

Innspel til høyring – Ny konkurranse om regionale ruteflygingar i Sør-Norge og Nord-Norge frå 1. april 2024

Utviklingsforum Hovden Lufthamn er ei interessegruppe samansett av representantar frå kommunane, næringslivet, utdannings- og helseinstitusjonar i Ørsta/Volda lufthamn sitt nedslagsfelt. Forumet engasjerer seg i utviklinga av flyplassen, og dei rammevilkåra som blir lagt for han, slik at både næringsliv og samfunnet elles skal ha likeverdige konkurransedyktige forhold. Utviklingsforumet er høyringsinstans for Møre og Romsdal Fylkeskommune i høve luftfart på kortbanenettet.

Etter ei krevjande tid for kollektiv transport generelt gjennom to år med pandemi, vart flyrutene igjen tilbake til normalen frå 1. april 2022 ved Hovden Lufthamn Ørsta/Volda. Lufthamna vart også frå hausten 2021 inkludert i statlege kjøp av flyruter (FOT) for Hovden - Oslo. Det er pr dags dato seks direkte daglege avgangar til Oslo og to til Bergen.

Grunnleggjande føresetnader for eit framtidig tenleg flytilbod ved Ørsta Volda lufthamn, Hovden.

- Det er avgjerande viktig at det er 6 stk. daglege direkteruter til/frå Hovden-Oslo, som i dag.
- Det er avgjerande viktig at det er tidlege ruter både for avgang (før 07.00) og ankomst (før 08.30).
- Det er avgjerande viktig å få næringslivsaktørar inn frå Oslo med landing på Hovden om morgonen.
- Det er avgjerande viktig at flya har ein minimum setekapasitet på 39 og at flya har trykkabin.
- Det er viktig at prisnivået blir redusert på kortbanenettet.
- Det er ønskeleg å auke frå to til fire daglege ruter Hovden – Bergen
- Det er ikkje eit tilfredsstillande kollektivtilbod frå Søre Sunnmøre til Trondheim. Det er ønskeleg med to daglege avgangar til Trondheim.

Desse punkta er viktige kriteria for det nye anbodet frå april 2024 ved Ørsta/Volda, Hovden lufthamn. Flyplassen har sitt nedslagsfelt på Søre Sunnmøre, og Hovden ligg i randsona der marknaden aleine ikkje tilfredsstillar ein transportstandard som i dei meir sentrale strok, sjølv om dette også er forventa på Søre Sunnmøre.

Møre og Romsdal og Sunnmøre held stand som eksportfylke nr. 1 i Norge. Næringslivet er svært avhengig av god og likeverdig kommunikasjon til marknaden og kundane utan fordyrande distriktstilknytta meirkostnader. Ein er også heilt avhengig av å kunne få kundar på besøk til regionen utan kompliserte reisevegar. Dette for å kunne oppretthalde konkurransekraft og verdiskapinga i regionen.

Flymateriellet er av ein avgrensa størrelse med 39 seter, noko som fordrar direkte ruter og hyppig frekvens. Dersom det vert nytta mellomlandingar vil ein redusere kapasiteten pr fly pr lufthamn. Vi erfarer at med slike type flymaskiner som Dash 8, er det ein marginal minstekapasitet som er sårbar dersom det blir færre ruter eller kombinasjonsruter. Mindre fly og eventuelt utan trykkabin på så pass lange distansar som Hovden - Oslo vil vere heilt uaktuelt. Dessutan har flyplassen ein høg fyllingsgrad med 27 passasjerar i snitt. Turbulens og vanskelege innflygingsforhold krev fly med trykkabin som kan flyge over uveret og samstundes oppretthalde ein god regularitet.

Prisnivået for å reise på kortbanenettet er unormalt høgt og er ei belastning for både næringsliv og privatreisande. Dette gir også reisande i distriktet ei kjensle av forskjellsbehandling relatert til reisande som kan nytte seg av dei store og kommersielt drivne flyruter ved dei sentrale lufthamnene. Ved opprettinga av kortbanenettet i si tid skulle dette vere eit nasjonalt kollektivtilbod. Dette med bakgrunn i at flytransport er langt viktigare for samfunnsutviklinga i Norge enn dei fleste andre land, mellom anna grunna spreidd busetting og lang avstand til viktige eksportmarknader. Samanliknar vi kortbanenettet med det nasjonale kollektivtilbodet på buss- eller jernbane (som også er avhengig av statleg stønad), må dei som nyttar seg av kortbanenettet betale ein høgare pris for si reise, noko som kan verke konkurransevriddande.

Den nye regjeringa og Hurdalsplattforma.

Lovnader frå den nye regjeringa oktober 2021, i flg. Hurdalsplattforma:

- *Ta initiativ til å erstatte dagens flypassasjeravgift med en avgift som har reell klimaeffekt og bedre geografisk profil, slik at distriktsarbeidsplasser og rutetilbud ikke rammes urimelig slik som nå.*
- *Sikre lavere priser og flere avganger på kortbanenettet. Målet er en halvering av prisene på FOT-rutene*
- *At staten skal ha ansvaret for FOT-rutene.*
- *Opprettholde et godt, desentralisert nett med kortbaneflyplasser og sørge for at disse brukes i arbeid med elektrifisering av luftfarten, blant annet gjennom et program for teknologiutvikling.*

I Hurdalsplattforma vil den sittande regjering sørge for at samferdselsinvesteringane skal styrke norske bedrifter og innrette avgiftssystemet slik at det rettferdig bidreg til kutt i utslepp av klimagassar (ref gamle flypassasjeravgifta). Regjeringa vil oppretthalde eksisterande lufthamnstruktur og finansieringa gjennom kryss-subsidiering. Dei seier at kortbanenettet er avgjerande for busetting og verdiskapinga i heile landet, og dei vil styrke dette tilbodet.

Hurdalsplattforma legg vekt på at staten skal ha ansvaret for FOT-rutene, og vil sikre lågare prisar og fleire avgangar på kortbanenettet. Dei har også som mål å oppretthalde rutetilbodet på kortbanenettet slik at distriktsarbeidsplassar ikkje blir ramma av eit for dårleg rutefrekvens. Dette er gode føringar som vi set vår lit til blir gjennomført.

Korrespondansen Bergen – Ørsta/Volda er for dårleg

Det er to daglege avgangar til Bergen, den eine via Sogndal. Dette er grunnleggande for dårleg til at det skal vere attraktivt å nytte seg av, då særleg for næringslivet. Særleg oljerelatert industri og den store maritime næringa i regionen må ha alternative frekvensar tilpassa mannskapsbytter for inn- og utland. Widerøe er no i ferd med å opparbeide ein HUB i Bergen for internasjonale flygingar. Dette gjer det ekstra interessant å bruke denne destinasjonen då kombinasjonsfly frå Hovden ville gi raskare og gunstigare reisekostnader. Fire daglege flygingar mellom Hovden og Bergen vil gi sambandet meir nytteverdi for regionen.

Flytilbod til Trondheim er sterkt sakna

Flyruter til Trondheim er stadig meir etterspurd blant reisande. Ei undersøking som Widerøe har gjennomført syner dette. Ved Hovden lufthamn har det etter kvart vorte svært stor ambulansetrafikk, i snitt eit fly om dagen, måndag-fredag. Dette heng saman med at St Olavs Hospital i Trondheim er vårt regionsjukehus for spesialisthelseteneste, og med hovudadministrasjonen for Helse Midt-Norge. Volda Sjukehus har eit tett samarbeid med St Olavs Hospital i høve pasientbehandling og oppfølging. Pasient-trafikken har ringverknader for oppfølgingsreiser for etterkontroll og dei pårørande sine reiser til Trondheim. Dagens tilbod for denne trafikken er lite tilfredsstillande og er ofte ei stor belastning for pasientane. Trondheim er også, for Søre Sunnmøre, aktuell reisedestinasjon for kommunale og offentlege institusjonar. Trondheim vil vere ein HUB for reisande som skal vidare nordover i landet, enten det gjeld privatreiser, forretningsreiser eller mannskapsbytter. I dag er reisemåten via Oslo, og gjerne då med lang ventetid og ikkje minst eit større miljøavtrykk. Dette er ei rute som bør prøvast ut i denne perioden. Den vil kunne gi eit minimumstilbod til reisande på Nordvestlandet der det i dag ikkje er tilfredsstillande kollektivtilbod verken på veg, luft eller bane. Denne ruta vil ha ei stor samfunnsmessig nytte for region Søre Sunnmøre, der Ørsta-Volda lufthamn, Hovden har eit nedslagsfelt på 70.000 menneske.

Med venleg helsing

Odd Magne Vinjevoll
For Utviklingsforum Ørsta-Volda, Hovden lufthamn

--

Jan Thormodsæter
Maritim foreining for Søre Sunnmøre