

# SAKSFRAMLEGG

<b>Saksbehandler:</b> Stig-Gøran Olsen	
<b>Sluttbehandlende vedtaksinstans (underinstans):</b> Alstahaug kommunestyre	
<b>Dok. offentlig:</b> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei. Hjemmel:	<b>Klageadgang:</b> Etter FVL: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei Etter Særlov: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Ikke klageadgang
<b>Møte offentlig:</b> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei. Hjemmel: Komm.l § 31	
<b>Arkivsaksnr.:</b> 15/981	<b>Arkivnr.:</b> N41

## SAK: REGIONALE RUTEFLYGINGER I NORD-NORGE FRA 1.APRIL 2017

### I Saksdokumenter (vedlagt):

- Høringsbrev av 13.05.2015 fra Nordland Fylkeskommune

### II Saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Rapport 1509 Forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Nord-Norge, kan hentes fra følgende link;  
[https://www.regjeringen.no/contentassets/a2f99309a20341f0a6b1f3f0ae83f5ac/rapport\\_anbud\\_nord\\_norge.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/a2f99309a20341f0a6b1f3f0ae83f5ac/rapport_anbud_nord_norge.pdf)

### III Saksutredning:

(Bakgrunn / Fakta / LA21/ Beredskapsforhold/ Økonomi/ Vurdering / Konklusjon)

Samferdselsdepartementet arbeider med nytt tilbud på regionale ruteflyginger i Nord-Norge som skal gjelde fra 1.april 2017.

Departementet gir tilskudd til regionale flyruter på en rekke strekninger i Norge, der markedet alene ikke sikrer tilfredsstillende transportstandard. Tilskuddet gis i form av at Samferdselsdepartementet tar ruten ut av det frie markedet, pålegger forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT) og kjøper flyrutetjenester etter anbudskonkurranse.

Ifølge regelverket skal dette kunne begrunnes med at ruten betjener en randzone eller en utviklingsregion, at det er en svak trafikkert rute til en regional lufthavn, og at ruten er vital for den økonomiske utviklingen i regionen der lufthavnen ligger.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Møreforsking Molde AS i samarbeid med Transportøkonomisk institutt og Sjurelv & Kufaas utredet flyrutekjøpet i Nord-Norge. Rapporten ble offentliggjort 01.06.2015 (heretter kalt Rapporten).

Nordland fylkeskommune er bedt om å innhente synspunkter fra berørte kommuner. Vi er også bedt om å komme med evt innspill til nevnte rapport.

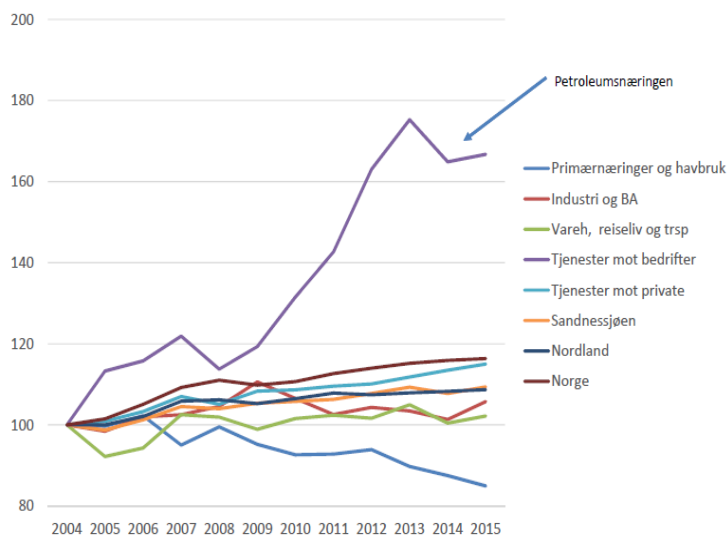
## Fakta om Sandnessjøen lufthavn Stokka;

Nedslagsfeltet til Sandnessjøen Lufthavn Stokka er Alstahaug Kommune, Leirfjord kommune, Dønna kommune og Herøy kommune (primærrområde). I tillegg har lufthavnen reisende fra Træna/Lovund, Vefsn m.fl.

Primærområdet:

I primærområdet for Sandnessjøen Lufthavn bor det totalt ca 13.000 personer. Når det gjelder arbeidsplasser fordelt på bransjer så er det totalt sett en størst andel i bransjene helse/sosial og tjenester. Sandnessjøen har ca 3.500 passasjerer årlig i forbindelse med helsereiser. Reisene er i forbindelse med medisinsk behandling (kilde: Avinors RVU for 2013). Deretter følger arbeidsplasser i bransjene jord, skogbruk, fiske, industri, olje og byggevirksomhet.

## Endring i sysselsetting Sandnessjøen



### Passasjerantall - historikk:

Oversikt over utviklingen i passasjerer over Sandnessjøen Lufthavn, Stokka:

År:	Totalt rute, offshore, charter Inkl. transfer og transitt	Endring i % i forhold til forrige år
2010	93 686	+ 5.3 %
2011	100 599	+ 7.4 %
2012	106 599	+ 6.0 %
2013	107 464	+ 0.8 %
2014	97 445	- 10.7 %

(Kilde: Avinors trafikk statistikk).

### *Merk følgende:*

En har i perioden fra 2010 til 2012 hatt en total passasjer økning på nesten 20 %. Tidligere års RVU (Avinor Reisevaneundersøkelser) gir også en oversikt over registrerte lekkasjer. Observert lekkasje utgjør ca 23 % årlig. Dette er passasjerer som benytter Trondheim og Bodø som sine første flyplasser. Årsaken til lekkasje er ofte billettpriser sammen med høy etterspørsel. For 2013 ser vi en betydelig mindre vekst enn tidligere år og for 2014 har det vært en forholdsvis stor nedgang. Noe av årsaken til dette er at flyplassen var delvis stengt juni og juli i 2014, da en utvidet rullebanelengden. Den største årsaken til nedgangen i 2014 var nok nedgangen i aktivitetsnivået ift olje og gass i Norskehavet. Dette var for så vidt en varslet aktivitetsnedgang. For 2015 forventes det en økning i aktivitetsnivået. Statoil har økt aktivitet som følge av Aasta Hansteen utbyggingen, flere boreoperasjoner vil finne sted mv.

### Rutetilbudet ved lufthavnen:

Lufthavnen har flest avganger til Bodø med fire til fem daglige avganger i midtuke og to til tre daglige avganger i weekend. Utover dette har en tre avganger i midtuke til Brønnøysund og videre til Trondheim, samt to daglige avganger direkte til Trondheim. Fly til Oslo for vinterruter har to ukentlige avganger som er lagt til fredager og søndager, mens sommeravganger er tre til seks ukentlige avganger. Direktefly til Oslo er kommersiell rute.

### Trendundersøkelse – Fly Arctic <sup>1)</sup>

1) Fly Arctic er et samarbeidsprosjekt mellom Stavangerregionen og oljedestinasjoner i Nord-Norge (Sandnessjøen, Brønnøysund, Bodø, Harstad, Tromsø og Hammerfest) relatert til utvikling av flyruter.

### Hovedfunn fra trendundersøkelsen i 2014 ift Sandnessjøen.

34 bedrifter i regionen besvarte undersøkelsen sendt ut av Fly Arctic prosjektet. Svarprosenten er svært høy på over 40 % og signaliserer stort engasjement og interesse for utviklingen av rutetilbudet ved lufthavnen. De fleste bedriftene som svarer på undersøkelsen tilhører olje, gass og offshore bransjen. Respondentene har ca 30 millioner i årlige reisebudsjetter.

Bedriftene mener at utvidelse av rullebanen på Stokka vil ha svært positiv effekt for næringslivets reisevirksomhet!

Resultater fra undersøkelsen viser at bedriftene i første rekke har behov for følgende forbedringer i flyruter:

1. *Næringslivets første prioritet er hyppige frekvenser tur/ retur Oslo. Det er ønske om tre daglige avganger og med en trekantforbindelse hvor Brønnøysund er inkludert. Ønsket avreise tidspunkt fra kl 06.00 til kl 07.59 og med returtidspunkt fra Oslo til Helgeland med avreise fra kl 17.00 til kl 18.59.*
2. *Internt i landsdelen: Flere av bedriftene etterspør bedre forbindelser til Harstad/Evenes og Hammerfest. Målsetting for denne ruten er også en trekantforbindelse med Brønnøysund. Næringslivet i Harstad regionen etterspør også et bedre rutetilbud til Helgeland.*
3. *Vestlandet: Bedre forbindelser til Stavanger. Det forventes størst økning i volum til Stavanger i tiden fremover. Midtukeavganger og fortrinnsvis på sikt to daglige avganger. En slik rute bør også kombineres med passasjerer fra Brønnøysund. Tilbakemeldinger fra næringslivet i Stavanger viser også at det etterspørres bedre rutetilbud til Helgeland. I tillegg gir flere bedrifter tilbakemeldinger om at det hadde vært ønskelig med en rute mellom Sandnessjøen, Bergen og Stavanger.*

#### **Ny anbudsperiode – viktige momenter:**

- A. Dagens flyruter
  - B. Flytype mm
  - C. Åpning for fleksibilitet i anbudsperioden
  - D. Pakking
  - E. Frekvens
  - F. Pris sluttbruker/kunde
  - G. Krav til navigasjonssystem
  - H. Tid fra kontraktstildeling til oppstart og kontraktens lengde
  - I. Korrespondanse med øvrig infrastruktur, hurtigbåt, ferge, buss, tog mm
  - J. Vinner av anbudet må ha « interline agreement »
- A. Dagens flyruter.  
Tilbudet ved Sandnessjøen Lufthavn Stokka er beskrevet ovenfor. Tilbudet oppleves i hovedsak som tilfredsstillende. Det er heller ikke foreslått endringer i Fot-tilbudet ved ny anbudsrunde. Direkteruten til Oslo som vi har i dag ønskes fortsatt som en kommersiell rute.

Følgende er dog å bemerke til enkelte ruter;

Ettermiddag ut fra Bodø kl 1545 (wf707). Bodø – Sandnessjøen (avg 1635)- Brønnøysund-Trondheim – denne er ofte full flere dager i forveien. Her har vi en god del reisende, også fra Sandnessjøen til Brønnøysund. Kapasiteten bør økes og bruk av 50 seter ville vært fornuftig.

Formiddag ut fra Trondheim kl 1125(wf751) Trondheim-Mosjøen-Sandnessjøen(avg

1310)-Trondheim. Denne kan til tider være helt full hele veien, ofte benyttes til mannskapsskifte. Lite folk til og fra Mosjøen. Denne burde vi hatt alene.

Ettermiddag fra Tr.heim kl 1500(wf712) Trondheim-Brønnøysund-Sandnessjøen(avg 1632)-Bodø. Utfra Tr.heim sjelden fullt, ut fra S.Sjøen ofte full, dette er også postfly for Sandnessjøen og Brønnøysund, da med 5 blokkerte seter. Denne har samtidighet med wf707 som går fra Bodø-Sandnessjøen-Brønnøysund-Trondheim, og en god del reiser til Oslo denne veien. Fylles opp spesielt når WF707 er full. Igjen økning til 50 seter på wf707, ville avlaste denne.

#### B. Krav til flytype mm

Flystørrelse er viktig for mange grupper av reisende. Ifm aktivitet relatert til olje og gass ser vi utstrakt behov for rett flystørrelse ifm skifte av mannskap på ulike fartøy, installasjoner mm . Fly med for lav kapasitet vil kunne medføre betydelige ekstrakostnader for operatørselskap, leverandørindustri mm. iom at de blir tvunget til å fordele reisende over flere avganger og i ytterste konsekvens med ekstra overnatting. Slike forhold kan virke i disfavør relatert til aktivitet i egen region. Det bør være krav til min samme flystørrelse som i dag, dvs minst 30 seters maskiner med trykkabin.

Rapporten sier lite/intet om behovet for lastekapasitet, dvs flyfrakt av gods. Dette punktet bør utredes nærmere ift anbudsutlysingen og det bør stilles krav til kapasitet.

#### C. Fleksibilitet

Rapporten anslår trafikkveksten fram til 2022. Den sier samtidig at det er betydelig usikkerhet når det gjelder trafikkanlagene.

Jfr i den forbindelse oversikten nedenfor over utviklingen i passasjerer over Sandnessjøen Lufthavn, Stokka:

År:	Totalt rute, offshore, charter Inkl. transfer og transitt	Endring i % i forhold til forrige år
2010	93 686	+ 5.3 %
2011	100 599	+ 7.4 %
2012	106 599	+ 6.0 %
2013	107 464	+ 0.8 %
2014	97 445	- 10.7 %

(Kilde: Avinors trafikk statistikk).

Utviklingen ift antall reisende ved flere flyplasser i Nord-Norge er sterkt påvirket av aktivitetsnivået i ulike næringer. For vårt vedkommende vil aktiviteten innen olje og gass være en viktig driver. Dette kan også gjøre det vanskelig å treffe behovet ift utarbeidede estimater. I så henseende er det viktig at en hensyntar dette ved utarbeidelse av kriterier, dvs hvis trafikkutviklingen i perioden blir betydelig endret, må det være mulig å forhandle om ny kapasitet med den som er tildelt kontrakt.

#### D. Pakking

Ved forrige anbudsrunde ble det utarbeidet ulike «rutepakker» som tilbyderne kunne konkurrere om. Sammsetningen av pakkene er viktig. Her må en hensynta flere forhold;

- For rutene ssj – boo, må det ikke tillates mer enn en mellomlanding. Det samme må gjelde ssj – trd.
- En bør også søke å etablere felles pakke der dette er naturlig. Både Sandnessjøen og Brønnøysund har samme rullebanelengde (1199m), dvs de kan ta ned større fly enn de øvrige kortbaneflyplassene i Nordland., f.eks Widerøes Q 300 og Dat' Atr 42.

#### E. Frekvens

Vi har i dag en tilfredsstillende frekvens ved lufthavnen. Dette er meget viktig og er også understreket i siste Fly Artic rapport.

Stor andel av de reisende ut fra Sandnessjøen skal ofte skifte fly enten det er på Værnes eller Bodø for å reise sørover eller nordover. Det er viktig at rutetabellene er lagt opp slik at en når korresponderende fly på tilfredsstillende måte og uten for lang ventetid. Det er også viktig at en på en god måte kan gjennomføre dagsmøter i både i Bodø,Harstad, Oslo, Trondheim og vestlandet (Stavanger, Bergen).

#### F. Pris sluttbruker/kunde

Fortsatt er det slik at forretningsreisende mellom kortbanenettet i Nordland (Lofoten og Helgeland) og Oslo betaler dobbelt så mye som de som reiser mellom Bodø og Oslo. Eks. Oslo – Helgeland, forretningsreise koster i snitt kr 4.245. (Kilde : Avinors RVU for 2013).

I mange sammenhenger er dette en «ekstrakostnad» ved å være etablert i distriktet og som har betydning både for den næringsdrivende, samt de privatreisende. Kriterier som også vektlegger sluttpris til kunde er viktig å få på plass.

#### G. Navigasjonssystem

Ved forrige anbudsrunde ble det stilt krav til installert utstyr for etablering av satellittbaserte glidebaner (SCAT-I). I praksis var det bare en operatør som hadde tilgang på slikt utstyr. Det er viktig ved denne utlysningen at en ikke begrenser antall tilbydere med krav som er vanskelig å tilfredsstillende, dvs det åpnes for ulike relevante navigasjonssystem.

#### H. Tid fra kontraktstildeling til oppstart og kontraktens lengde

Ønsker en å stimulere til økt konkurranse, er det viktig at det er nok tid fra kontraktstildeling til oppstart. Rapporten foreslår her ett år fra tildeling til oppstart. Dette mener vi er meget fornuftig. Det samme gjelder ift kontraktens lengde som er foreslått 5 år.

#### I. Korrespondanse med øvrig infrastruktur, hurtigbåt, ferge, buss, tog mm

Nedslagsfeltet til Sandnessjøen Lufthavn Stokka er Alstahaug Kommune, Leirfjord kommune, Dønna kommune og Herøy kommune (primærområde). I tillegg har

lufthavnen reisende fra Træna/Lovund, Vefsn m.fl. I denne sammenheng er en stor andel av de reisende avhengige av gode kollektivtilbud som korresponderer med flyrutene. Dette vil gjelde i særdeleshet ferge og hurtigbåt. Dette er en utfordring som fylkeskommunen bør vie stor oppmerksomhet i sin ruteplanlegging for nevnte områder.

#### J. Interline agreement

Vinner av anbudet må ha «interline agreement» med de øvrige operatører på stamrutenettet. Hvis så ikke er tilfellet, kan en risikere at det blir ei utfordring ift å få kjøpt gjennomgående billett og at en dermed må sjekke inn bagasjen på nytt igjen ved flybytte.

---

#### **IV Saksbehandlers innstilling:**

Alstahaug kommunestyre vedtar det som står under romertall III som sin høringsuttalelse ift anbud på regionale ruteflyginger i Nord-Norge gjeldende fra 1.april 2017.

Sandnessjøen, den

Stig-Gøran Olsen  
Næringssjef

---

#### **V Administrasjonssjefens innstilling:**

Saksbehandlers innstilling tiltredes.

Sandnessjøen den

Børge Toft  
Administrasjonssjef