

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO



Deres ref.:  
xxxx

Deres Dato:  
##.##.2015

Vår ref.:  
xxxx

Sted, Dato  
Fornebu, 1. sep. 2015

## HØRINGSKOMMENTARER – FORSLAG TIL ANBUDSOPPLEGG FOR REGIONALE FLYRUTER I NORD-NORGE.

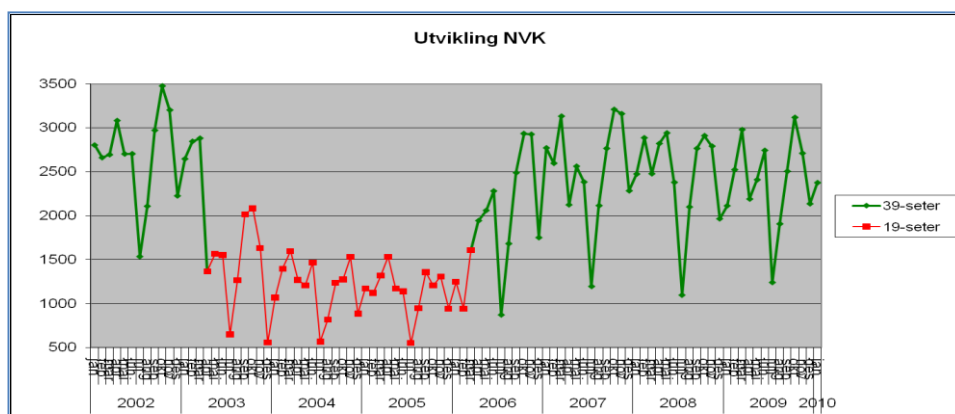
Det vises til høringsbrev av 23.04 vedrørende rapport nr. 1509 om anbudsopplegg for regionale flyruter i Nord-Norge gjeldende fra april 2017. Widerøe har flg. innspill til rapporten:

### 1. Flytyper

Konsulentrapporten anbefaler ikke flystørrelse i Finnmark. Dette kan resultere i at f.eks 10 seters Beech kan tas i bruk i Nord-Norge med konsekvenser som at post og aviser kommer frem mye senere (må sendes med bil), ferie/fritidsreisende kan ikke ta med nødvendig bagasje (maks 10 kg pr passasjer, inkludert håndbagasje), og helsereiser må i større grad bruke bakketransport. Helse Nord er største kunde på anbudsnettets og det er derfor viktig at behovet for helsereiser blir ivaretatt. Denne kundegruppen har i mange tilfeller behov for å medbringe medisinsk utstyr og/eller hjelpemidler som f.eks rullestol. Vi kan heller ikke se at tilrettelegging for funksjonshemmede er drøftet i fht transportstandard. Myndighetene har i anbudsutlysningen for Vestlandet/Røros åpnet opp for at nevnte flytype kan bli en realitet allerede fra april 2016. Det bør drøftes inngående om dette er en ønsket utvikling.

Det er også andre utfordringer knyttet til de minste flytypene da det ikke er krav om viktige sikkerhetssystemer som anti-kollisjon eller terrengvarsling. Det er heller ikke kabinansatte som kan ivareta sikkerheten om bord, og det er ikke tilrettelagt for funksjonshemmede. Høyere minima og dermed svekket regularitet er også et element.

Andre utfordringer er liten kapasitet i peak. Det finnes klare eksempler på at flystørrelse påvirker etterspørselen. Figuren til høyre viser utviklingen ved Narvik lufthavn da strekningen Narvik-Bodø ble betjent med småfly.



**Bodø**  
Langstranda 6  
P.O.Box 247  
N-8001 Bodø  
Norway  
Tel. (+47)75 51 35 00  
Fax (+47)75 51 35 81

**Oslo**  
Fornebuveien 38/40  
N-0080 Oslo  
Norway  
Tel. (+47)75 51 35 00  
Fax (+47)67 53 05 60

Widerøe anbefaler at anbudene lyses ut med krav til 30 seters fly da dette ivaretar dagens transportstandard i fht sikkerhet og viktige samfunnsbehov som kapasitet i peak, helsereiser, og fremføring av post/frakt/aviser. Dersom det allikevel åpnes for mindre flytyper på de minste flyplassene bør det settes en nedre grense på f.eks 19 eller 15 seter. Men uavhengig av flystørrelse bør det i anbudet være krav til trykkabin da dette omhandler sikkerhet, komfort, og regularitet.

## 2. Kommersialisering Leknes – Bodø

Selv om Leknes har et høyt passasjerantall pr år ligger ikke forholdene til rette for kommersiell drift. Dette skyldes primært at kombinasjonen av små fly og korte strekninger gir en høy enhetskostnad slik at lønnsom drift ikke kan oppnås uten en betydelig takstøkning kombinert med kapasitetskutt. Vi stiller oss uforstående til konsulentrapporten som indikerer at 10% takstøkning er nok for å få lønnsom kommersiell drift. En betydelig prisøkning er nødvendig, og dette vil resultere i omfattende lekkasje til Svolvær. Fullere fly til Svolvær vil resultere i færre rabatterte seter og dette vil således kunne få negative konsekvenser for hele Lofoten som reiselivsdestinasjon. For øvrig har Leknes hittil i 2015 hatt en passasjerneredgang på over 3%.

## 3. Bakgrunnsmateriale

Trafikktallene fra Avinor og RVU som brukes er til dels misvisende med de forutsetninger som er lagt til grunn. Tallene er sjablongmessig nedjustert for å kompensere for ikke betalende passasjerer som er med i tallgrunnlaget. Dette gjør at passasjertallene fra disse kildene generelt er for høye. Kapasiteten i anbudet skal ikke dimensjoneres i forhold til ikke betalende passasjerer. Samtidig er det for enkelte strekninger gjort anslag på trafikktall som ikke samsvarer med innrapporterte tall. For ruteområder der det benyttes både DH1 og DH3 i trafikk er kabinfaktortallene misvisende da det ikke er tatt tilstrekkelig høyde for variasjon i bruk av flytype. Det har i 2015 vært en generell trafikknedgang som ikke fremkommer i rapporten da kildematerialet i stor grad er basert på tall fra april 2013 til mars 2014 samt RVU fra 2013. Hva gjelder kostnadsberegningene bygger disse på sviktende forutsetninger.

## 4. Knutepunkt Finnmark for videreføring til/fra Tromsø

Det skisseres at trafikk videre til Tromsø kan gå via Hammerfest, Kirkenes og Alta. Her er også Vadsø et alternativ.

## 5. Helgeland.

Rapporten henviser til viktigheten av korrespondanse i Trondheim videre til Oslo. Ca. 45% av trafikken skal forbi Trondheim. Derfor bør det vurderes å opprette anbudsruiter direkte mellom Helgeland og Oslo. Direkteruter fra f.eks MQN/MJF kan gi 30 % lavere billettpriser til OSL om SD lyser ut et slikt anbud der flere TRD- ruter flyttes til OSL, og SD benytter prisnivå tilsvarende det WF har på SSJ/BNN-OSL. Redusert reisetid og priskutt er således fullt mulig på dagens flyplass og med dagens flymateriell, ettersom det er ruteføringen som er avgjørende (direkte til OSL).

**Bodø**  
Langstranda 6  
P.O.Box 247  
N-8001 Bodø  
Norway  
Tel. (+47)75 51 35 00  
Fax (+47)75 51 35 81

**Oslo**  
Fornebuveien 38/40  
N-0080 Oslo  
Norway  
Tel. (+47)75 51 35 00  
Fax (+47)67 53 05 60

## 6. Kapasitet

Widerøe støtter anbefalingen om endring til total kapasitet pr år og at frekvens og tidskrav bortfaller. Med dette tiltaket kan man oppnå en bedre markedstilpasning siden etterspørselen varierer over sesonger. Dette vil igjen medføre at en bedre kan ivareta trafikktopper og redusere i perioder med lavere etterspørsel for å sikre bedre ressursanvendelse som dermed kan gi lavere tilskudd.

## 7. Anbudperiode og oppstartperiode

Konsulentrapporten foreslår at anbudperioden skal være 5 år, og at det skal gå minst ett år fra anbudstildeling til oppstart. Dette innebærer i så fall at anbydere ved innlevering skal ha vurdert forutsetninger for kostnader og inntekter opptil 6,5 år frem i tid. Dette vil kunne drive opp tilskuddet da selskapene må ta økt risiko i fht fremtidig markedsutvikling og utvikling i valutakurser, avgifter, og drivstoff. WF anbefaler anbud med 3-4 års varighet og 0,5 år fra utlysning til oppstart da dette vil redusere selskapenes usikkerhet og dermed krav til tilskudd.

## 8. Flysikkerhetsstandard i Nord-Norge

Kortbanenettet i Nord-Norge er Europas mest krevende flyoperative område. De fleste flyplassene er lokalisert i et av verdens mest utfordrende meteorologiske områder med arktisk kystklima. Dette klimaet preges av ustabile og hutigsjøftende værssystemer, spesielt i vinterhalvåret. Det er derfor viktig at videre utvikling av kortbanenettet, også ved den kommende anbudsrunder, legger til grunn minst samme sikkerhetsnivå som i dag eller helst bedre. Det er 2 kritiske minimums krav til fly materiell som må være oppfylt for å videreføre dagens sikkerhetsnivå, og dette foreslår vi inngår i anbudskravene:

- Flyene må ha trykkabin. Krevende isingsforhold og lokale værssystemer gjør det helt nødvendig å ha fly av en viss størrelse med trykkabin. Dette gjør det mulig å velge flyhøyde med minst mulig værpåvirkning under flygninger. Fly uten trykkabin vil maks kunne fly opp til 10 000 fot og vil være mye mer utsatt for ising og turbulens. Det vises forøvrig til AIC-I04/15 fra Luftfartstilsynet.
- Flyene må være utstyrt med innflygningssystemer med presisjonsinformasjon både horisontalt og vertikalt. På kortbanenettet har Avinor utviklet systemer med bakkestasjoner som innebærer at fly kan ha nøyaktig informasjon om høyde over bakken. Dette har vært en sentral investering for å øke sikkerhetsnivået og regulariteten på kortbanenettet i Nord-Norge. Det er viktig at dagens teknologi for vertikal posisjonering videreføres som krav inntil Avinor er klar med neste generasjons innflygningssystemer. Etter Widerøe's vurdering er en videre forbedring av flysikkerheten i Nord-Norge avhengig av at man også har gode systemer for registrering og oppfølging av flyvirksomheten i dette krevende området. Flysikkerheten vil kontinuerlig kunne forbedres dersom alle tilbyderne har Flight Data Monitoring (FDM) systemer. Dette er et system som overvåker hvordan hver enkelt flygning blir utført, og gjennom analyse av store data har Widerøe iverksatt en rekke forbedringer i selskapets interne prosedyrer som fremmer sikkerheten ytterligere og kontinuerlig. Widerøe har investert i dette systemet for alle våre fly selv om det bare er krav for fly med vekt over 27 tonn. Dette er investeringer i økt sikkerhet som med dagens regime kan innebære at WF taper anbud som følge av økte kostnader knyttet til investering i FDM. Innføring av FDM innebærer en merkostnad for operatørene, og det er viktig at denne type investeringer gir

**Bodø**  
Langstranda 6  
P.O.Box 247  
N-8001 Bodø  
Norway  
Tel. (+47)75 51 35 00  
Fax (+47)75 51 35 81

**Oslo**  
Fornebuveien 38/40  
N-0080 Oslo  
Norway  
Tel. (+47)75 51 35 00  
Fax (+47)67 53 05 60

positive utslag i den endelige evalueringen av de forskjellige tilbudene. Vi ber om at FDM vektlegges ved anbudstildeling.

## 9. Tildelingskriterier

Rapporten anbefaler at tildelingskriterier kan være en vektning av tilskuddsbehov, tilbudt kapasitet (frekvens), flystørrelse og normal billettpris. Flere av disse kriteriene kan være uheldig å vektlegge. Eksempelvis bør ikke tilbudt kapasitet i form av frekvenser utover minstekrav vektlegges særskilt da næringslivet trenger setekapasitet i peak, og ikke mange frekvenser på lørdager eller midt på dagen slik operatører med små fly kan velge å møte årskrav til antall seter. Videre er normal billettpris (maksimalpris) også et dårlig kriterie da det er en liten andel av kundene som kjøper slike billetter. Widerøe foreslår at anbudspris naturligvis bør veie tyngst som tildelingskriterie. Men også andre forhold bør vektles ved tildeling. Dette kan f.eks være:

- **Interlining**  
Dette er en stor fordel for kunden da dette innebærer at de kan booke en gjennomgående billett og reise sømløst med overgang til andre selskap samtidig som de ivaretas dersom et selskap i reisekjeden får forsinkelser eller kanselleringer.
- **Global distribusjon (GDS).**  
Det bør vurderes om det skal være krav om tilknytning til globale distribusjonssystemer (GDS) da dette gir stor merverdi for kundene. Uten tilknytning til GDS kan en aktør velge å kun tilby salg på sin egen hjemmeside. Distriktene vil i så fall få redusert trafikk som følge av tapt salg da færre vet om den lokale nettsiden. I tillegg må kundene som skal videre med andre selskap booke billetter i flere ulike kanaler, og bedriftene kan ikke lenger bruke reisebyråene slik de gjør i dag.
- **Post og frakt**  
Transportstandarden i distriktene blir svekket dersom myndighetene åpner opp for flytyper som ikke har kapasitet til å fremføre post/frakt. Dette må i så fall flyttes til overflatetransport med senere fremføring.
- **Helsereiser og tilrettelegging for funksjonshemmede**  
Myndighetene bør definere ønsket standard og belønne selskap som velger flymateriell som ivaretar denne viktige samfunnsoppgaven.
- **Sikkerhet**  
Myndighetene definerer minimumskrav i fht sikkerhet. Selskap som kan dokumentere sikkerhetstiltak utover dette bør ikke risikere å tape anbud som følge av økte investeringer i sikkerhet. Dette kan gjelde flymateriell som har antikollisjonssystemer, terrengvarsling, FDM, og systemer som ivaretar presisjonsinnflyging. Disse forholdene bør enten inngå som krav i anbudsutlysning, eller eventuelt vektles ved anbudstildeling.

**Bodø**  
Langstranda 6  
P.O.Box 247  
N-8001 Bodø  
Norway  
Tel. (+47)75 51 35 00  
Fax (+47)75 51 35 81

**Oslo**  
Fornebuveien 38/40  
N-0080 Oslo  
Norway  
Tel. (+47)75 51 35 00  
Fax (+47)67 53 05 60

## 10. Andre forhold

Rapporten viser forøvrig til at grensesnitt mellom ulike operatører bør vies særskilt oppmerksomhet da det kan oppstå koordineringssvikt som kan belaste trafikantene og skape transaksjonskostnader ved kontroll og oppfølging for staten. Dette punktet må ikke undervurderes. En tenkt situasjon er at en anbyder med små fly og egne regler/systemer i fht priser, bagasje, post, frakt, rullestol, distribusjon, etc skal feede til en annen anbyder med helt andre systemer og regler som igjen feeder til en stamruteoperatør med et mulig tredje sett av regler og systemer. Da ca.50% av trafikken på kortbanenettet reiser i transfer kan ikke dette punktet understrekes sterkt nok.

Vi vil også påpeke at store anbudspakker gir mulighet for å gi kundene et heldekkende tilbud samtidig som stordriftsfordeler kan komme myndighetene til gode gjennom redusert tilskudd. Oppdeling i mindre anbudspakker kan også skape utfordringer ved irregularitet ved at man ikke kan benytte tilliggende destinasjoner og ruteføringer for å få frem passasjerene.

Omfattende oppdeling og krav om at anbyder må gi anbud på alle delpakker for å kunne gi anbud i en større pakke byr også på administrative utfordringer for flyselskapene. Widerøe hadde kapasitetsmessige utfordringer med utarbeiding av de mange anbudene og anbudspakkene på Vestlandet/Røros, og vi antar at dette kan bli en større utfordring for mindre selskap dersom de ønsker å gi anbud på flere områder. Om en eksisterende aktør i tillegg skal bruke tid og ressurser til å svare på spørsmål fra konkurrenter vil vi få et regime som er vanskelig å håndtere da ulike aktører kan velge å svare på ulike måter med ulike vinkler for å ivareta egne interesser. Det beste er at systemet der operatøren har en opplysningsplikt overfor SD fortsetter som i dag og at inndeling i anbudspakker ikke blir alt for omfattende.

Avslutningsvis vil vi minne om at regjeringen har varslet at fra 1. april 2016 vil Staten kreve at bedrifter har lærlinger for å vinne et offentlig anbud. Dette bør også reflekteres i FOT- anbudet. I tillegg bør anbudet inneholde krav om dokumentasjon av lønns- og arbeidsvilkår slik at ikke anskaffelsen kommer i konflikt med forskrift om sosial dumping knyttet til offentlig kjøp av tjenester.

Med vennlig hilsen  
Widerøe's Flyveselskap AS

Terje Skram  
Direktør Network & Pricing

**Bodø**  
Langstranda 6  
P.O.Box 247  
N-8001 Bodø  
Norway  
Tel. (+47)75 51 35 00  
Fax (+47)75 51 35 81

**Oslo**  
Fornebuveien 38/40  
N-0080 Oslo  
Norway  
Tel. (+47)75 51 35 00  
Fax (+47)67 53 05 60