

Samferdselsdepartementet

Postmottak

Dato: 27.august 2015

SAK: HØRING - REGIONALE RUTEFLYVNINGER I NORD-NORGE FRA 1.APRIL 2017

Vi viser til brev av 23.april 2015, hvor vi blir invitert til å gi uttalelse i forbindelse med nytt anbud på regionale ruteflyvninger i Nord-Norge fra 1.april 2017.

Innledning

Fly Arctic er et samarbeidsprosjekt mellom Stavanger-regionen og Sandnessjøen, Brønnøysund, Harstad, Bodø og Hammerfest relatert til utvikling av flyruter. Fly Arctic foretar årlige undersøkelser blant næringslivet i de nevnte regioner og analyserer trender i deres fremtidige reisemønstre. I 2014 svarte 773 bedrifter på undersøkelsene. Disse hadde totalt 2.4 milliarder i årlige reisebudsjett og over 50.000 ansatte.

I tillegg til årlige bedriftsundersøkelser arbeider også Fly Arctic for å bedre utviklingen for næringslivets flytilbud i regionene. Eksempler på dette er kartlegging av muligheter for å få til en dispensasjonsordning for mellomkategori lufthavner i Norge, gi innspill til bl.a. FOT – ordningen for flyrutekjøp, bidrar til informasjon mellom aktørene mv.

Styrkene i Fly Arctic sitt arbeid er at prosjektet innhenter informasjon fra næringslivet i fem regioner i Nord-Norge og Stavanger-regionen. Informasjonen inneholder derfor også opplysninger om næringslivets behov fylkesoverskridende.

Prosjektet gir dette innspillet i forhold til å sikre at et fremtidig ruteopplegg også skal ivareta næringslivets behov.

Det videre innspillet er delt inn som følger:

- Innspill til rapporten.
- Tilbakemelding fra hver enkelt kommune som deltar i Fly Arctic prosjektet samt resultater fra prosjektets siste bedriftsundersøkelse.
- Konkluderende sammendrag.

Hammerfest

Det er av stor betydning at det er gode flyforbindelser mellom Hammerfest og resten av Finnmark slik at sykehusjenestene i Hammerfest er lett tilgjengelig for befolkningen i Finnmark, spesielt med

tanke på at fylkets eneste barneavdeling ligger i Hammerfest. Det er også viktig med gode flyruter for næringslivet slik at personer/ firmaer har mulighet til å arbeide i Hammerfest og Barentshavet i forbindelse med petroleumsindustrien. Innpendling i forbindelse med denne aktiviteten har økt.

Det er viktig med bedre forbindelser mellom Vest- og Øst-Finnmark da fylkeskommunen/fylkesmannen har sete i Vadsø, og da det vil bli økende samarbeid i forbindelse med petroleum med Kirkenes.

Det er viktig at det blir bedre direkteforbindelse mellom Vadsø/Kirkenes og Hammerfest og med kort transfertid fra Berlevåg/Båtsfjord. Disse rutene må beholdes som FOT ruter.

Når det gjelder Mehamn, Hasvik og Honningsvåg så må disse fortsatt rutes mot Hammerfest med videre forbindelse mot Tromsø som knutepunkt. Det er viktig at kapasiteten mellom Hammerfest og Tromsø styrkes, da det ofte er fulle fly på denne strekningen.

Det foreslås videre at når det gjelder transportstandardkriterier (jfr rapport – forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Nord-Norge, Møreforskning) så velges grønn standard, men at det foretas noen små korrigeringer angitt her:

Kriterier

Grønn standard

Sted med lokalsykehus

Ankomst sykehuset senest kl 08.30 etter reisetid fra hjemsted på maksimalt 3 timer. Retur fra lufthavn tidligst kl 16. Gjelder alle dager.

I Fly Arctics siste undersøkelse i Hammerfest, hvor ca 1/3 av bedriftene som svarer tilhører olje-/gass- og offshorebransjen forventes det en fremtidig økning i reiseaktivitet til Hammerfest.

Bedriftene svarer som forventet at de vil ha mest trafikk til og via Tromsø. Utover dette forventer de mest flytrafikk til Harstad og deretter Helgeland i Nord-Norge.

For destinasjoner med flybytte forventer næringslivet mest trafikk til Stavanger etterfulgt av Oslo. Gode forbindelse via Tromsø til Stavanger og Oslo vil derfor være viktig for bedriftene i Hammerfest i tiden fremover.

Bedriftene benytter i dag i liten grad Alta lufthavn. De oppgir at selv om rutetilbudet er vesentlig billigere fra Alta så sees dette i sammenheng med økt tidsbruk i reisetiden for de ansatte og er derfor mindre aktuell.

Bedriftenes behov når det gjelder flytilbudet fra Hammerfest er i hovedsak:

- Flere daglige avganger til Tromsø, spesielt tidlig på dagen slik at en kommer seg kjapt sørover. Unngå mange kutt i frekvenser til Tromsø på vinteren.
- Bedre tilbud til Stavanger og Oslo. På sikt ny lufthavn med direkte ruter.
- Bedre rutetider og kortere reisetid til Harstad/Evenes og Helgeland.

Brønnøysund

Rutene som går over Brønnøysund lufthavn er bra tilpasset til den trafikken det har vært frem til nå, men det er viktig å ta høyde for en økning i flytrafikken i tiden fremover. Mye av denne trafikkøkningen vil være offshoretrafikk. I motsetning til Nord-Helgeland/Rana hvor det har skjedd mye på veiutbyggingssiden, har det på Sør-Helgeland ikke skjedd noen forbedringer av veistrekninger. Regionen er fortsatt like avhengig av fly og helikopter til syketransport og til næringstransport. Kravene til rutetidene bør også komme fram i anbudet. Utstrekningen på "flydagen" bør derfor fortsette slik den har vært de senere årene, med tidlig åpning fra Bodø. I tillegg burde det gå ut et fly rundt kl 17 (i dag kl 16) i forhold til posten som går ut fra Brønnøysund.

Tilbakemeldinger fra næringslivet i Brønnøysund viser at det på kort sikt ikke er ventet noen stor økning i trafikken over Brønnøysund Lufthavn, men fra 2016 – 2017 er det ventet stor økning som følge av;

- Utbyggingen av Åsta Hansteen, hvor helikopterbasen til Brønnøysund er lagt.
- Leggingen av Polarled fra Åsta Hansteen til Nyhamna
- Oppgradering av Norneskipet vil trolig skje ute på feltet, noe som vi gi stor ekstra aktivitet.
- Utvidelser fra Skarv fra ca 2017.
- Leteboring rundt produksjonsstedene.

Næringslivet forventer størst reiseaktivitet til Oslo og deretter Trondheim, Sandnessjøen og Bodø i tiden fremover. I tillegg forventes det en god del trafikk til Harstad/Evenes regionen.

Resultater fra bedriftsundersøkelse:

- Næringslivet etterspør i den siste Fly Arctic rapporten flere avganger til Oslo og da primært tidligere avganger om morgenen og senere retur fra Oslo om ettermiddag/kveld. Denne ruten kan gjøres som en trekantforbindelse hvor også Sandnessjøen er inkludert slik at en sikrer et større passasjergrunnlag.
- I tillegg etterspør næringslivet bedre forbindelser til Vestlandet, primært Stavanger, men også til Bergen. En slik rute bør være som en trekantforbindelse hvor både Brønnøysund og Sandnessjøen tas med. Tilbakemeldinger fra næringslivet i Stavanger-regionen vises også at det etterspørres bedre rutetilbud til Helgeland.

Det viktigste for bedriftene er frekvens og ikke store fly.

Næringslivet i Brønnøysund etterspør en flyrute (FOT) fra Helgeland med destinasjonene Brønnøysund og Sandnessjøen (evt Bodø) til Harstad. Harstad er oljehovedstaden i nord og er tett linket til basene på Helgeland.

Bodø

Bodø er fylkeshovedstad og vertskap for viktige statlige og regionale etater, næringslivstjenester og helsetjenester som etterspørres i store deler av Nordland fylke. For Nordland som helhet er det viktig med god kommunikasjon til det sentrale Østlandet og Bodø fungerer i dag som et nav mht å sikre et omfattende rutetilbud sørover. Opprettholdelses av eksisterende FOT ruter i Nordland er viktig bl.a. av hensyn til regionens næringsliv, kommunikasjon til det sentrale Østland, statlige og regionale

fylkesfunksjoner i Bodø, pasienttransport og regionens utdanningstilbud. Det er også viktig at eksisterende FOT –ruter flyttes over til en ny lufthavn ved reduksjon av antall lufthavner (Fra Narvik Framnes lufthavn til Harstad/Evenes lufthavn. Det anbefales videre at FOT ruten Røst – Bodø fortsatt opereres med fly (ikke helikopter) pga sin ekstreme geografiske beliggenhet, kommunenes avhengighet at et robust flytilbud med god regularitet samt muligheter for å sende gods med flyfrakt. I tillegg foreslås det at ruten Bodø-Leknes beholdes som FOT rute.

I Fly Arctics bedriftsundersøkelse i Bodø regionen varsler næringslivet om økt reiseaktivitet i tiden fremover. Bedriftenes kommentarer vedrørende forventet økning er:

- Forventer økt aktivitet.
- Vekst i kundemasse.
- Vekst i tjenester utenfor Nord-Norge.
- Flere eksterne samarbeidspartnere.

Resultater fra bedriftsundersøkelsen viser at næringslivet trenger bedre forbindelser til Harstad/ Evenes samt Helgeland.

Sandnessjøen

Trafikkutviklingen ved lufthavnen i Sandnessjøen har fra 2010 til 2013 hatt en passasjerøkning på nesten 20 % . I 2014 kom det en korreksjon med en nedgangsom var varslet på forhånd pga lavere aktivitet innen spesielt petroleumssektoren som er en viktig driver. I tiden fremover forventes det en økning i aktivitetsnivået igjen. Statoil har økt aktivitet som følge av Aasta Hansteen utbyggingen, flere boreoperasjoner vil finne sted med mer. Endringene kan 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.

Resultater fra bedriftsundersøkelsen i regionen viser at bedriftene mener at utvidelse av rullebanen på Stokka vil ha svært positiv effekt for næringslivets reisevirksomhet. Videre viser svar i FLY ARCTIC undersøkelsen at bedriftene etterspør følgende:

- Næringslivets første prioritet er hyppigere frekvenser til Oslo. Tidligere utreise om morgenen og senere avgang fra Oslo om ettermiddag/kveld. Denne ruten sees som en trekantforbindelse med Brønnøysund. Direkteruten til Oslo ønskes fortsatt om en kommersiell rute.
- Næringslivet etterspør bedre forbindelser til Vestlandet, primært Stavanger, men også til Bergen som en trekantforbindelse med Brønnøysund. Næringslivet i Stavanger etterspør også et bedre rutetilbud til Helgeland.
- Bedre forbindelser til Harstad/ Evenes og Hammerfest etterspørres som en trekantforbindelse i sammen med Brønnøysund. Forslag til ny FOT rute. I bedriftsundersøkelsen i Harstad/Evenes gir næringslivet tilbakemelding om at en har behov for et bedre rutetilbud til Helgeland.

Forslag til ytterligere endringer i dagens flytilbud:

- Ettermiddagsfly ut fra Bodø. Kapasitet bør økes til 50 seters fly pga etterspørselen.

- Formiddag ut fra Trondheim – Mosjøen – Sandnessjøen. Denne burde gå direkte mellom Trondheim – Sandnessjøen.
- Ettermiddag fra Trondheim – Brønnøysund – Sandnessjøen – Bodø. Kapasitet bør økes til 50 seters fly pga etterspørselen.

Harstad:

Godt fungerende flyruter er viktig og ofte avgjørende forutsetning for god nærings- og samfunnsutvikling. For Midtre Hålogaland er Evenes er den sentrale lufthavn med både regionale og nasjonale funksjoner. Evenes ligger midt i en av de mest befolkningsrike regioner i Nord Norge med byene Narvik og Harstad som de største sentra. Narvik har sin lokalflyplass som legges ned fra 2017 når Hålogalandsbrua åpner, og reisetiden til Evenes vil da reduseres. Det nasjonale rutetilbudet er godt med mange direkteruter. Imidlertid er det også et stort regionalt rutebehov som ikke er tilfredsstillende. Det er i dag en FOT-rute på Evenes, Evenes -Tromsø. Videre mellomander FOT-rute fra Andenes til Bodø, morgenflyet og kveldsflyet på Evenes.

Fly Arctics siste bedriftsundersøkelse i Harstad/Evenes regionen viser at bedriftene forventer økt reiseaktivitet i tiden fremover. Bedriftene etterspør bedre flytilbud til Tromsø, Hammerfest og Bodø. Det bør utredes hvordan reisebehovet dekkes etter at Narvik lufthavn legges ned våren 2017 og hvorvidt en da flytter FOT ruten fra Narvik til Bodø over til Harstad/Evenes til Bodø. Når Hålogoland broen står ferdig i løpet av 2017 vil reisetiden fra Narvik til Harstad bli vesentlig kortere. I tillegg etterspør bedriftene bedre forbindelser til Helgeland.

Sammendrag og konklusjoner:

Selv om rapporten fremstår som grundig og veloverveid, mener vi at rapporten i for sterk grad bygger på nåværende etablerte rutemønstre med Tromsø og Bodø som start og endestasjoner i ruteopplegg. Den drøfter ikke konsekvenser av øvrig samfunnsutvikling med bl.a. nye og bedre veier. Rapporten og vurderingene er i det vesentligste tilpasset den offentlige tjenestestruktur og behov, og tar i for liten grad hensyn til næringslivets reisebehov.

Fly Arctic har gjennom flere undersøkelser skaffet seg betydelig innsikt i dette og våre rapporter kunne gitt verdifull utfyllende informasjon. Næringslivets reisebehov går i sterk grad på tvers av fylkesgrensene, og dette synes ikke hensyntatt.

Det påpekes i rapporten behov for bedre lokal/regional forankring, og at dette vil sikre bedre støtte i regionene når beslutningene fattes. Fly Arctic støtter denne betraktningen og ber om at den vektlegges i sterk grad.

På side 117 i rapporter står det: *”Alternativt kan man avholde spørreskjemaundersøkelse i den berørte regionen. På den måten kan en sikre støtte i lokalbefolkningen for det vedtak som treffes.”*

Det gjøres oppmerksom på at Fly Arctic i flere år har gjennomført spørreundersøkelser til bedrifter i de regioner som deltar i prosjektet og deler av denne informasjonen er gjengitt i vårt innspill. Det planlegges nye spørreundersøkelser i løpet av neste halvår.

I følge regelverket skal denne type flyrutekjøp begrunnes med at ruten betjener en randsone 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. I vårt innspill er det tatt spesielt høyde for hva næringslivet i regionene som er med i FLY ARCTIC har gitt tilbakemeldinger om. Gode flyforbindelser er svært viktig for næringslivet. En dissonans mellom tilbud og etterspørsel kan i ytterste konsekvens virke konkurranse vridende i negativ retning for lokalt næringsliv.

Dette understøttes også ift forskning (ved IRIS, Norsk oljemuseum m.fl.) som har prøvd å identifisere de viktigste drivkrefter for utviklingen av bl.a. norske oljeklynger hvor den viktigste drivkraften er:

Kommunikasjon/Infrastruktur: Nærhet til feltene og helårs flyplass med gode og effektive rutetilbud.

Av hensyn til fleksibilitet bør anbudet ikke deles i mer enn 2 anbudspakker. Det bør også gis anledning til å kombinere anbudspakkene.

Med utgangspunkt i resultater fra bedriftsundersøkelsene FLY ARCTIC har foretatt og møter med flere flyselskap, foreslår at vi følgende viktige momenter hensyntas i forhold til kriterier for ny anbudsperiode:

1. Fleksibilitet og frekvenser

Når trafikken øker vesentlig i anbudsperioden bør det foreligge en fleksibilitet i ordningen slik at kapasiteten også økes. Rapporten anslår trafikkveksten frem til 2022, men sier samtidig at det er en vesentlig grad av usikkerhet rundt trafikkslaget. Utviklingen innen antall næringslivsreisende er sterkt påvirket av aktivitetsnivået i ulike næringer. Aktiviteten innen olje og gass er for flere av regionene en viktig driver. Det vil derfor være vanskelig å treffe behovet utifra de anslåtte estimatene for trafikkutviklingen. Hvis trafikkutviklingen i en periode blir betydelig endret er det viktig at dette blir hensyntatt i kriteriene i anbudet. Det må være mulighet for å forhandle om ny kapasitet med det selskapet som er blitt tildelt kontrakten.

I Fly Arctics spørreundersøkelser kommer det også tydelig frem at det er viktigere for næringslivet at en har et flytilbud med hyppigere frekvenser med mindre fly enn færre avganger med større fly.

2. Pris til kundene

Kriterier som vektlegger sluttpris til kunden er det viktig å få på plass. Prissettingen i FOT-systemet har ikke virket gunstig. Det har ikke blitt gitt mulighet til å fylle opp flyene med lavprisseter.

Dessuten er det fortsatt 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, koster i snitt kr 4.245. (Kilde: Avinors RVU for 2013). I flere sammenhenger er dette er ekstrakostnad ved å være etablert i distriktet og som har betydning både for den næringsdrivende, samt privatreisende.

Et annet eksempel er at det er billigere å fly inn arbeidskraft fra Stavanger regionen til Hammerfest enn å fly dem inn fra Helgeland.

Det er viktig at både rutestruktur og pris sikrer næringslivets konkurransekraft, det må ikke fremstå som urimelig at lokalt næringsliv ikke blir konkurransedyktig pga kostnadsnivå, både billettpris og reisetid.

Det gis i dag transportstøtte i forhold til varer, men ikke i forhold til de tjenestene bedriftene yter. Hvis prisnivået mellom flere av regionene i Nord-Norge fortsetter å være så høye som de er i dag, anmoder vi om at det gjøres en egen utredning i forhold til å innføre en støtteordning for bedriftenes leveranser av tjenester.

3. Flyruter

For næringslivet er det viktig at flyrutene fra Finmark har knutepunkt i Tromsø. Dette fordi et knutepunkt i Tromsø er ideelt med hensyn til de største trafikkstrømmene.

Næringslivet i Hammerfest og Harstad etterspør FOT rute/direkte rute mellom disse to stedene

Næringslivet i Brønnøysund og Sandnessjøen etterspør FOT rute/direkte rute til Harstad evt via Bodø.

Overflytting av Narvik – Bodø FOT rute til Harstad/Evenes – Bodø når Narvik/Framnes lufthavnen legges ned. Dette blir ikke behandlet i rapporten. Etter vår mening burde det blitt gjort en utredning i rapporten i forhold til om ruten mellom Harstad/Evenes – Bodø bør være en FOT rute eller en kommersiell rute i fremtiden når Narvik/Framnes legges ned våren 2017.

4. Navigasjon:

Det er viktig ved denne utlysningen at en ikke begrenser antall tilbydere med krav (SCAT – I) som det er vanskelig å tilfredsstill, dvs. det åpnes for ulike relevante navigasjonssystemer.

5. Tid fra kontraktsinndeling til oppstart og kontraktens lengde:

I forbindelse med samtaler med flyselskap har det kommet frem at det er svært viktig at det gis nok tid fra kontraktsinndeling til oppstart. Rapporten (Møreforskning) foreslår her et år fra tildeling til oppstart. Dette mener vi er fornuftig samt at lengden på kontrakten er satt til 5 år.

6. Annet:

Flyfrakt

Det bør settes tydelige krav til kapasitet når det gjelder flyfrakt/cargo i anbudsutlysningen. Dette er ikke behandlet i rapporten.

Interline agreement

Vinner av anbudet må ha en interline agreement med de øvrige operatører på stamrutenettet slik at en kan kjøpe gjennomgående billett.

Samfunnet har en viktig rolle for tilrettelegging og drift av transporttjenester, både for kommersielle tjenestetilbydere og aktører og FOT-baserte tilbydere. Det er viktig at disse sees i sammenheng, og

at det samfunnsøkonomiske vurderingskriterium tillegges betydelig vekt når anbudsgrunnlaget skal besluttes.

Rapporten påpeker paradokset med at staten betaler/tar regninga for utvikling av lokale / regionale tjenester. Dette kan medføre suboptimalisering og uheldig konkurranse mellom de regionale beslutningstakere, de store byene Tromsø og Bodø og fylkene. Det må tilstrebes større grad av samarbeid og samhandling om opplegg og prioriteringer for rutebehovet over fylkesgrensene. Momenter som transfertid/korrespondanse, direkteruter mv må derfor tillegges sterk vekt. Her må det også legges vekt på korrespondanse med nasjonale flyoperatører.

Næringslivets reisebehov:

Vi kan ikke se at næringslivets behov er beskrevet omfattende i rapporten. Reisebehov over fylkesgrensene kan vi heller ikke se er beskrevet eksplisitt.

Ut i fra resultater i Fly Arctic sine bedriftsundersøkelser reiser mange over fylkesgrensene i jobbrelaterte reiser.

Vi mener at rapporten burde hensyntatt veiprosjekter/ nye veiprosjekter i større grad.

Dersom antall FOT-ruter vurderes redusert for Hammerfest, Bodø, Harstad/Evenes, Sandnessjøen eller Brønnøysund, ber FLY ARCTIC om at følgende utredes grundig som en del av en slik prosess:

- Konsekvenser for næringslivet i nevnte regioner.
- Konsekvenser for rutetilbudet til/fra Oslo som også tjener som et knutepunkt videre.

Det foreslås at saken sendes på en ny høring når forslaget til anbudet foreligger.

Med vennlig hilsen

FLY ARCTIC

Jørn Berg

Leder for styringsgruppen

Sigrud Medley-Tellefsen

Prosjektleder

Vedlegg; høringsinnspill fra de enkelte kommuner