiles – den samfunnsøkonomiske begrunnelsen og nytten avleses ikke uten videre som funksjon av PAX-tall. Tabellene sammen med kunnskapen om lufthavnens tekniske og operative profil og tjenestetilbud viser at Røros Lufthavn er i en særstilling som lufthavn. FOT-regimet finansierer her både infrastruktur til utdanning og delvis kjøp av rutetilbud. Samtidig viser Tabell 6 at Røros Lufthavn – med sin ene daglige t/r har en særlig effektiv bruk av FOT-midler dersom målet er å få flest mulig PAX fraktet på minst mulig antall flygninger.

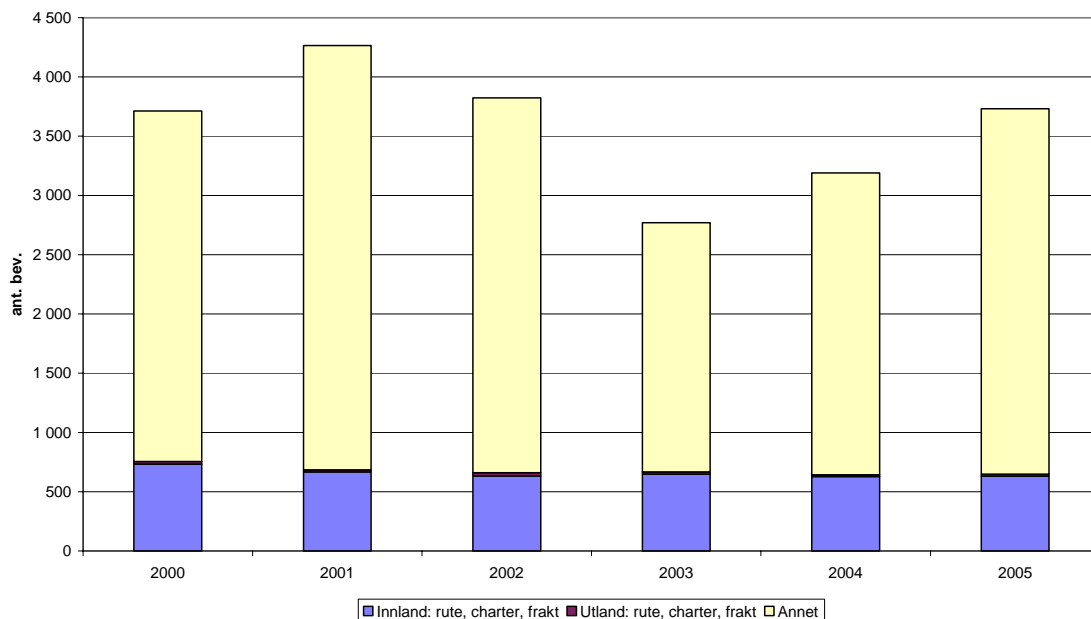
## 2.9 Røros lufthavn – Flybevegelser

Antallet flybevegelser er vesentlig større enn det rutetrafikken står for. En egen flyskole - Rørosfly AS - opererer fra plassen, og genererer en vedvarende og betydelig trafikk. Dette er illustrert for perioden 2000 til 2005 i neste figur. I denne perioden har de samlede flybevegelser vært om lag 5 ganger bevegelsene rutetrafikken skaper<sup>14</sup>.

---

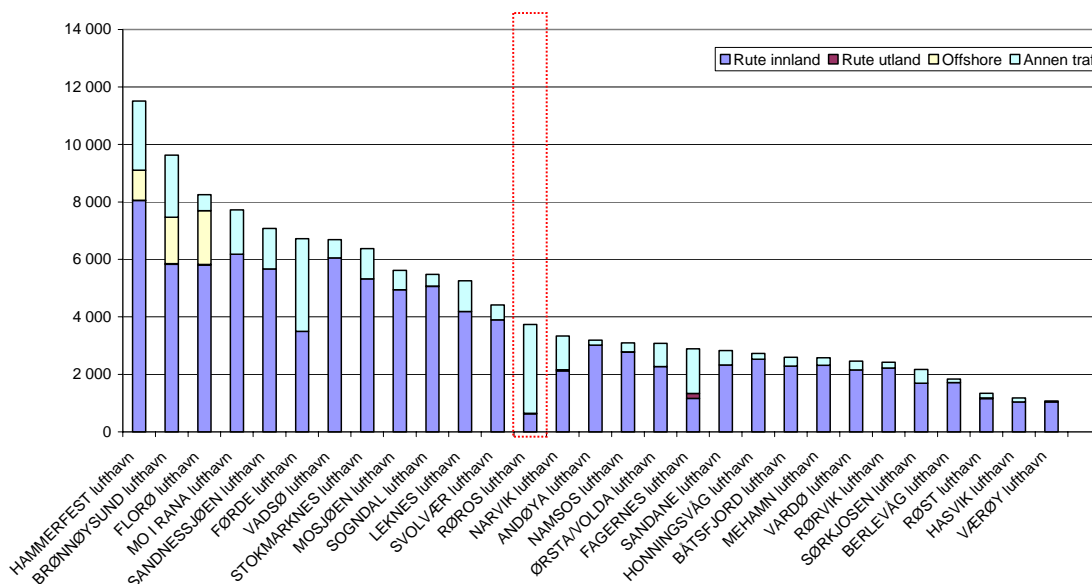
<sup>14</sup> T. Henriksen i AVINOR til Adresseavisa 07.07 2005.

Røros stamflyhavn. Antall flybevegelser 2000 - 2005.



Figur 8: Røros lufthavn. Flybevegelser 2000 - 2005. (Kilde: AVINOR)

Rørosfly AS står for så vel de fleste som brorparten av økningen av flybevegelser ved lufthavna.



Figur 9: Antall flybevegelser ved regional lufthavner i 2005. (Kilde: AVINOR)

Figur 9 viser, for sammenlikningens skyld, antall flybevegelser ved alle de regionale lufthavne i 2005. Rangert etter størrelse på trafikken, er Røros lufthavn nr 13 av 29 lufthavner for samlet trafikk og den største for annen trafikk enn rute og offshore.

## 2.10 Rørosfly AS - trafikkflygerskole

Trafikkflygerskolens står for over 80 % av totalaktiviteten målt i antall flybevegelser ved lufthavnen - som i 2005 var samlet 3732 bevegelser (landinger, avganger, overflygninger).

Flyskolen driver som en av to skoler i Norge utdanning av trafikkflygere, men er for tiden eneste operative skole. Trafikkflygerskolen produserer i dag ca 2000 flytimer årlig og har om lag 40 elever under utdanning til trafikkflygere. Skolen mener i dag å ha rundt  $\frac{3}{4}$ -deler av det norske markedet for trafikkflygerutdanning (Samtale – se vedlegg 7.1).

Skolen har i løpet av året 3 tomotors fly og 3 enmotors fly. Skolen har ført en nøktern investeringslinje hva angår bygninger. Det gir et utgangspunkt for å samordne videre utbygging som kan skje ved plassen – noe vi kommer tilbake til i drøftingen.

Flyskolen har alle sertifikater for utdanning til kommersielle selskaper. Flyskolen opererer som kontrollant for Luftfartstilsynet.

Flyskolen tilbyr ikke selv teoriundervisning.

Røros lufthavn tilbyr et svært godt utgangspunkt for skoleflyging. Plassen er kontrollert lufthavn, er godt teknisk utstyrt (se foran) og tilbyr god tilgang på tjenester for en flyskole. Selve de operative forholdene ved plassen tilbyr varierte flyforhold og landingsforhold.

Det må kunne slås fast at flyskolen har opparbeidet en unik posisjon i det norske markedet. Flyskolesektoren i Norge i dag er i en formativ fase, og med tanke på den sentrale rolle som flyskolen spiller for Røros lufthavn, burde nok alle ”gode krefter” bidra med sitt til å videreutvikle plassen som en flyskoleplass.

Det er også åpenbart viktig å se hen til den aktiviteten som flyskolen driver når betydningen av økonomiske indikatorer (som i avsnitt 2.8) skal vurderes.

Det gir per i dag et helt feil bilde å sammenlikne med andre lufthavner basert kun på PAX-fordelte indikatorer.

## 2.11 Coast Air

Siden 1. april 2006 trafikkeres Røros lufthavn av ett fly daglig fra selskapet Coast Air AS. Coast Air ble etablert i 1975, og har hovedbase i Haugesund. Sin nåværende konsesjon fikk selskapet 2. november 2005 for rutene Oslo-Røros, Oslo-Fagernes, Andenes-Bodø og Andenes-Tromsø, med virkning fra 1. april 2006 og tre år fremover.



Figur 10: Coast Air - rutenett.  
(Kilde: Coast Air)

Selskapet har for tiden 13 destinasjoner i Norge i ordinær rutetrafikk, og i tillegg aktivitet i utleie/chartermarkedet. Flytypene selskapet opererer er:

- 1 stk British Aerospace Jetstream 31 Kapasitet: 19 passasjerer. Denne typen brukes på Røros.
- 2 stk British Aerospace Jetstream 32VIP Kapasitet: 10 passasjerer
- 2 stk ATR 42 – 320 Kapasitet: 48 passasjerer. Denne typen brukes på Røros.

Ruteopplegget er slik at passasjerer lett skal fly strekningene Oslo-Røros, Røros-Oslo. Videre er ruteopplegget slik at det lett kan flys Stord-Oslo-Røros og Røros-Oslo-Stord.



**Figur 11: Fly (ATR-42-320 48 seter) fra Coast Air på Røros Lufthavn. (Foto: AVINOR)**

Coast Air – som er kontraktsforpliktet til 6 flygninger per uke (se Tabell 6) - flyr nå alternerende dager med 1 t/r morgenflytilbud og 1 t/r ettermiddagsflytilbud. Lørdager flys ikke:

**Tabell 8: Dagens rutetilbud mellom Røros og Oslo.**

Røros – Oslo:	man, ons., fre., søn.	Avgang: 17:30
Røros – Oslo:	tir., tor.	Avgang 08:40
Oslo – Røros:	man., ons., fre., sø.	Avgang: 16:20
Oslo – Røros:	tir., tor.	Avgang: 09:50

Fra ultimo januar 2007, blir det også et tilbud til Værnes to dager i uka.

Selskapet har med virkning fra september 2006 og etter drøftinger med kommunene (Røros kommune 2006a) lagt om fra en flygning midt på dagen, til det ruteskjema som er vist foran. Siden selskapet overtok flygingene på Røros 1. april 2006, har trafikken for inneværende år blitt

reduisert til et nivå på 8342 PAX (se Figur 6). Det er en relativt betydelig nedgang fra 2005, og en nedgang på 22 % over siste 2 år. Det foreligger ingen analyse av årsakssammenhenger for denne nedgangen, og det er ikke gitt at det henger sammen med selve overtakelsen.

Selskapet<sup>15</sup> mener selv at tilbudet med en flygning per dag ikke kan karakteriseres som tilfredsstillende ruteopplegg sett fra brukernes side. To flygninger per dag er minimum for at flyet skal bli et komplett tilbud.

Selskapet mener videre at det er svært viktig at regionene selv arbeider med ”å selge seg” – særlig gjelder dette reiselivssegmentet. Sammenliknet med for eksempel Fagernes hvor reiselivsaktørene arbeider godt sammen om å utvikle nærings og bruke lufthavnene som et aktivum i den sammenheng, mangler store reiselivsaktører på Røros og i regionen et tilsvarende samarbeide. Det er bare gjennom et slikt samarbeid mellom regionens reiselivsaktører at det igjen er mulig å opparbeide et chartertilbud via Røros lufthavn. Men slikt samarbeid er også viktig for den løpende ruteflygningen og videreutviklingen av denne (se også kap. 4.2.1, side 46).

---

<sup>15</sup> Samtale med markedsdirektør – se oversikt Vedlegg 1: Møter, samtaler med mer.





## 3 Transport – politikk, trender og utvikling

### 3.1 AVINOR's ambisjoner og intensjoner

Avinor AS ble opprettet som aksjeselskap heleid av staten 1. januar 2003 gjennom en omdannelse av Luftfartsverket. AVINOR er heleid statlig aksjeselskap hvis oppgave er å planlegge, bygge ut og drive et samlet lufthavn- og flysikringsystem. Virksomheten omfatter 46 lufthavner i Norge, hvorav 12 drives i samarbeid med Forsvaret, samt kontrolltårn, tre kontrollsentraler og teknisk infrastruktur for flynavigasjon. Røros Lufthavn eies av AVINOR.

De fleste lufthavnene går med underskudd (illustrert for regionale lufthavner i tabell **Tabell 7**, side 25). Målsetningen er at systemet som en helhet skal bære seg økonomisk.

AVINOR (2006a) har som ansvar, oppgave og ambisjon – iht eget oppdaterte presentasjonsmaterieill –

1. ”å iverksette tiltak for trafikkvekst, nye ruter og servicetiltak på norske flyplasser”. I den grad ruteomleggingen for Røros ved inngangen til dette 10-året skal oppfattes som et tiltak AVINOR skal forholde seg til, er det ikke forenlig med AVINOR sine oppgaver på dette punktet<sup>16</sup>.
2. ”å øke flyplassenes betydning for næringsliv, regional utvikling og sosial velferd”. I den grad ruteomleggingen ved inngangen til dette 10-året for Røros skal oppfattes som et tiltak AVINOR må forholde seg til, er ikke denne omleggingen forenlig med AVINOR sine oppgaver på dette punktet.

Begge disse punktene er avgjørende viktige for Røros lufthavn og regionen. Forholdet mellom næringsstruktur og lufthavnen og betydningen av det tilbudet den representerer for næringslivet er tema i dette og neste kapittel. Rent foreløpig – og argumentene for dette vil bli oppsummert i drøftingen – vil etter vår oppfatning et første skritt for AVINOR for å innfri både punkt 1 og 2, være å øke rutetilbudet til minimum 2 per dag med morgen og kveldsflyvinger.

#### 3.1.1 Forventet utvikling i luftfarten

Prognoser (AVINOR 2006b) indikerer fortsatt trafikkvekst i luftfarten. Av viktige drivkrefter i Norge er:

- Forventet økonomisk vekst i samfunnet

---

<sup>16</sup> AVINOR har gitt 90% rabatt på startavgift for utlandstrafikk og ca. 40% rabatt på innlands trafikk på flere regionale lufthavner - Røros lufthavn inklusive – som et ruteøkende tiltak. Dette har ikke hatt noen vesentlig effekt for Røros.

- Tilbud, frekvenser og lavere priser vil stimulere etterspørselen i luftfarten
- Reiseliv og turisme er forventet å øke betydelig – både inn og ut av landet, og innen landet
- I perioden fram mot 2040 viser prognoser en forventet befolkningsøkning på ca 1 million, hvorav en betydelig økning i antall innvandrere
- Internasjonalisering i næringsliv og offentlig forvaltning vil fortsette

Miljømessige restriksjoner og metning av enkelte markeder vil kunne virke dempende på etterspørselen. AVINOR fortrukne prognose viser en årlig passasjervekst på 2,8 % for hele trafikknettet under ett. Dette tilsvarer en trafikk på ca 85 millioner passasjerer i 2040. Om fordelingen av denne prognostiserte økningen mellom typer lufthavner, sier AVINOR:

*På basis i internasjonale prognoser, forventet BNP – utvikling i Norge og separate analyser for trafikkutviklingen på de store lufthavnene, er følgende basisscenarium for årlig trafikkvekst fram mot 2040 lagt til grunn for infrastrukturbehovene ...*

- OSL: 3,2 %
- Store lufthavner: 2,0 - 2,5 %
- Mellomstore lufthavner: 1,5 - 2,0 %
- Regionale lufthavner 0,5 %

(AVINOR 2006b)

### **3.1.2 Investeringsbehov**

AVINOR har gjort anslag over investeringsbehov i lufthavnnettet. Det er registrert et samlet investeringsbehov på 55 milliarder kroner i perioden fram mot 2040. Det samsvarer med det årlige investeringsnivå man i dag har på om lag 1,5 milliarder kroner. Om investeringsbehovet for de regionale lufthavnen sies følgende (AVINOR 2006b):

*De regionale flyplassene vil ha et stort investeringsbehov i de første årene (totalt 250 mill.kr pr. år), synkende til ca 100 mill.kr pr. år i resten av planperioden. Samlet behov for disse lufthavnene i hele perioden er på ca 6 mrd.kr.*

De regionale lufthavnene står altså for kun 11 % av forventet investeringsbehov. Sektorplanen (AVINOR 2006b) viser også at investeringsbehovet i de kommende tiår vil være dekket innenfor den investeringsbanen man allerede er inne i.

### **3.1.3 Konkurransesituasjonen mellom lufthavnene**

På generell basis forventer AVINOR økt konkurranse mellom stamruteflyplasser og regionale lufthavner. AVINOR viser til utvikling i tilbud og pris på stamruteflyplassene som stimulerer til økt trafikk. For nettet sett under ett øker dette influensområdet på bekostning av de regionale flyplassene, mener AVINOR. Forbedret vegstandard kan forsterke en slik trend. Dog sier AVINOR (2006b) at

*Utviklingen forventes likevel å variere mye mellom plassene, og den generelle trafikkutviklingen og omfanget av innkommende turisme vil kunne ha stor betydning enkelte steder.*

Dette er nok en kommentar med relevans for Røros lufthavn. Avstandene til andre lufthavner er så betydelig (se Tabell 3) at konkurranseforholdet er et lite aktuelt element her. Omfanget av innkommende turisme vil derimot være et vesentlig element her, selvfølgelig avhengig av hvordan regionen makter å utvikle denne delen av næringslivet i årene som kommer (se kap 4.2.1, side 46). Dette er også et moment som nåværende operatør på ruten – Coast Air – er opptatt av (kap 2.11, side 27).

### **3.2 Nasjonal politikk for luftfart**

Utgangspunktet for regionale lufthavner er en allmenn politiske enighet om at alle deler av landet skal ha et flytilbud som minsker avstandsurempene i et eller langstrakt og topografisk opprevet land. De regionale lufthavene ble utviklet på 70-tallet og det ble bygget en rekke mindre lufthavner langs kysten. Disse hadde gjerne 800-meters rullebane betjent av mindre fly. Widerøe flyveselskap fikk i 1974 konsesjon på alle kortbaneruter. Gjennom årene ble det benyttet en del forskjellige konsesjonssystemer, fram til FOT-systemet ble etablert (se kap 2.8 FOT, side 22). Det har gjennom årene vært diskusjoner om hvilke ruter som skulle omfattes av offentlige tjenestekjøp. Skjæringsflaten mellom kommersielt og subsidiert rutenett er avhengig av konkurransesituasjonen i det kommersielle nettet (Longva *et al* 2005). Fra 1994 ble det innført konkurranse på stamrutenettet – som Røros lufthavn var en del av på den tiden. Etter 1994 ble offentlige kjøp av persontransporttjenester med fly begrenset til ruter som ikke var bedriftsøkonomisk lønnsomme. Disse ble så definert som regionale flyruter – i seg selv en uheldig retorikk som setter likehetstegn mellom regional / distrikt og bedriftsøkonomisk ulønnsomhet? Røros var fram til 2001 stamflyplass – betjent av Braathens med 737 – men ble så omdefinert som regional lufthavn og kom inn under regimet for offentlig tjenestekjøp. Det samme skjedde med en del andre lufthavner, som Lakselv og Andenes. Over tid har det norske flymarkedet beveget seg fra kryssubsidiering og monopol til konkurranse i markedet på kommersielle ruter og om markedet på det regionale rutenettet (*op. cit.*). Røros lufthavn har i denne utviklingen skiftet ”tilhørighet” fra det kommersielle i markedet til det regionale hvor det konkurreres om markedet.

Og nettopp distriktssatsingen er framtreddende i de overordnede politiske målsetningene. Nasjonal transportplan (NTP) er et sentralt dokument også i lufttransporten. Regjeringen tar sikte på å legge fram stortingsmelding om Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2019 ved årsskiftet 2008/2009. Planen er en videreføring av NTP 2006 – 2015 og skal som før ha en tidshorisont på 10 år med hovedvekt på de fire første årene. Arbeidet med planen er i gang, og er i en fase hvor underlagsmateriale for planen er under utarbeidelse.

Lufthavnstrukturen er jevnlig tema i NTP og tilhørende prosesser. Siste større gjennomgang har grunnlag i St.prp. nr. 61 (2001-2002) om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnettet jvf. Innst. S. nr. 69 (2001-2002), hvor Stortinget ba om at spørsmålet om framtidig

lufthavnstruktur ble tatt opp ved rulleringen av Nasjonal transportplan. Dette ble gjennomført i gjeldende NTP, med bakgrunn i en omfattende analyse i 2001 (Luftfartsverket, Møreforskning og Transportøkonomisk institutt, 2001). Røros flyhavn ble ikke omfattet av forslag om nedlegging.

Det er dog i NTP bebudet en regionalpolitisk vurdering av flyplasstilbudet. Denne prosessen skal ledes av Samferdselsdepartementet, og har et mer langsiktig tidsløp.

I Soria Moria-erklæringen som er sittende regjeringens regjeringserklæring, heter det bl.a:

*«Både kortbanenettet og stamrutenettet er en viktig del av infrastrukturen i landet. Det skal sikres et flyplassnett som gir et tidsmessig tilbud i alle deler av landet. Ordningen med at overskuddsflyplasser betaler for de ulønnsomme flyplassene skal videreføres.*

*Regjeringen vil:-*

*Opprettholde dagens flyplasstruktur, så fremt det ikke er et uttrykt ønske lokalt om å legge ned en flyplass. Dette må i tilfelle skje etter en grundig prosess hvor alle berørte er blitt hørt.*

*Sikre best mulig sikkerhet og regularitet gjennom å bedre innflygingsutstyr på flyplassene.*

*Sikre et godt tilbud på kortbanenettet i forhold til flystørrelse, kvalitet på flyene, avganger og sikkerhet. ».* (Soria Moria 2005)

Med dette er det vel rimelig å legge til grunn at lufthavnstrukturen anses som fastlagt for en lengre periode, slik at spørsmålet da er hvordan den etablerte strukturen kan utvikles best mulig gitt de prinsipper den er etablert på. Spørsmålet knyttet til Røros lufthavn er derfor primært: Hvordan kan rutetilbudet utvikles slik at det best mulig treffer regionens behov?

Statens økonomiske engasjement i regional luftfart er for så vidt betydelig. Kjøpet har utviklet seg vesentlig i løpet av siste 10 år, men har samtidig variert noe i omfang. For 2004 budsjetterte Samferdselsdepartementet med nærmere 700 mill. kr til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavn tjenester og flyruter i distriktene, særlig i Nord-Norge og nordlige del av Vestlandet. For 2007 er det foreslått 475,9 millioner kroner til statlig kjøp av innenlandske flyrutetjenester på strekninger der drift ikke er bedriftsøkonomisk lønnsom. Dette er en reduksjon på om lag 30 prosent sammenliknet med 2006. I følge Regjeringa er reduksjonen begrunnet med at det er inngått nye kontrakter med flyselskapene, noe som samlet sett har redusert behovet.

Statlig kjøp av innenlandske flyrutetjenester på strekninger der drift ikke er bedriftsøkonomisk lønnsom gjøres gjennom FOT-regimet. Engasjementet er primært distriktpolitisk begrunnet, og der yter en form for transportstøtte som er legitim innenfor EU-regelverket. For å opprettholde sysselsetting og bosetting i distriktene ønsker staten å sikre befolkningen og næringslivet i distriktene rask og effektiv tilgang til regionale sentra, med videre forbindelser til andre landsdeler og utlandet via de kommersielle rutene. Regjeringen uttaler i en pressemelding til budsjettet for 2007 at:

*”Statleg kjøp av innenlandske flyrutar skal vere med å sikre stabil sysselsetting og busetting i distrikta. Målet med å kjøpe flyrutetenester er å få eit langsiktig samfunnsøkonomisk effektivt og likeverdig lufttransporttilbod, med god transportstandard. Tilbodet av innanlandske flyrutetenester skal vere til nytte for folk og næringsliv i heile landet. Lufttransport er viktig for å redusere avstandsulemper og for å leggje til rette for vel fungerande regionar, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete.” (SD 2006b)*

Flere studier viser at det regionale luftfartstilbudet med statlig kjøp er viktig for næringslivet og befolkningens velferd i distriktene. Næringslivet i mange deler av områdene som er betjent med regionale flyruter, er eksportrettet og avhengig av et godt regionalt luftfartstilbud for å opprettholde sin konkurransevne. På samme måte er offentlig sektor avhengig av gode kommunikasjoner til og fra regionale sentra og hovedstaden. Dette avspeiles i en høy andel arbeidsbetingede reiser (tjenestereiser og reiser til og fra arbeid) i offentlig og privat sektor på regionalnettet, i gjennomsnitt rundt 50 pst. Røros lufthavn faller godt inn i dette mønsteret.

Dagens luftfartspolitik er slett ikke uten problemer for distriktene og de regionale lufthavnene. I de senere år har statens forhold til luftfartens utvikling fått et tvetydig preg. Som Berg (2001) peker på og som vi har sett i det foregående, så understrekes på den ene siden luftfartens store betydning for næringsliv og bosetting i aktuelle plandokumenter. Samtidig gis luftfarten dårligere finansielle rammevilkår enn det som blir andre samferdselsformer til del. Til forskjell fra vei, og kystfart og særlig jernbane har det utviklet seg den praksis at luftfarten forutsettes å være 100 prosent brukerfinansiert, også hva investeringer angår. FOT-regimet er et virkemiddel for å opprettholde et tilbud der det åpenbart er slik at det ikke er mulig å drive en rute eller et ruteområde rent bedriftsøkonomisk. Målsetningen blir å hente ut størst mulig samfunnsøkonomisk gevinst av FOT-midlene.

Anbudskriteriene har endret seg fra første anbudsutlysning i 1996. Det har blant annet blitt åpnet opp for bruk av mindre fly. Det har i sin tur økt konkurransen om flyrutene, og har således redusert tilskuddet. Brukerne har ikke vært like begeistret for dette om en skal dømme etter redusert reiseaktivitet eller i alle fall en reiseaktivitet for denne delen av nettet som ikke har fulgt veksten i de øvrige delene. Også Røros lufthavn opplever at små flytyper gir et redusert tilbud som driver PAX nedover – se 2.6 Trafikk ved Røros lufthavn – status og utvikling siste 20 år. Det har antakelig vært en medvirkende årsak til at både flere små selskaper har kastet kortene i senere årene, som Artic Air, Gard Air og Kato Air. Det er en konflikt mellom effektivitet og minimumskrav til transportstandard. Det blir en stor utfordring å håndtere dette framover.

Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Nord-Trøndelag arrangerte januar 2006 en konferanse i Bodø om regional luftfart. Bakgrunnen var behovet for å drøfte og påvirke visjoner for kortbanenettet som et godt kollektivtilbud i et langstrakt land, nye sikkerhetsbestemmelser og holdning til nedleggelse av lufthavner. Det er åpenbart en utbredt uro i flere ruteområder for hvilken retning utviklingen tar. På konferansen gjentok samferdselsministeren de politiske ambisjoner som er omtalt foran, og avsluttet med å si at de regionale lufthavnene kan se fram mot en framtid der både anbudsruiter og tryggleiken blir tatt vare på.

Det synes det å være en rimelig konklusjon å hevde at det luftfartspolitiske bildet gir momenter til og rom for å kjempe for tidligere samferdselsminister Kyllingmarks visjon om å binde landet sammen med et nett av flyruter og således drastisk redusere den reelle og føyte avstanden mellom distrikt og sentra.

### 3.3 Transport og utvikling

Nasjonal Transportplan (NTP) 2006-2015 (SD 2004) beskriver som trend innenfor godstransport en sterk vekst i vei og fly, både for næringsrelatert transport og for annen transport. Disse har på landsbasis tatt markedsandeler fra bane- og sjøtransport. Dette kan og leses som at infrastrukturen for person og varetransport har blitt viktigere enn tidligere, og at det i utgangspunktet og andre forhold like vil være et fortrinn for næringsmessig utvikling at vei og flytransporten er velutviklet. NTP legger da også vekt på at bedre infrastruktur har betydning for både næringsliv og regional utvikling. Røros lufthavn er viktig.

Investeringer i transport i eller til en region er allikevel ikke en garanti for høyere økonomisk vekst. Effektene avhenger, slik Lein *et al* (2003) beskriver det, bl.a av hvor sterke kostnadsreduksjoner og vekstimpulser det eksisterende næringslivet får, og om forbedringen gjør at regionen lykkes bedre i å trekke til seg nye bedrifter. Vekstimpulsene vil både dreie seg om rene kostnadsreduksjoner for transporten, operativ tilgang til et større marked for varer og tjenester og tilgang til et større utvalg av innsatsfaktorer i produksjonen (arbeidskraft, varer og tjenester).

Ser vi på dagens trender, så foregår det løpende endringer i produksjonssystemene. Behovet for kontroll og operativ sammenkjedning over hele leveringskjeden fra dør til dør, preger utviklingen. Logistikkprosesser som involverer flere bedrifter øker kraftig (Skyberg 1999). Dette har i sin tur økt kompleksiteten i logistikkfunksjonene, og skaper behov for koordinering mellom flere bedrifter. Dette øker etterspørselen etter profesjonalitet i selve transportfunksjonen, og en kontinuerlig utvikling av logistikksystemene. Dette gir i sin tur rom for framveksten av globale tredjeparts logistikkleverandører som "kan transport".

Effektive logistikksystemer som innfrir krav til pris, "just-in-time", service, kvalitet, kontroll og sporbarhet, blir således en stadig viktigere konkurransefaktor i næringslivet. Dette gjør det mulig å redusere lagerhold, og redusere produksjon for lager til et minimum. De nye logistikk-trendene preges da også av mindre forsendelser, bruk av IKT og økt bruk av standardiserte men fleksible lastbærere. Kravet til leveringstider skjerpes:

- Krav til tidstilgjengelighet – dvs at lastbærerne er tilgjengelige til de tider som er sentrale i produksjonsprosessen. En tjeneste- eller vareleverandør må selvfølgelig i noen grad tilpasse sin agenda til de rammer transportsystemet tilbyr, men avstandsulemper oppstår raskt dersom tidstilgjengeligheten er liten, dvs få og ugunstige avganger og ankomster.
- Krav til koordinering med andre ledd i en transportkjede. Dårlig koordinering med andre ledd i en transportkjede – f eks hvordan et ledd i en flytransport er koordinert med andre – fører også til økt avstandsulempe.

- Krav til punktlighet.

Transporter der to eller flere ulike transportmidler benyttes i samme transportkjede kan gi en mer effektiv transportavvikling ved at en bedre utnytter de fordeler som de ulike transportmidlene har. I denne sammenheng vil flyfrakt kunne være et viktig tillegg. På den annen side er kompleksiteten høyere ved slik ”intermodale transport” og det krever både spesialiserte transport og koordinering av flere selskaper. Det tilsier igjen forutsigbarhet og rimelig langsiktighet i transportpolitikken.

Veksten i transportarbeid har vært særlig sterk fra 1995 med en årlig vekst 5-6 prosent. Det er en del interessante trekk ved dette. Transportavstandene er generelt økende<sup>17</sup>. Årlig økning i transportavstand var 2,2 prosent for alle transportmidler i perioden 1985-2000 (Hovi *et al* 2002). Økingen skyldes bl.a at produksjon og lagerhold sentraliseres til færre steder, ofte utenfor landets grenser, og mindre og hyppigere leveranser. Utviklingen fører til at mer gods transporteres direkte til kunde, uten omlasting. Det er her vei- og flytransport som øker mest. Sett perioden 1970-2000 under ett har transportarbeidet på vei økt med 322 prosent, mens jernbanen har økt 28 prosent (SD 2004).

Også for persontransporten er det vei- og lufttransporten som har økt mest (se Figur 3). Siden 1970 er antall personkilometer med fly økt med 600 prosent og ca 160 prosent for veitransport. For jernbane- og sjøtransport har det vært mindre vekst, hhv 85 prosent og 25 prosent (NTP 2001). Dette betyr at bil og fly tar markedsandeler fra jernbane og båt. Den innenlandske persontransporten økte med ca 1,5 prosent pr år fra 1990 til 2000, noe som betyr at reisevirksomheten pr innbygger økte med ca 1 prosent pr år (Lein *et al* 2003). Viktige drivkrefter i veksten i persontransporten, og spesielt veitransporten, er:

- En økt sentralisering og regionalisering av arbeidsmarkedet, som bidrar til konsentrasjon av bosettingen og økning av trafikken rundt de store byene.
- At bosettingen i kommunene rundt de store byene øker. Det er de bosatte i disse kommunene som reiser mest i Norge.
- At gjennomsnittlig reiseavstand for arbeidsreiser øker.
- At yrkesdeltakingen, spesielt blant kvinner har økt, bidrar til økt bilbruk.
- At prisutviklingen på ulike transportmidler har siden 1970 favorisert bil og fly.
- At reisetidene er redusert mer for bil enn for andre transportmidler.
- At antall hytter og feriehus øker, noe som blant annet bidrar til at fritidsbruken av bil øker, mens markedsandelen for tog har gått ned.

Vi kan ”lese” ut av dette at Røros lufthavn teoretisk sett blir stadig viktigere for persontrafikken. Dette forsterkes ytterligere ved at reiseavstandene til aktuelle destinasjoner med vegtransport (og for så vidt tog) er radikalt mer tidskonsumerende. En lufthavn med et ruteopplegg som næringslivet kan legge sine reiser opp mot, vil være en viktig utjevne faktor i forhold til konkurransen med næringsliv i andre og gunstigere plasserte sentrale regioner. Lufthavnens viktighet i praksis og med det den samfunnsmessige gevinsten som kan hentes ut av denne noen i transportens infrastruktur – og her kan vi ta utgangspunkt i plassens tekniske og operative

---

<sup>17</sup> Lastebilundersøkelsen, 1. kvartal 2006

standard har vesentlig større kapasitet enn det som utnyttes i dag – vil derfor først og fremst avgjøres av rutetilbudet og det i forhold til næringslivets behov.

Internasjonale undersøkelser viser at transportkostnadene som andel av samlede kostnader er forholdsvis lave. Med transportkostnader menes da for persontrafikkens del, de rene billettutgifter og lignende, og ikke den samlede tiden persontrafikken tar. Det er grunn til å tro at det for persontrafikkens vedkommende først og fremst er tidsforbruket som skaper opplevde avstandsulemper, og for så vidt ikke selve billettprisen<sup>18</sup>.

Tall fra Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF 2003a, b, c) viser at logistikkostnadene i 2003 i gjennomsnitt utgjør 9 prosent av omsetningen for norske industribedrifter, hvorav transportkostnadene utgjør snaut 6 prosent og lager/administrasjon utgjør samlet ca 3 prosent. For bedriftene i utvalget som ligger i Hedmark og Oppland utgjør logistikkostnadene 12 prosent (Lein *et al* 2003). Om lag halvparten av bedriftene vurderer logistikk som av stor betydning for bedriftens lønnsomhet og konkurransevne. Vel 60 prosent bedømmer logistikkenes betydning som stor i årene framover. Tallene indikerer at endringer i transportkostnader kan gi betydelige utslag i lønnsomheten, noe som i sin tur vil påvirke lokaliseringsbeslutninger.

Et hovedspørsmål i samferdselspolitikk er i hvilken grad investeringer i infrastruktur fremmer regionaløkonomisk utvikling. Spørsmålet er todelt. Lokal vekst kan bestå av overført aktivitet fra andre regioner, og av nyskapt vekst som følge av bedre utnyttelse av tilgjengelige ressurser. Forbedringer i transportnettene kan gi opphav til en generell økonomisk vekstprosess gjennom kostnadsreduksjoner, effektivisering og spesialisering. En annen mulighet er at slike prosjekter først og fremst gir seg utslag i rene korridoreffekter, dvs at de primært angår trafikkflyten (Ohr og Bråthen 2003). Som Lein *et al* (2003) framholder er ikke investeringer i transport internt i eller til en region en garanti for høyere økonomisk vekst. Effektene avhenger blant annet av hvor sterke kostnadsreduksjoner det eksisterende næringslivet får om forbedringen gjør at regionen lykkes bedre i å trekke til seg nye bedrifter og om disse kan vokse om andre nødvendige vekstfaktorer er til stede i regionen, slik som velfungerende lokalt næringsmiljø, utdannings-tilbud eller jobbmuligheter for personer med høyere utdanning.

Mulighetene for at forbedringer i transportnettene skal sette i gang en regionaløkonomisk vekstprosess er større, jo

1. *svakere transportnettene er utbygd – både rent fysisk og i form av ruteopplegg - i utgangspunktet.* Spesielt gunstig for mulighetene for å generere økonomisk vekst er det dersom det finnes en sentral ”missing link” – fysisk eller ved feil doserte tilbud - som oppheves gjennom en ressursinnsats. For Røros lufthavn gjelder dette i høy grad: her har vi en ”fullt rigget” lufthavn med et svært utilstrekkelig rutetilbud. Selve rutetilbudet kan oppfattes som en ”missing link”.
2. *større vekstpotensial* regionen har, f.eks i form av naturressurser, godt kvalifisert arbeidskraft eller et ekspansivt næringsliv. For Fjellregionen gjelder dette i høy grad for eksempel innenfor en naturbasert og kulturbasert reiselivsutvikling. Men det gjelder og innenfor andre

---

<sup>18</sup> For offentlig sektor kan dette se noe annerledes ut, ettersom lønnskostnader her uansett ofte betraktes som ”sunk costs” og fokus flyttes over på billett-kostnadene ol.



deler av næringslivet – se Tabell 9: Bedrifter som er intervjuet eller innhentet informasjon på annen måte:, Side 44.

3. *sterkere industrielt og politisk miljø/tradisjon* regionen har. Dette kan utgjøre et viktig grunnlag for å utløse et potensial for vekst som måtte eksistere.

Om vi ser til diskusjonen i Sverige, så blir persontransport tillagt større vekt enn godstransport når det gjelder å bidra til regional utvikling blir persontransportene tillagt større vekt enn godstransportene. I analysene av dette brukes begrepet “regionförstoring” eller ”vidgade arbetsmarknader”. På norsk kan vi bruke begrepet “regionutvidelse”. Regionutvidelse beskrives som en prosess hvor tidligere separate arbeidsmarkedsregioner knyttes sammen til en ny og større region gjennom økt pendling. Det beskrives gjerne som en prosess fordi det er en stadig utvidelse av pendlingsomlandene til byer og regionsentra. I den svenske regionalpolitikken betraktes utvidelsen av arbeidsmarkedsregioner som et alternativ til ytterligere geografisk konsentrasjon av bosettingen. Også i deler av Hedmark og Oppland er dette aktuelle ideer. Fjellregionsamarbeidet kan forstås som et initiativ i denne retning.



## 4 Fjellregionen og næringsliv

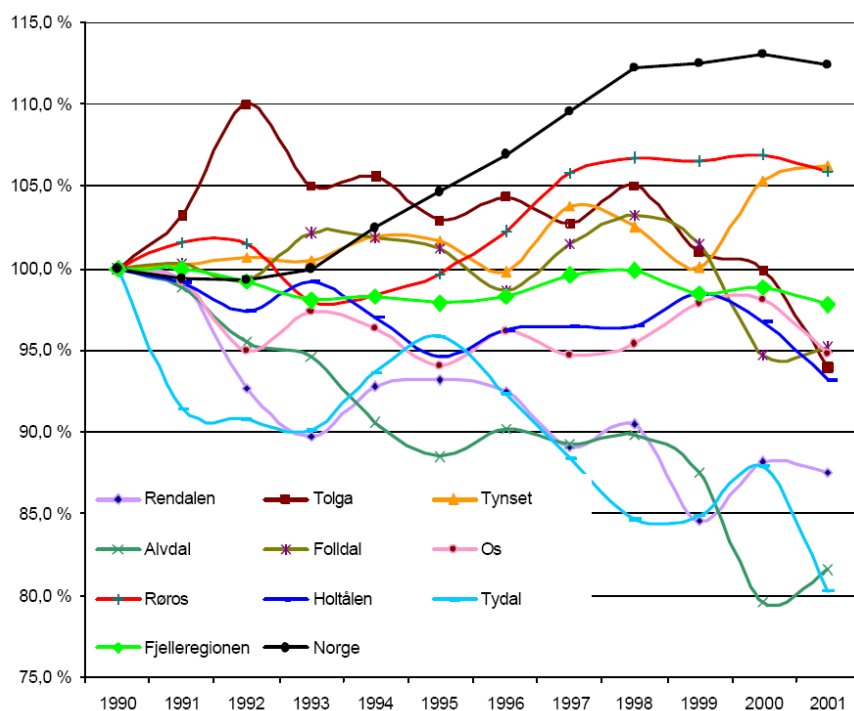
### 4.1 En ”sør-vendt” næringsstruktur.

Denne gjennomgangen baserer seg på Köhn *et al* 2003.

Ved utgangen av 2001 var det 10 331 arbeidsplasser i Fjellregionen. I løpet av 1990-tallet forsvant i overkant av 330 arbeidsplasser (-2,2 %).

Ingen av kommunene i regionen har hatt samme utvikling i antall arbeidsplasser som det man finner på landsbasis, hvor antall arbeidsplasser økte med nesten 14%. Utviklingen i Fjellregionen kan grovt sett inndeles i tre grupper. Regionsentrene (Røros og Tynset) som har en vekst antall arbeidsplasser på i overkant av 5 %. I andre enden er det kommuner som har hatt en nedgang på 12,5 % til 20 % i antall arbeidsplasser (Alvdal, Tydal og Rendalen). Mellom disse yterpunktene ligger kommuner som har en nedgang på 5- til 7 % i arbeidsplasser (Tolga, Os, Folldal og Holtålen).

**Figur 12: Indeks for arbeidsplassutvikling 1990 til 2001 for alle kommuner i Fjellregionen, Fjellregionen samlet og for Norge. Kilde: Köhn *et al* 2003.**



#### 4.1.1 Trender i næringsutviklingen

Figur 4.4. viser næringsenes andelsmessige betydning i Fjellregionen for 1990, 1996 og 2001. Offentlig tjenesteyting var den viktigste næringen i 1990 (27 % av arbeidsplassene) og har styrket sin betydning gjennom 1990 tallet. Ved utgangen av 2001 var denne andelen økt til 33%. Med offentlig tjenesteyting menes summen av statlig og kommunal tjenesteyting. Grunnen til at det behandles under ett er etableringen av regionale helseforetak.

Ved utgangen av 1990 utgjorde primærnæringen 21 % av arbeidsplassene i regionen. Næringen har fått svekket sin betydning gjennom hele 90- tallet og ved utgangen av 2001 var 12,2 % av arbeidsplassene innenfor jord og skogbruk.

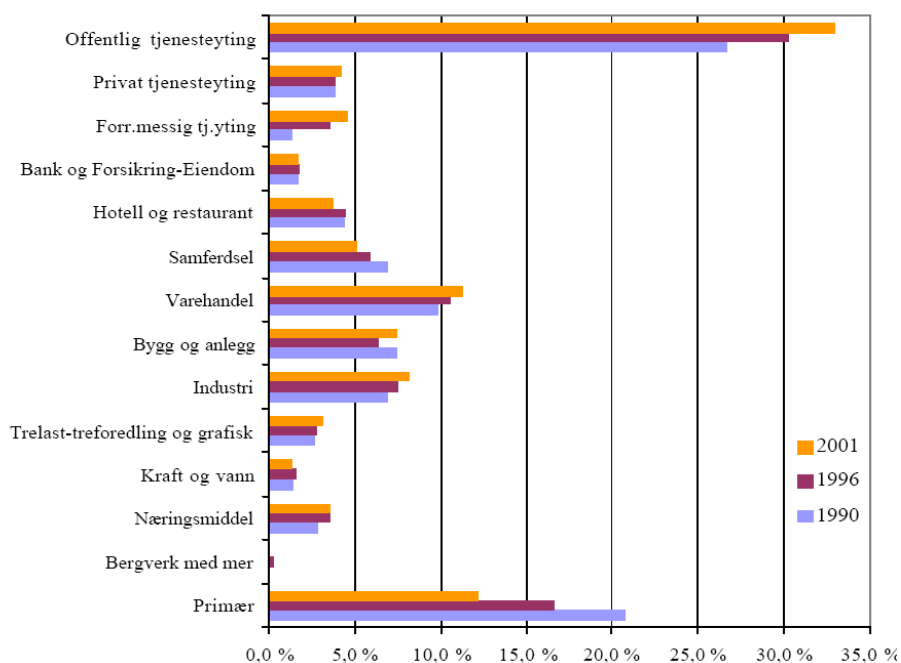
Varehandel er den tredje største næringen i regionen og var ved utgangen av 2001 nesten like stor som primærnæringen (0,8 prosentpoeng mindre). Denne næringen har hatt en svak stigning gjennom hele perioden.

Når det gjelder utviklingen innen privat og forretningsmessig tjenesteyting har førstnevnte vært relativt stabil i hele perioden. Forretningsmessig tjenesteyting på sin side har økt sin betydning. Dette er næringer som gjerne har en relativt høy arbeidsreisefrekvens. En godt fungerende flyplass vil være viktig for disse gruppene – noe som og bli bekreftet i kontakt med et utvalg bedrifter (se senere, avsnitt 4.2, side 44).

Kategoriene industri, trelast- treforedling samt næringsmiddel har også økt sin betydning. En godt fungerende flyplass vil være viktig for disse gruppene – noe som og bli bekreftet i kontakt med et utvalg bedrifter (se senere, avsnitt 4.2, side 44).

De to regionsentrene – for å konsentrere oss om dem - har forskjellig næringsstruktur. Tynset har hatt en sterk vekst innenfor forretningsmessig tjenesteyting på 1990 tallet og har en større andel arbeidsplasser innenfor denne næringen enn på landsbasis. Røros skiller seg ut med en stor andel arbeidsplasser innen industri (17 % i 2001) og næringen har vokst gjennom hele 1990 tallet. Til sammenlikning var i overkant av 8 % av arbeidsplassene på nasjonalt nivå innenfor denne næringen ved utgangen av 2001. For begge næringsprofilene og utviklingstrendene vi finner i de to regionsentra, er persontransporten viktig og – som drøftet foran – stadig viktigere.

**Figur 13: Arbeidsplasser i Fjellregionen fordelt etter næring i 1990, 1996 og 2001. Kilde: Køhn 2003**



Fjellregionen har en større andel arbeidsplasser enn på landsbasis innen offentlig tjenesteyting, trelast og treforedling, nærings- og nytelsesmidler og primærnæringen. Selv om Fjellregionen har hatt en vekst innenfor forretningsmessig tjenesteyting har denne veksten vært svakere enn hva en finner på landsbasis (økt negativ differanse fra 1990 og fram til 2001).

Regionsentra i Fjellregion har vært viktige for å opprettholde arbeidsplasser i regionen. Det har vært et skifte i fra primærnæringene og over til arbeidsplasser innen tjenesteyting og industri i regionen. Regionsentra har antakeligvis vært komplementære i den forstand at veksten i de to har kommet i forskjellige næringer. Røros er industrisenteret i Fjellregionen, mens Tynset har sitt komparative fortrinn innenfor forretningsmessig tjenesteyting. Ovennevnte komplementaritet er viktig for å sikre et differensiert næringsliv og dermed en robust ABS-region. For begge disse vil lufthavnen være et viktig tilbud – se senere, avsnitt 4.2, side 44.

## 4.2 Noen eksempler på bedrifiers reisebehov og atferd.

Næringsstrukturen er i sin kontakt med marked og leverandører stort sett ”vendt sør-over”. For ytterligere illustrasjon av markeds- og reiseproblematikken skal vi se nærmere på situasjonen for et knippe bedrifter i regionen som dels driver vareproduksjon og dels tjenesteproduksjon. Bedriftene som er plukket ut er både vare og tjenesteleverende med varierende størrelse og organisering (enkelstående, i kjede, som del av konsern), og er følgende 11 bedrifter:

**Tabell 9: Bedrifter som er intervjuet eller innhentet informasjon på annen måte:**

Bedrift	Bransje	Ant ansatte
HÅG <sup>(Note 1, Note 5)</sup>	er blant de 10 største leverandør av kontorstoler i Europa. De fleste av HÅGs kunder befinner seg i Nord- og Mellom-Europa og i USA.	Bedriften har sin produksjonsavdeling på Røros.  174 personer jobber i produksjonen i selskapet – i tillegg kommer om lag 60 i administrasjonen i Røros-avdelingen
Os Husdyrmerkefabrikk <sup>(Note 1)</sup>	sikrer dokumentasjon om dyr fra fødsel til slakt ved bruk av øremerker og annen merketeknologi.  Norge og Sverige er hovedmarkeder.	Bedriften har sin produksjon i Os i Østerdalen.  Bedriften har 46 ansatte.
Norshield AS <sup>(Note 1)</sup>	er leverandør av produkter og tjenester innen fagområdene "Beskyttelse mot elektromagnetiske felt", "Pulverteknologi" og "Strømskinner".  Bedriften har kunder i hele Norge	Bedriften har sin produksjon i Os i Østerdalen.  Bedriften har 5 ansatte.
Kvestor Pro AS <sup>(Note 1)</sup> (selskap i Kvestor-gruppen)	leverer tjenesten Ajourført Regnskap.  Bedriften har kunder i hele Norge, og noen internasjonale bedriftskunder.	Selskapet holder til på Tynset.  Selskapet har 12 ansatte.
Røros Bruk AS <sup>(Note 1)</sup>	produserer dører og vinduer – primært for fritidsboligmarkedet. Bedriften er et selskap i ISOLA-gruppen som har hovedkontor på Eidanger.  Bedriften har kunder over hele landet.	Røros Bruk AS har ca 70 ansatte.
Daldata AS <sup>(Note 1)</sup>	utvikler og selger økonomisystemer, maskinvare, driftsløsninger, opplæring og systemutvikling.  Bedriften har kunder over hele landet.	Bedriften har 90 ansatte fordelt på sju avdelingskontorer i Norge. Bedriften har hovedkontor på Tynset. Ved hovedkontoret er det ansatt 25 personer.
Orkideekspressen AS <sup>(Note 1)</sup>	reisebyrå med hovedvekt på Østen, Australia, Cuba og jorden-rundtreiser.  Leverer egenproduserte reiser til hele landet.	Har hovedkontor på Tynset i Østerdalen og avdelingskontor i Bergen.  Bedriften har 25 ansatte på Tynset og 7 i Bergen.

PROTEX <sup>(Note 1)</sup>	er en totalleverandør av tjenester innen søm og tekstilprodukter. Vi bistår gjerne kunden i prosessen fra ide til ferdig produkt, men kan også gå inn i prosessen på ulike stadier.	PROTEX er lokalisert i Ålen i Sør-Trøndelag.  Har 47 ansatte.
Kitron microelectronics as <sup>(Note 1)</sup>	leverer skreddersydd design og produksjon av industriell elektronikk. Organisert som et konsern med avdelinger / datterselskap på forskjellige steder og i forskjellige land.	Kitron Microelectronics as er et datterselskap lokalisert på Røros. Konsernet har 1400 ansatte, datterselskapet på Røros har 80 av disse.
Quality Hotell & Resort Røros <sup>(Note 2, Note 3)</sup>	er en av hovedaktørene i reiselivet på Røros	Bedriftene er lokalisert på Røros.
LHL-innkjøp <sup>(Note 2, Note 4)</sup>	er del av LHL-gruppen - Landsforeningen for hjerte og lungesyke. LHLs selskaper tilbyr utredning, behandling, rehabilitering, attføring, undervisning, arrangement og konferanser, overnatting, bygg og bolig.	LHL-innkjøp er lokalisert på Røros, og gruppen har også et rehabiliteringssenter her med 80 rom.  For LHL er persontransport av både ansatte og pasienter aktuelt.
Note 1: Note 2: Note 3: Note 4: Note 5:	Kontaktet for samtale – se Vedlegg 1 Informasjon via Røros kommune og tidligere kontakt mellom kommunen og bedriften om lufthavn og tilbudet. Brev til Røros kommune ved J. Stav 15. januar 2006 E-post fra LHL ved H. Bergebakken til Røros kommune ved J. Stav datert 2. januar 2007 E-post fra Quality Hotel & Resort Røros ved director Ø. Carstens til Røros kommune ved J. Stav 7. 12 2006	

Disse bedriftene er kontaktet for en samtale eller informasjon er innhentet på annen måte. Kontakten har vært med daglig leder eller administrerende direktører (se Vedlegg 1: Møter, samtaler med mer.) Hensikten var å drøfte med bedriftene spørsmål som:

- Hvor er markedet relativt til fjellregionen?
- Hva er transportomfanget (personer, varer)?
- Hvor viktig er reisevirksomhet for bedriften og lufthavnen i den sammenheng?
- Hvordan vurderer bedriften utviklingen i og dagens tilbud ved Røros lufthavn?
- Hvordan har bedriften tilpasset seg dagens rutetilbud (eventuelt utnyttet chartermulighetene)?
- Hvordan mener bedriften at tilbudet ved lufthavnen bør utvikles?

Som Tabell 9 viser, varierer de bedriftene som er kontaktet i størrelse, lokalisering og forretningsområde. Det er lagt vekt på å kontakte bedrifter som driver produksjon av varer, og bedrifter som driver produksjon av tjenester først og fremst utenfor reiselivsbransjen. Det er ikke fordi reiselivsbransjen ikke er viktig i denne sammenheng. Snarere er det slik at reiselivsbransjens behov for flyforbindelser – både rutetrafikk og charter – åpenbart foreligger. Det er også reiselivsbransjen som i all hovedsak var gjenstand for analyse i den rapporten som ble utarbeidet tidligere av Horwarth Consulting AS (Winther 2000). Vi har i denne omgang bare supplert analysen av dette segmentet med informasjon og synspunkter fra Quality Hotel & Resort Røros, som bedriften har produsert som ledd i den pågående diskusjonen om betydningen av Røros lufthavn.

Vi har dermed lagt vekt på å kontakte bedrifter utenom reiselivssegmentet hvor det behovet som måtte foreligge først og fremst retter seg mot regulær rutetrafikk. Det er da også den ordinære rutetrafikken en hovedproblemstilling i denne omgang knyttet til Røros lufthavn, og behov for å styrke den regulære rutetrafikken i FOT-regimet. Det overordnede spørsmålet til bedriftene er derfor: hvor avhengige er dere av regulær rutetrafikk, og hvordan svarer dagens tilbud til en slik avhengighet?

Forskjellige som de er, er det ikke hensikten å sammenlikne bedriftene. Hensikten er å innhente synspunkter som vi summerer opp kvalitativt som enkeltstående rapporter fra forskjellig ”steder” i ”bedriftslandskapet”.

#### 4.2.1 Reiselivet

Turisme og reiseliv er av de raskeste voksende næringsgrener globalt. Veksten har sammenheng med økt økonomisk velstand. Fortsatt er det mange samfunnslag i Europa som i liten grad reiser, og man regner derfor med at Europa fortsatt har et stort vekstpotensial. Reiseintensitet avtar med avstand. Det betyr at til Norge er det fleste besøkende fra Norden og Europa. Antall turister internasjonalt vokser om lag i takt med flytrafikken, eller svakt mer enn denne. For turister som kommer til Norge er opplevelse av natur og landskaper et viktig motiv for å komme hit, deretter kommer ”oppleve stillhet og ro”. I begge disse dimensjonene skårer fjellregionen høyt. Framover regnes det fortsatt med at slike forhold vil være av Norges viktige konkurransefortrinn som feriemål. Økende utdanning i befolkningen og økonomisk vekst i Europa vil sannsynligvis bidra til at de mest aktuelle markedssegmentene øker.

Vi velger å starte med en oppdatering og analyse fra reiselivssegmentet, i dette tilfellet fra Quality Hotel & Resort Røros. Denne aktøren har laget en analyse for egen virksomhet knyttet til reiselivet og lufthavna. Bedriften framholder at:

*Etter at Braathens sluttet å fly på Røros 01.01.2001 måtte man endre fokus i markedet.. Med en uforutsigbar fremtid hvor man til å begynne med hadde avtale med DAT, og deretter med Widerøe, ble Østlandsmarkedet mindre tilgjengelig. En markedsvridning i enda større grad mot Midt-Norge ble resultatet. Denne vridningen kunne man reversert, men med 1 daglig avgang midt på dagen var ikke dette godt nok for et voksende konferansemarked.*

*De senere årene har vi hatt en del trafikk fra Østlandet. Dette er mindre grupper, samt noe chartertrafikk. De store landsmøtene, konferansene er det blitt færre av. Men i en kombinasjon av transport til Værnes og charter har vi allikevel hatt en del av disse også. Storstuggu Kultur og Konferansesenter i tilknytning til hotellet, i samarbeide med Røros Kommune, ble i sin tid bl.a bygget med tanke på større konferanser og landsmøter.( Quality Hotell & Røros Hotels 2006)*

Bedriften gir her uttrykk for et forhold som også bedriftene utenfor reiselivssegmentet har gitt uttrykk for:

1. I forbindelse med at Braathens sluttet å fly, la flere bedrifter om reiseatferden – for en reiselivsbedrift er dette selvfølgelig en større utfordring enn for de andre bedriftene.



Denne utviklingen fortsetter med senere desimering av lufthavntilbudet. Bedriftene kobler seg i økende grad fra lufthavnen – for å si det slik. 1 flygning per dag er rett og slett ikke nok til at bedriften kan organisere sitt transportbehov rundt tilbudet.

2. Bedriften er ”sydvendt” i markedet, og tilgjengeligheten til dette avtar. Avstandsulempen øker.
3. De tiltak som er gjennomført på transportsiden må oppfattes som kompensatoriske og mindreverdige i forhold til en løsning med et mer komplett tilbud på Røros lufthavn.

Bedriften ser en mulighet for videre vekst i utvikling av et mer fullstendig lufthavntilbud:

*Konferansemarkedet i Norge er i vekst. I første omgang i de store byene og rundt flyplasser. Vi ser en stadig økning i belegg på destinasjoner i distriktene. Dette i konkurranse med utlandet. Skal vi ta del i veksten i konferansemarkedet fra Østlandet er det en forutsetning at rutetidene endres mer tilpasset markedet. Videre bør det bli bedre tilgjengelighet i form av hyppighet i avganger. Dette gir kunden valgfrihet og man kan frakte f.eks foredragsholdere tur retur samme dag. Til slutt vil det være av stor betydning at flyplassen opprettholdes på dagens nivå med bl.a mulighet for større fly at typen Boeing 737. Selv om det årlige antall chartermaskiner er varierende, vil sannsynligvis dette svinge fra år til år. Ut i markedet gir det en stor mulighet vi ikke bør være foruten. Ytterligere reduksjon i flytilbudet vil forverre situasjonen. (op. cit.)*

Situasjonen for reiselivsbedrifter er selvfølgelig mer aksentuert enn for de øvrige segmenter i næringslivet. Bedriftens analyse og vurdering av situasjonen bekrefter den analysen som Winther (Winther 2000) gjennomførte, og de sentrale konklusjonene her kan derfor legges til grunn for dette segmentet.

Vi skal derfor gå over til å se på responsen fra andre type bedrifter.

#### **4.2.2 Hvor er markedet relativt til fjellregionen?**

Det er et helt klart gjennomgående trekk hos bedriftene som er kontaktet at de er ”eksportretta” i forhold til egen region. Markedet krever for så godt som alle god kontakt mot det sentrale østlandsområdet og særlig OSL Gardermoen, enten fordi mye av salget foregår her og / eller fordi salg foregår på markeder som i praksis nås via Oslo. I forbindelse med salg er det behov for persontrafikk fra Fjellregionen og til markedsområdene, både selgere mv ut og kunder og besøk inn til bedriften.

Det er således både produkt- og faktormarkedet som gjennomgående er sørvendt, og hvor spørsmålet om avstandsulempen må vurderes i forhold til Oslo-regionen.

Et par av bedriftene ga uttrykk for at det var markeder som ikke kunne utnyttes fordi kommunikasjonene i praksis ble for dårlige, og hvor et bedre flytilbud ville være nødvendig.

#### **4.2.3 Hva er transportomfanget (personer, varer)?**

Relativt til fly er det persontrafikken alle bedriftene har sine behov knyttet til, uavhengig av om de driver vare eller tjenesteproduksjon. Spørsmålet om avstandsulempen er således i første rekke knyttet til persontransport.

#### 4.2.4 Bedriftenes reisebehov og lufthavnen i den sammenheng.

Som bedrifter i en fjellregion med et marked i all hovedsak utenfor regionen, er reisevirksomhet viktig. Det gjelder både for salgsvirksomhet, møter med kontakter, samarbeidsparter, leverandører osv. Flere av bedriftene (se foregående tabell) er med i større konsern eller har avdelinger i andre deler av landet. For disse er og reisevirksomhet knyttet opp til intern møte- og opplæringsvirksomhet, mv.

Det er gjennomgående for responsen for bedriftene er dagens ruteopplegg med 1 daglig avgang under det vi kan kalle for et minimumstilbud for at bedriftene skal organisere sitt transportbehov i forhold til. Det er allikevel et vist strekk i responsen her.

HÅG sier i en e-post til kommunen følgende:

*Flytilbud på Røros har AVGJØRENDE BETYDNING for HÅG's virksomhet videre på Røros. Som en internasjonal bedrift bruker vi flyplassen direkte og indirekte i mange sammenhenger;*

- *Våre ansatte både i Oslo og Røros er store brukere. Men hovedkontor og produktutviklingsmiljø i Oslo medfører dette stort behov for reising mellom fabrikkheten og hovedkontoret.*
- *Vårt salgsapparat i utlandet og i Norge er også store brukere. De bruker HÅG Røros og Røros i seg selv som salgsfremmende tiltak i stor grad. Vi flyr inn kunder fra fjærn og nær og legger mange typer events hit til Fjellregionen.*
- *Leverandørbesøk til og fra HÅG i stor grad.*
- *Ulike typer bedriftsbesøk, forskermiljø, skoler etc*
- *Frakt av komponenter til produksjonen.*

*For HÅG som for de fleste er tid=penger. Vi ser en bedring i dagens flytilbud for HÅG med morgen og ettermiddagsfly vs. midt på dagen flyet som gikk før. Vi har redusert våre flyvninger på Værnes som følge av dette. Men vi ser at rutetilbudet fortsatt er langt fra optimalt. Morgen og kveldsfly vil for oss være den beste løsningen. (utdrag fra E-post fra HÅG ved M. Aarnes Krog, Business Controller HÅG as til Røros Kommune, datert 07.12 2006)*

Denne beskrivelsen fra HÅG sammenfaller med våre samtaler med direktøren (7.1 Vedlegg 1: Møter, samtaler med mer.)

Flere andre bedrifter understreker at:

- Fly er viktig for avvikling av reisevirksomheten, men og at deres bruk av flyet har avtatt vesentlig med det tilbudet som er i dag – en flygning pr dag.
- Flertallet har behov for en rundreise som kan avsluttes innenfor samme dag for å bli mer regulære brukere.
- Ofte er det og et behov for å komme tidligere til OSL Gardermoen for viderebefordring med fly til andre destinasjoner. Dagens ruteopplegg mer alternerende morgen og kveldsfly er bedre enn tidligere, men det er et problem å komme tidlig nok til OSL Gardermoen for transitformål.
- Togtilbudet er godt utviklet i regionen – og toget er konkurransedyktig hva angår billettpriser. Problemet er transporttiden med tog (se Tabell 3), og at toget ikke reduserer avstands-

ulempen vesentlig for persontransporten. Bil og tog oppfattes langt på vei som gjensidige, hver med sine fordeler og ulemper ( gjerne langs akse fleksibilitet vs. mulighet til å ”gjøre noe underveis”). Hvorvidt fordeler kan utnyttes eller ulemper oppleves som tyngende er noe avhengig av hva slags virksomhet bedriften bedriver. Noen bedrifter – som revisorfirma kan på en reise jobbe ”off-line”, mens for andre er dette ikke et alternativ. Derfor omtales gjennomgående tog og bil som det man (”dessverre”) må falle tilbake på, men som ikke kan oppfattes som et substitutt til et bedre flytilbud.

Et foretak som LHL (Tabell 9) uttaler i en e-post til Røros kommune at:

*Vi har etter at det kom morgen og kveldsfly benyttet tilbudet mye mer enn før. Men tog benyttes fortsatt mye. Vi vil kunne bruke flyet ytterligere hvis;*

- 1. Det hadde blitt morgenfly mandager (tirsdag og torsdag er ikke de gunstigste dagene for oss i uka)*
- 2. Det hadde vært flyforbindelse morgen og kveld HVER ukedag – helst med det store flyet*
- 3. Vi er fornøyd med at fly går 08:40 fra Røros – men ønsker oss tidligere. Vi er meget misfornøyd med at det nesten hver gang blir stående opp til en time før det går til Oslo i påvente av SLOT- tid. Det gjør at vi ikke kan bekrefte møtetidspunkter i Oslo*

*Vi kan kanalisere både ansatte trafikk i gruppa og en del pasient trafikk med bedre flytider morgen og kveld, og større tilgang til rimelige billetter. De rimelige billettene på det lille morgenflyet går fort unna – og kapasitetsbegrensingene tirsdag og torsdag setter en bremse på hva det er mulig å ta opp til Røros Rehabiliteringssenter av kurs etc.*

(utdrag fra E-post fra Innkjøpssjef LHL ved H. Bergebakken as til Røros Kommune, daterert 02.01 2007)

LHL's redegjørelse kan stå for en holdning som går igjen i bedriftene vi har snakket med.

Oppsummert kan det sies å være følgende: Et for snaut lufthavntilbud skaper en avstandsulempe ettersom det ikke finnes fullgode alternativer.

#### **4.2.5 Hvordan har bedriften tilpasset seg dagens tilbud?**

Enkelte av bedriftene har mer eller mindre ”gitt opp” å bruke fly med det nåværende tilbudet, selv om alle mener at den justeringen som ble gjort fra en rute midt på dagen til alternerende morgen og kveld er en forbedring.

Kitron Electronics er et eksempel på en bedrift som brukte fly mer tidligere – dvs i Braathens-perioden – og som nå stort sett løser sine reisebehov med firmabil og lignende. Denne bedriften har altså tilpasset seg ved mer eller mindre å kutte bruk av fly inn til større lufthavn. Samtidig gir de uttrykk for at fly ville bli brukt mer med (1) mulighet for rundreise på dagen, og (2) at man kom tidlig nok inn til OSL Gardermoen og seint nok ut derfra. Flere andre bedrifter vurderer situasjonen som Kitron gjør det.

I den grad bedriftene bruker flyet tilpasser de seg situasjonen slik at det legges inn en overnatting og en ”oppsamling” av møter til en dag. De legger også opp kundebesøk og lignende med overnatting.

For andre typer besøk – som behov for servicepersonell og konsulentassistanse inn til bedriftene i regionen – framstår ikke flyet som et alternativ nettopp for det ikke kan gjøres en rundreise for dagen. Dette er personell som er kostbart å leie inn for bedriftene, og hvor morgen inn og kveld ut neste dag ikke er et alternativ. Tilpasningen her består i å kutte flyet.

#### **4.2.6 Hvordan mener bedriften at tilbudet ved lufthavnen bør utvikles?**

Det er en unison enighet blant bedriftene om:

1. Det må minimum bli to avganger pr dag til OSL Gardermoen for at bedriftene skal organisere sin persontransport rundt lufthavntilbudet.
2. Det er viktig med ankomst tidlig nok til OSL Gardermoen til å rekke hovedtyngden av utgående fly. Med tidlig nok, nevnes gjerne senest klokken 0800, gjerne tidligere.
3. Det er viktig med sen nok avgang fra OSL Gardermoen til Røros lufthavn for å kunne få fullstendige arbeidsdager på reise.
4. Det er svært ønskelig å få utviklet et system for gjennomgående billetter og bagasje-håndtering.

## 5 Avstandsulempe og rutetilbud.

Som regel drøftes næringslivets avstandsulempe i Norge i forhold til varetransporten – enten vi snakker om forholdene for norsk næringsliv som sådan versus det europeiske markedet og lengre enn det, eller vi snakker om næringslivet i distriktene i forhold til sentrale strøk i landet. I den sammenheng kommer veier, bane og havner i fokus (se for eksempel Hovi et al 2004). Når Svein Gjelseth (A) i Stortingets møte tirsdag den 12. desember 2006 til Sak nr. 1 Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2007, uttaler at:

*”Vi skal bygge vegar, bruer og tunnelar for å dempe avstandsulempene. Vi skal bygge ein infrastruktur som gjer transporten enklare for næringslivet. I dette ligg det ein vesentleg vilje til å finne logistikknutepunkt som gjer det mogleg å utnytte forskjellige transportformer, til beste for alle.”<sup>19</sup>*

så oppsummerer dette en tematikk som gjerne dominerer debatten om avstandsulempe. Utsagnet er ikke politisk kontroversielt, og forenlig med de overordnede målsetningen vi finner i NTP'ene (SD 2004, 2006). Det er heller ikke særlig enkelt å få til. ”Vi” snakker her om langsiktige svært ressurskrevende prosesser. Det vi snakker om i Røros lufthavnsaken er ikke slik: Her er det snakk om løsninger som kan etableres på svært kort sikt til en relativt lav pris for storsamfunnet.

Vi skal avslutningsvis oppsummere situasjonen, argumentasjonen og utviklingsbehovet slik vi mener å møte det hos næringslivet i regionen.

Flere av bedriftene vi har vært i kontakt med i Røros lufthavnsaken og drøftet avstandsulemper har valgt sin distriktslokalisering og veier slike ulemper opp mot fordeler bedriften kan ha gjennom en slik lokalisering. Man er på det rene med at det er tunge og langsiktige prosesser som må gå deres vei før den tyngre tekniske infrastrukturen endrer seg for godstransporten. Her synes å være en betydelig tålmodighet til å tåle en slik ulempe over tid.

Den samme forståelse og tålmodighet finner vi ikke for den avstandsulempen bedriftene påføres ved å bli tilbudt et så nedbarbert flytilbud som er tilfelle på Røros lufthavn i dag. Her er det tross alt snakk om forhold som kan endres raskt og med god effekt. Det oppleves åpenbart som en urimelig og unødig belastning for bedriftene å bli påført en avstandsulempe for persontrafikken som kunne vært vesentlig redusert med relativt beskjedne midler gjennom FOT-regimet.

---

<sup>19</sup> <http://www.stortinget.no/stid/2006/s061212-01.html>

Situasjonen oppfattes slik i berørte deler av næringslivet:

Næringslivet har en betydelig avstandsulempe i forhold til sentrale markeder – og er beredt til å håndtere dette i en langsiktig utviklingsprosess for varetransportens vedkommende

Fjellregionen har en lufthavn som har nødvendige godkjenninger og har kapasitet

Det er vedtatt samferdselspolitikk at FOT-regimet skal gi et tilbud til distrikter som ikke kan operere ruter som er lønnsomme på bedriftsøkonomiske kriterier. FOT-regimet er et virkemiddel i distriktpolitikken. Det er ingen forståelse for at et slikt tilbud ikke gis på et nivå som må oppfattes som i alle fall det minste operativt funksjonelle nivå: Det må foreligge mulighet for daglig rundreise mot OSL Gardermoen for at bedriftene på sin side skal kunne legge sitt reiseprogram opp mot et flytilbud.

Regionens næringsliv har et behov for i alle fall et minimumstilbud for persontransport for daglig rundreise. Det ville gi en effektivisering av personellbruken og bidra til å nivellere forholdene mellom bedrifter i denne regionen med andre regioner i landet. Faktisk er det vel slik at det knapt finnes regioner i de sørlige deler av landet som for persontrafikkens vedkommende har lengre reisetid til for eksempel Oslo.

Dagens tilbud – med en ankomst/avreise per dag – oppfattes som viktig fordi det ”holder liv i” lufthavnen, og målet om å beholde lufthavnen deles ubetinget i næringslivet. Men tilbudet oppfattes også som en ulempe – en ulempe som nettopp skaper en avstandsulempe som med relativt raskt kunne elimineres gjennom etablerte og aksepterte distriktpolitiske virkemidler. Dermed blir også rutetilbudet ved lufthavnen en indikator for bedrifter som løpende vurderer lokalisering: Dersom det ikke er vilje til å gi næringslivet et minimum tilbud i denne situasjonen – det kan etableres raskt og har god effekt – får tiltroen til en distriktsvennlig næringspolitikk et skudd for baugen.

Det blir også av flere vi har snakket med i bedriftene lagt til dette bildet det som oppfattes som nok en samferdselspolitisk urimelighet: At Røros Lufthavn er eneste regionale flyplass som har et tilbud med kun en flygning per dag.

En videreutvikling av rutetilbudet ved Røros Lufthavn til 2 flygninger per dag lagt opp slik at næringslivet kan benytte dette for daglige rundreiser, synes å være den mest effektive måten å maksimere den samfunnsøkonomiske nytten av lufthavna. Samferdselsministeren har lagt følgende mal og målsetning til grunn – slik vi og tidligere har sitert:

*”Statleg kjøp av innenlandske flyrutar skal vere med å sikre stabil sysselsetting og busetting i distrikta. Målet med å kjøpe flyrutetenester er å få eit langsiktig samfunnsøkonomisk effektivt og likeverdig lufttransporttilbod, med god transportstandard. Tilbodet av innanlandske flyrutetenester skal vere til nytte for folk og næringsliv i heile landet. Lufttransport er viktig for å redusere avstandsulemper og for å leggje til rette for velfungerande regionar, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete.” (SD 2006b)*

## 6 Referanser

- AVINOR 2006a "Fremtiden krever enda mer av oss." Presentasjonsbrosjyre.
- AVINOR 2006b Nasjonal transportplan. Sektorplan for AVINOR. Perspektiver mot 2040.
- Berg, P.O. 2001 "Hva feiler norsk luftfart?" Arbeidsnotat nr. 1004/01, Nordlandsforskning, Bodø.
- Gillebo, R og K. Lein (2003): Utvikling av Rørosbanen – Rammebetingelser og betydning. Østlandsforskning, rapport 10/2003.
- Hovi, I.B, V. Jean-Hansen, J.Andersen og O. Ivanova (2002): Basisprognoser for godstransport 2002-2022. TØI rapport 583/2002.
- Hovi, IB, Vold, A, Andersen, J og Jean-Hansen, V (2004) "Næringsstruktur og utvikling i godstransport" TØI rapport 756/2004
- Køhn, E. 2003 Regionsentrenes betydning og utvikling i spredtbygde strøken kartlegging av arbeidsplass- og befolkningsutvikling i Fjellregionene ØF-rapport nr. 05/2003
- Lein, K., Køhn, E. og Hagen, S.E. "Infrastruktur og næringsutvikling i Hedmark og Oppland" ØF-rapport nr.: 15/2003, Østlandsforskning, Lillehammer
- Longva, F., Osland, J.I., Sørensen C.H. og van de Velde, D. (2005) "Måltrettet bruk av konkurranseutsetting av persontransporttjenester i lokal kollektivtransport, jernbane og luftfart. Synteserapport". TØI-rapport 787/2005 Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Luftfartsverket (2000). Infrastrukturplan 2002 – 2011.
- Luftfartsverket, Møreforskning og Transportøkonomisk institutt, 2001 "Regionale lufthavner. Analyse av utvikling og struktur. Bind 1 og 2."
- Ohr, F og S. Bråthen (2003): Nasjonal Transportplan og korridorstrategi for Vest- og Sørlandet. Arbeidsrapport M0304. Møreforskning, Molde.
- Ot.prp. nr. 28 (2000-2001) Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart  
<http://odin.dep.no/sd/norsk/dok/regpubl/otprp/028001-050005/dok-bn.html>
- Røros kommune 2006a Brev til AVINOR fra Røros kommune ved Ordfører, datert 26.09 2006 om "Ny teknisk / operativ godkjenning for Røros Lufthavn"
- SD 1999 Anbudsinvtasjon. Ruteflyginger Røros – Oslo v. v. 1. august 2001 – 31. mars 2003 -  
[http://www.dep.no/sd/norsk/dok/andre\\_dok/anbud/028031-990020/dok-bn.html](http://www.dep.no/sd/norsk/dok/andre_dok/anbud/028031-990020/dok-bn.html)
- SD 2000 Om fremtidige anbud i regional luftfart i Norge – behov for prosessuelle og strukturelle endringer? - [http://www.dep.no/sd/norsk/dok/hoering/under\\_behandling/028031-080003/dok-bn.html](http://www.dep.no/sd/norsk/dok/hoering/under_behandling/028031-080003/dok-bn.html)
- SD 2000b III Anbudsinbydelse regionale ruteflyginger i Norge fra 1 april 2000 -  
[http://odin.dep.no/sd/norsk/dok/andre\\_dok/anbud/028005-990063/dok-bn.html](http://odin.dep.no/sd/norsk/dok/andre_dok/anbud/028005-990063/dok-bn.html)
- SD 2002 Samferdselsdepartementet, Anbudsinvtasjon: Drift av regionale flyruter. Samferdselsdepartementet: Pressmelding Nr.: 54/2002.
- SD 2004b Samferdselsdepartementet Nasjonal transportplan 2006-2015.  
<http://www.dep.no/sd/norsk/tema/transport/2006-2015/bn.html>
- SD 2004a Samferdselsdepartementet,Nasjonal transportplan.  
<http://www.dep.no/sd/norsk/tema/transport/bn.html>
- SD 2005a Samferdselsdepartementet: "Regionale flyruter: Tildeling av einerett for drift av 16 ruteområde", Pressemelding Nr.: 135/05 Dato: 02.11.05

SD 2005b Samferdselsdepartementet: Anbudsinnydelse. Ruteflygning i Norge 1. april 2006 31. mars 2009.

SD 2006 Samferdselsdepartementet, Nasjonal transportplan 2010-2019  
<http://www.dep.no/sd/norsk/tema/transport/p30008807/bn.html>

SD 2006a Samferdselsdepartementet, St.meld. nr. 15 (2006-2007) Om verksemda i Avinor 2006–2008

SD 2006b ”Statsbudsjettet 2007: Trygt og effektivt flyrutetilbud i heile landet” Pressemelding Nr.: 85/06  
Dato: 06.10.06, Samferdselsdepartementet.

Statens Vegvesen 2006 Konsekvensanalyser. Veiledning. Håndbok 140.

Skyberg, T.E (1999): Internasjonale trender i godstransport – En litteraturstudie. TØI notat 1144/1999.

Soria Moria 2005 – Soria Moria Erklæringen 13. oktober 2005 -  
[http://www.dep.no/smk/norsk/regjeringen/om\\_regjeringen/001001-990342/hov001-bn.html](http://www.dep.no/smk/norsk/regjeringen/om_regjeringen/001001-990342/hov001-bn.html)

St meld nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006– 2015.

St meld nr 38 (1996 – 97) Norsk luftfartsplan 1998 – 2007.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003a): Transportkostnader, konkurransevne og lokalisering av industriproduksjon. Juli 2003.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003b): Industriens logistikk – en studie av logistikkostnader og ressursbruk i norsk industri. Juli 2003.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003c): Regional rapport, Hedmark/Oppland. Basert på undersøkelserne: Transportkostnader, konkurransevne og lokalisering av industriproduksjon. Industriens logistikk – en studie av logistikkostnader og ressursbruk i norsk industri. Juli 2003.

Winther, P.-E. 2000 ”Reiselivet på Røros. Konsekvensvurderinger - merverdiavgift og flyplasstilbud”  
Horwath Consulting AS.

Quality Hotell & Røros Hotels 2006 ” Vedr. Økonomisk utvikling ved Quality Hotell & Resort Røros.”  
Brev til Røros kommune, Datert 15. januar 2006



## 7 Vedlegg:

### 7.1 Vedlegg 1: *Møter, samtaler med mer.*

- Videokonferanse nærings sjef John Stav Røros kommune, regionrådgiver Olov Grøtting Fjellregionen, og forsker Tor Arnesen ØF 5. desember 2006
- Møte med N. P. Hagen og Tor Arnesen på Oslo Lufthavn, Gardermoen, 15. 12 2006
- Samtale (telefon) med Markedsdirektør Vigeik Dueland i Coast Air 5. januar 2007
- Samtale (telefon) med daglig leder Wenche Wikan Ligård i Os Husdyrmerkefabrikk AS 5. januar 5. januar 2007
- Samtale (telefon) med daglig leder Bjørnar Håkensmoen i Daldata AS 5. januar 2007
- Samtale (telefon) med daglig leder i Orkideekspressen 4. januar 2007
- Samtale (telefon) med direktør Torbjørn Iversen i HÅG ASA 5. januar 2007
- Samtale (telefon) med daglig leder Kristin Siksjø i Kvestor Pro AS 4. januar 2007
- Samtale (telefon) med daglig leder Torstein Hernes i Norshield AS 9. januar 2007
- Møte med Stig Moen AVINOR og John Stav Røros kommune 8. januar 2007
- Møte med Tor Sandnes og Knut Fjeld, Rørosfly 8. januar 2007
- Møte med regionrådgiver Olov Grøtting, Fjellregionen 8. januar 2007
- Samtale (telefon) med daglig leder Frode Thun, Protex 9. januar 2007
- Samtale (telefon) med salgssjef Arne Kuraas, Kitron Microelectronics AS 15. januar 2007
- Samtale (telefon) med adm. dir. Anders Fjorden, Røros Bruk, 10. januar 2007

**Røros lufthavn**  
–  
**Rutetilbud og næringsliv**

Rapporten drøfter rutetilbudet ved Røros Lufthavn i forhold til behov for persontransport i næringslivet som sogner til lufthavnen. Røros Lufthavn er eneste regionale lufthavn med en rute med et tilbud på kun en daglig t/r Oslo. Dette gjør det umulig å forta en rundreise daglig fra Røros. Det gjør i sin tur rutetilbudet vanskelig for næringslivet å drive sin persontransportaktivitet opp mot. Dårlig tilbud ved lufthavnen øker avstandsurempen for næringslivet i dette distriktet. Som et minimum bør lufthavnen ha et tilbud på en rute med to daglige t/r til Oslo.

**Rapport nr.: 1/2007**  
**ISBN nr: 978-82-7356-603-4**