

Oslo Lufthavn- Fremtidig utvikling av antall flybevegelser

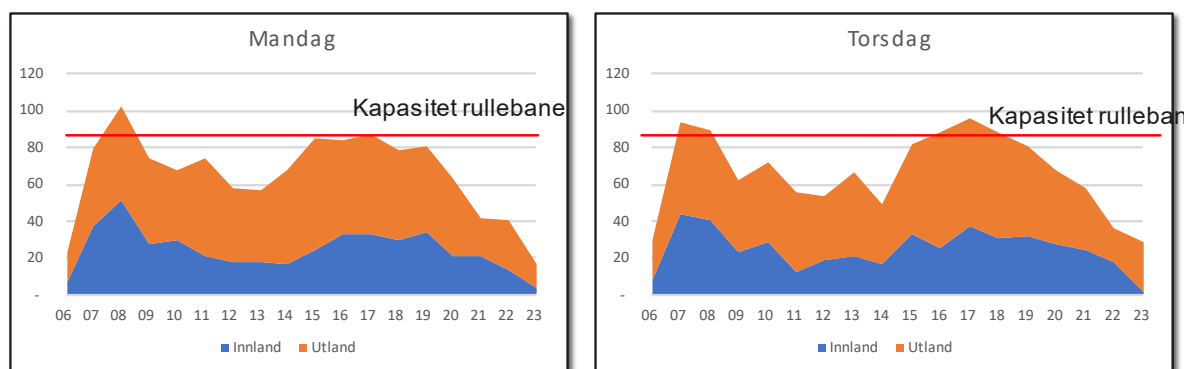
TØI har levert en ny prognose for antall passasjerer og flybevegelser fram til 2050. TØI leverer tall på årssnivå og har ingen informasjon om hvordan flytrafikken fordeler seg over året, uken eller dagen. TØI-prognosen kan derfor isolert sett ikke si noe om når et eventuelt behov for en tredje rullebane vil inntreffe. TØI-prognosen må bearbeides for at det skal skapes et beslutningsunderlag for rullebanebehovet framover.

Framskrivning av operasjonsmønsteret basert på uke 38 i 2019

Tidligere i prosessen leverte Avinor en presentasjon som baserte seg på at antall flybevegelser utviklet seg likt i alle ukens timer. Nedenfor i figur 1 vises kapasitetsbehovet i 2050 på en typisk mandag og torsdag basert på prognosene fra 2022 og en rullebanekapasitet for dagens to rullebaner på 90 flybevegelser pr time etter at alle kapasitetsøkende tiltak er gjennomført.

Figur 1 viser antall flybevegelser per time en mandag og en torsdag i september 2050.

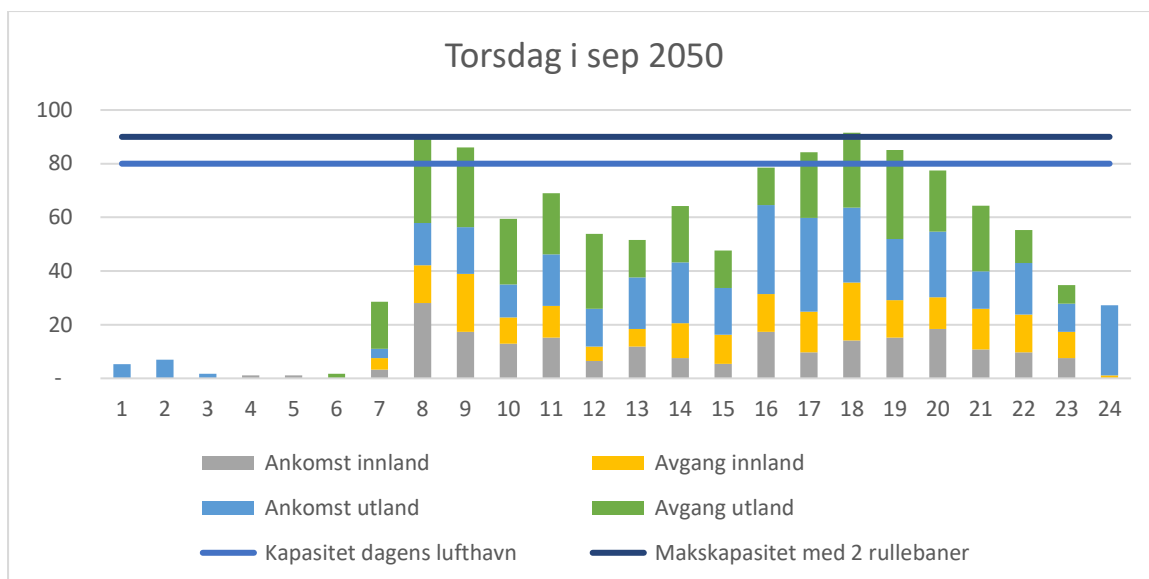
Kapasitetsbehov 2050 med dagens flymix



AVINOR

Figur 1: Antall flybevegelser 2050 i en typisk uke. Basert på prognose fra 2022

Basert på den nye TØI-prognosen er det gjennomført en tilsvarende beregning. Nedenfor er vist samme figur basert på ny prognose. Den praktiske kapasiteten for to rullebaner er i dag 80 flybevegelser/time. Dette gir en robust løsning som sikrer god punktlighet over hele året. Oslo lufthavn har et flymønster med mange korte flyvninger og hvor de samme flyindividene flyr opptil fem daglige rundturer ut/inn av flyplassen. Svak punktlighet vil dermed ha større følgekonsvenser enn dersom det var mange lange flyvninger. Nedenfor er det i alle figurer vist den praktiske kapasiteten på dagens lufthavn (80) og den maksimale kapasiteten man kan oppnå med to rullebaner (90). Figur 2 under viser fordelingen av flybevegelser i 2050 basert på den nye prognosen.

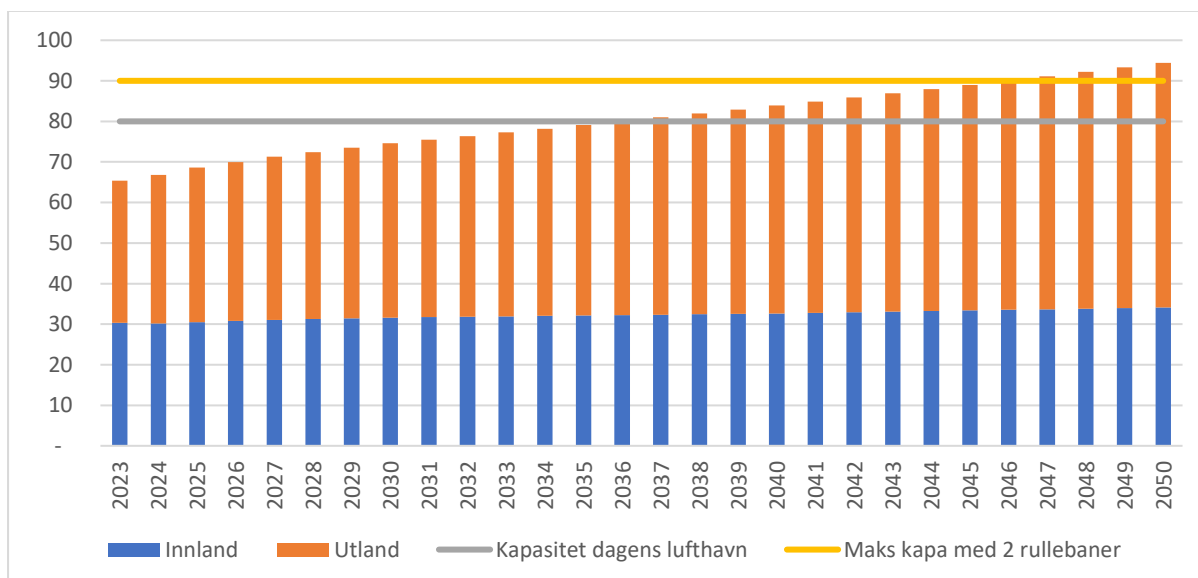


Figur 2: Timebelastning 2050 basert på TØI-prognose fra 2024

Beregning av kapasiteten basert på andel av årstrafikken

Det eksisterer flere metoder for å vurdere kapasiteten på en flyplass. Disse kan gi litt ulike svar. Avinor har i tidligere utredninger og i innspill til utvalget benyttet en anerkjent metode hvor den dimensjonerende kapasiteten per time utgjør 0,03 prosent av årstrafikken. Avinor anbefaler fortsatt å benytte denne metoden.

I 2023 var det 218 000 kommersielle flybevegelser på Oslo lufthavn. Med denne beregningsmåten gir det en dimensjonerende time på 65 flybevegelser. Figur 3 nedenfor viser framskriving av dimensjonerende time basert på den nye TØI-prognosen.



Figur 3: Framskriving av flybevegelser i dimensjonerende time – TØI basisprognose 2024

Figuren viser at dimensjonerende time når kapasiteten på 80 flybevegelser for dagens lufthavn i 2036 dersom basisscenarioet legges til grunn og maksimalkapasiteten i 2046. Med høyt scenario er

tilsvarende årstall 2031 og 2035. Ved bruk av det lave scenarioet når man ikke kapasitetsgrensen før etter 2050.

Oppsummering

Tabell 1 nedenfor viser i hvilket år kapasiteten utnyttet fullt ved dagens lufthavn og for et to-bane-konsept for de ulike TØI-scenarioene i 2024-prognosen.

Tabell 1: År for full kapasitetsutnyttelse med to rullebaner

	Dagens lufthavn	Maks kapasitet 2 rullebaner
Basisscenario	2036	2046
Høyt scenario	2031	2035
Lavt scenario	Etter 2050	Etter 2050

I basisscenarioet nås kapasitetstaket for dagens lufthavn i 2036. En tredje rullebane må være i drift fra 2046 i basisscenarioet.

Figur 2 viser et mulig situasjonsbilde fra 2050 dersom man ikke bygger en tredje rullebane. I flere påfølgende timer både om morgenen og ettermiddagen vil OSL operere over eller tett opp mot maksimalkapasiteten. Dette vil øke risikoen for uregelmessigheter i form av forsinkelser og innstillinger. I praksis vil slotkoordineringen sikre at kapasiteten ikke overskrides. Det som i praksis skjer, er at mange som ønsker å reise på de mest attraktive tidene av døgnet ikke får plass og at de som reiser vil betale mer for reisen.

Usikkerhet

Avinor mener prognosene fra TØI bør legges til grunn for utvalgets arbeid da de er i samsvar med våre egne vurderinger og må anses som robuste. Prognosene fra TØI er utarbeidet med tre scenarioer. Selv om TØIs prognoser erfaringsmessig har vært ganske treffsikre på lang sikt er bildet nå preget av usedvanlig mange faktorer som påvirker usikkerheten. Det er derfor god grunn til å vurdere anslagene for når det antas å bli behov for en tredje rullebane med stor varsomhet. Tidsanslagene innebærer uansett ingen form for beslutning om bygging av en tredje rullebane i et bestemt tidsrom. En slik beslutning vil kun tas dersom behovet faktisk oppstår.

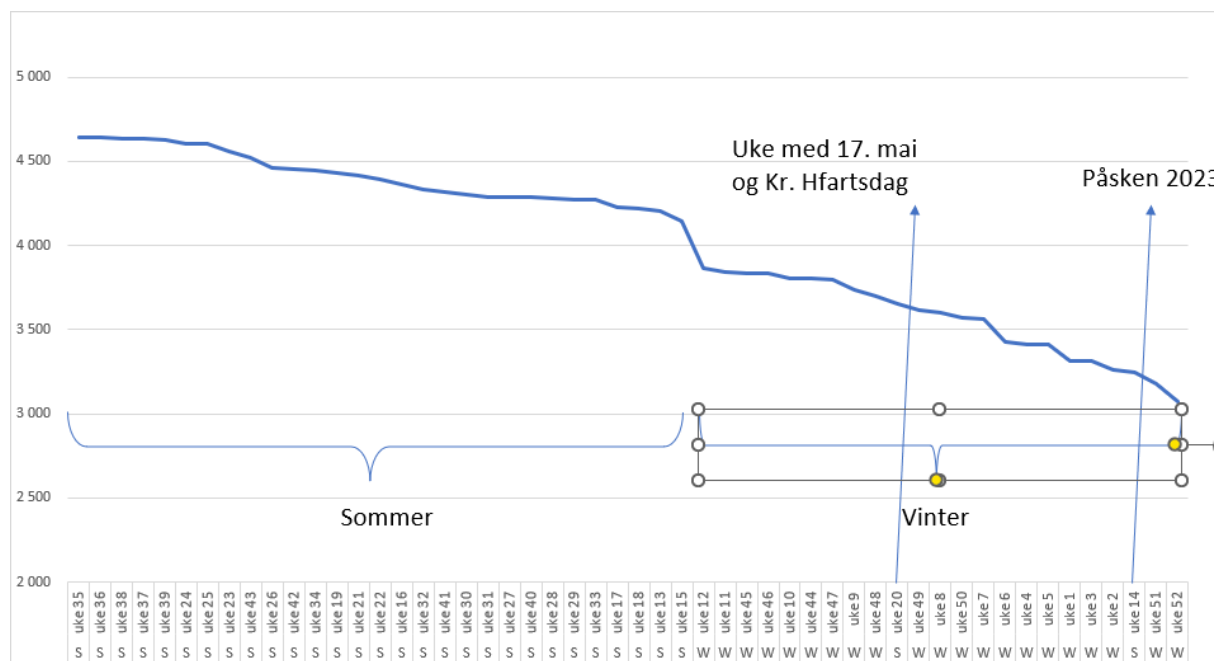
Historien har vist at det er langt vanskeligere å fremskrive antall flybevegelser enn antall passasjerer. TØI har normalt hatt god treffsikkerhet med hensyn til passasjertallene, men har ikke vært like presise i anslagene for flybevegelser. I en lang periode har man nå sett at flyene er blitt større og beleggsprosenten er gått opp. Dette har blant annet hatt sammenheng med konkurransesituasjonen, flåtefornyelse hos flyselskapene og deres kapasitetstilnærming.

Statistikken viser at det avviklede programmet og antall flybevegelser per time kan avvike noe fra det planlagte programmet (tildelte slots). Det er Avinors oppfatning at dette ikke endrer konklusjonene i dette notatet.

Det ovenstående er basert på at eksisterende flyteknologi videreføres. TØI har i prognosen omtalt mulige konsekvenser av ny teknologi, men har ikke laget en egen prognose for dette. Dette fordi det i dag er lite eksakt kunnskap om hva som skjer. Ut fra det som er kjent er det overveiende sannsynlig at man i det minste i en overgangsfase vil få et innslag av mindre lavutslippsfly. Konsekvensen av dette vil være at antall flybevegelser må øke og kapasitetstaket vil nås raskere dersom man skal transportere samme antall passasjerer.

Sesongvariasjoner

Passasjerstatistikken viser at det blir større variasjon i passasjertallene. Det blir større forskjell mellom sommer- og vintertrafikken, og helgetrafikken øker mer enn hverdags trafikken. Den viktigste underliggende årsaken er at antall privatreiser øker, mens antall arbeidsreiser ikke vokser. Figur 5 viser antall kommersielle flybevegelser på OSL per uke i 2023.



Figur 5: Kommersielle flybevegelser OSL per uke i 2023

Figuren viser at - med unntak av to uker - alle sommersesongens uker har høyere antall flybevegelser enn vintersesongens travleste uke. De to unntakene er påskeuken, som i 2023 falt i april, og en uke i mai som inneholdt både 17. mai og Kristi Himmelfartsdag.

Videre viser statistikken for 2023 at to av tre internasjonale kommersielle flybevegelser skjedde i sommersesongen. Flyselskapenes sommersesong varer i 31 uker, mens vintersesongen kun dekker 21 uker. Likevel er det 22 % flere flybevegelser i en gjennomsnittlig sommeruke enn i en vinteruke.