

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
343/2022	Fylkesrådet	16.12.2022

## Høringssvar - Transportfaglig utredning for regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024

### Sammendrag

*I forbindelse med neste avtaleperiode for kjøp av regionale ruteflygninger i Sør- og Nord-Norge med oppstart 1. april 2024, samt for helikopterruten Værøy-Bodø med oppstart 1. august 2024, har Samferdselsdepartementet fått utarbeidet en ekstern transportfaglig utredning. Utredningen er nå på høring og med frist for innspill og kommentarer innen 22. desember d.å.*

*Hensikten med utredningen er å styrke det faglige grunnlaget for departementets vurderinger, slik at det i utlysingen av FOT-rutene på best mulig måte ivaretar viktige hensyn, som best mulig transportstandard til lavest mulig kostnad, et rutetilbud tilpasset forventet markedsutvikling, tilrettelegging for konkurransen, vurdering av omfanget av FOT-ordningen og samfunnsøkonomi.*

*Samferdselsdepartementet legger opp til todelt høringsprosess. Første delen leverte Nordland fylkeskommune i juni d.å. (FT-sak) innspill til departementet på vurderinger og prioriteringer til kommende anbudsprosess. Andre delen er denne fylkesrådssaken, og er innspill til den transportfaglige utredningen.*

*Utredningen foreslår på en rekke områder ikke de samme prioriteringene som Nordland fylkesting prioriterte i juni.*

### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet (SD) har en pågående prosess med ny konkurranse om regionale ruteflygninger (såkalte FOT-ruter) i Sør-Norge og Nord-Norge, med kontraktsoppstart 1. april 2024. Tilsvarende med helikopterruten Værøy – Bodø, med kontraktsoppstart 1. august 2024.

SD legger opp til en todelt høringsprosess med fylkeskommunene. *Første runde* med en lengre høringsfrist (gjennomført i juni) og *andre runde* (denne saken) med svært kort høringsfrist.

#### *Første del – vurderinger og prioriteringer*

SD inviterte fylkeskommunene 16. mars d.å. til å levere innspill til utformingen av den nye konkurransen. Hovedmålet med høringsrunden var å innhente informasjon og åpne for at fylkeskommunens vurderinger og prioriteringer blir en del av beslutningsgrunnlaget for konkurransen. Fylkeskommunene ble også oppfordret til å innhente synspunkter og vurderinger

fra berørte instanser i regionene.

Nordland fylkeskommune (NFK) behandlet saken i fylkestinget i juni d.å., [sak 096/2022](#). Dette utgjorde NFK sitt innspill til SD.

#### *Andre del – ekstern transportfaglig utredning*

SD har nå fått utarbeidet en *ekstern transportfaglig utredning*, utarbeidet av Oslo Economics, med bistand fra Norconsult og Nord universitet.

NFK er invitert til å komme med innspill og merknader til innhold og anbefalinger i utredningen. SD understreker at vurderingene i utredningen må tilskrives Oslo Economics m.fl. Utredningen vil sammen med høringene gjennomført våren/sommeren 2022 utgjøre grunnlaget for utformingen av det endelige kjøpsopplegget, samt SD egne vurderinger.

Utredningen ble sendt ut på høring 17. november, og med en svært kort høringsfrist for innspill og merknader innen 22. desember. SD imøtekom ikke NFK sitt ønske om å få utsatt høringsfristen. Det ble derfor ikke mulig å behandle denne saken som en ordinær fylkestingssak på grunn av denne korte fristen. Fylkesrådet valgte derfor å holde en redegjørelse slik at fylkestinget fikk mulighet til å debattere denne høringssaken. Fylkesråden for Transport og infrastruktur inviterte gruppelederne i etterkant av fylkestinget til et møte om saken, før fylkesrådet gir høringsinnspill, basert på fylkestingets behandling og innspill fra gruppeledermøte.

#### **Problemstilling**

I det følgende vil det presenteres sentrale temaer og problemstillinger som er belyst og drøftet i utredningen.

#### *Utviklingen i trafikk på FOT-rutenett*

Koronapandemien har vært svært utfordrende for flytrafikken. I Nord-Norge falt antall passasjer med i underkant av 50 % første året med pandemien, mens trafikken i 2021/2022 lå 20 % under normalen før pandemien.

Utredningen peker på at det er utfordrende å utforme prognoser for etterspørselen etter flyreiser gjennom neste kontraktperiode. Det påpekes at endringer i antall passasjerer mellom år kan være et resultat av endret etterspørsel, men også at resultat av endret ruteføring. Etterspørselen kan også påvirkes av endringer av det kommersielle rutetilbudet på stamruteflyplassene, samt billettpriser. Analysen har bl.a. lagt til grunn i prognosene SSBs framskrivninger for utvikling i befolkning og arbeidsplasser.

Utredningens prognoser (inkl. SSBs framskrivning) viser at med samme flytilbud som i dag vil antall passasjerer reduseres med 6 % i Nord-Norge. Særlig forventes ny lufthavn i Mo i Rana å redusere antall reisende med FOT-ruter på Helgeland. Til tross for noe færre reisende samlet sett, ventes noen ruter å få vekst, bl.a. Harstad/Narvik – Tromsø.

Det understrekes i utredningen at både historiske passasjertall og prognoser må tolkes med varsomhet.

#### *Bruk av transportstandardkriterier for å vurdere rutetilbudet*

Sentralt i utformingen av FOT-kravene er vurderinger av hvordan rutetilbudet tilpasses etterspørselen og behovene for reisende. Til denne vurderingen anvendes et sett med transportstandardkriterier, og som er listet opp i utredningen i tabell 2-3 til 2-7. Dette gjelder *tilgang/tidsbruk til stamruteflyplass, hovedstaden, universitetssykehus, utvidet helsetilbud og fylkesadministrasjon*. Disse kriteriene setter ikke et minimumskrav til flyrutetilbudet, men gir sammen med samfunnsøkonomiske betraktninger, kapasitet, frekvens, pris m.m. et nødvendig grunnlag for å vurdere utformingen av flyrutetilbudet.

#### *Trafikkutvikling, transportstandard og forslag til FOT-krav i Ofoten og Vesterålen*

Omfatter ruter fra Andøya, Harstad/Narvik og Stokmarknes til henholdsvis Bodø og Tromsø.

Som følge av koronapandemien ble ruten Harstad/Narvik–Bodø innlemmet i FOT-regimet fra 1. januar 2021 og det samme skjedde med rutene til og fra Stokmarknes 1. oktober 2021.

I perioden april 2019 til mars 2020 (2019/20) var det cirka 50.000 betalende passasjerer på det som da var FOT-ruter. Utviklingen i antall passasjerer hadde da ligget stabilt de siste årene. Rutene som i 2019/20 ble drevet kommersielt (Harstad/Narvik–Bodø og Stokmarknes-Bodø og Stokmarknes-Tromsø) hadde 114.000 passasjerer. Det foreløpige toppåret for antall passasjerer på disse rutene var i 2017/18. I den neste kontraktperioden forventer utredningen relativt små endringer i antall passasjerer på rutene i Ofoten og Vesterålen. Prognosene viser størst vekst på Harstad/Narvik, mens det antas at trafikken til og fra Andøya vil reduseres noe.

Transportstandarden er ifølge utredningen god eller tilfredsstillende for samtlige ruter, i henhold til transportstandardkriteriene. Slik tidtabellen nå er lagt opp må reisende fra Stokmarknes (teoretisk) ta et svært tidlig fly (f.eks. kl. 05:20) om de skal rekke Bodø innen de fastsatte kriteriene, og tidligste fly fra regionen til Tromsø lander i Tromsø kl. 09:45. Dette gjør det krevende å nå sykehuset før kl. 10:00, noe som er nødvendig for å oppnå god standard.

Videre, med belegg som indikator, virker flytilbudet i Vesterålen og Ofoten i all hovedsak å være tilpasset etterspørselen. I 2019/20 var det ingen enkeltavganger med det utredningen har definert som høyt belegg (over 80 prosent), men etter hva som nå er opplyst er det i dag tidvis kapasitetsproblemer på rutene som kombinerer Harstad/Narvik og Andøya på vei til og fra Bodø og Tromsø. Ved oppbygging av romfartsindustrien på Andøy og Forsvaret både på Evenes og Andøy vil det generes ytterligere økt trafikk på flyrutene.

Utredningens forslag til FOT-krav for rutene i Vesterålen og Ofoten er i stor grad en videreføring av dagens krav. Det foreslås imidlertid at det bes om et tilbud (opsjon) på en utvidelse av kapasiteten på rutene Stokmarknes–Bodø og Harstad/Narvik–Bodø. Utredningen endrer ikke tidspunktene for avgang og ankomst. Disse sikrer en tilfredsstillende transportstandard, med kort avstand til en god standard.

#### *Trafikkutvikling, transportstandard og forslag til FOT-krav i Lofoten*

Omfatter rutene til og fra Bodø: Svolvær, Leknes, Røst og Værøy (helikopter).

I perioden april 2019 til mars 2020 – siste normalår før pandemien – var det i overkant av 180.000 betalende passasjerer på flyrutene i Lofoten, og cirka 7.000 betalende passasjerer på helikopterruten. Det er stor forskjell mellom flyrutene når det gjelder antall passasjerer, med ca. 100.000 på Leknes, 80.000 på Svolvær og 6.500 på Røst. Lofoten som helhet opplevde en svak nedgang i antall passasjerer i perioden fra 2016/17 til 2019/20. Fremover forventes trafikken å øke på Leknes og Svolvær, med størst vekst på Svolvær, mens trafikken på Værøy og Røst

forventes å få en svak nedgang.

Transportstandarden er ifølge utredningen god for Svolvær og Leknes, og mindre god for Værøy og Røst. For de to sistnevnte lufthavnene gis ankomst og avgangstider i Bodø en tilfredsstillende standard på tilgang til utvidet helsetilbud og fylkesadministrasjon, men ikke på øvrige kriterier. Med belegg som indikator er ifølge utredningen, flytilbudet i all hovedsak tilpasset etterspørselen fra Værøy og Røst, mens det er press på enkeltavganger fra både Svolvær og Leknes. Presset er størst på avganger til Bodø på morgen og formiddag, og tilbake ettermiddag og kveld.

Utredningens forslag til FOT-krav for rutene i Lofoten er i stor grad en videreføring av dagens krav. Utredningen foreslår imidlertid at det bes om et tilbud (opsjon) på en utvidelse av kapasiteten på rutene Svolvær–Bodø og Leknes–Bodø. Utredningen foreslår å ikke endre tidspunktene for avgang og ankomst, til tross for at verken Værøy eller Røst tilfredsstillende kriteriene for tilgang til hovedstad og universitetssykehus. Værøy og Røst har tilfredsstillende tilgang til et utvidet helsetilbud med dagens krav, og passasjergrunnlaget på rutene er svakt. En videreføring av dagens krav er derfor vurdert som bedre enn å risikere en vesentlig kostnadsøkning ved et mer frekvent tilbud, ifølge utredningen.

#### *Trafikkutvikling, transportstandard og forslag til FOT-krav på Helgeland*

Omfatter rutene til og fra Bodø og Trondheim: Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana.

Ifølge utredningen var det i perioden april 2019 til mars 2020 ca. 270.000 betalende passasjerer på flyrutene. 105.000 reiste til og fra Bodø og 165.000 reiste til og fra Trondheim. Det var i 2019/20 flere betalende passasjerer enn i 2016/17 mellom Mosjøen og Bodø og mellom Brønnøysund og Bodø, mens trafikken på de øvrige rutene gikk noe tilbake. Ifølge utredningen vil trafikken fremover i stor grad påvirkes av den nye lufthavnen ved Mo i Rana. Utredningen påpeker at det er usikkert akkurat når den nye lufthavnen åpner, men har lagt til grunn at flyplassen åpner i 2025. Konsekvensen av dette er en reduksjon i antall passasjerer på samtlige FOT-ruter på Helgeland, med unntak av Brønnøysund–Bodø. Årsaken er at utredningen legger til grunn en direkterute mellom Mo i Rana og Oslo. Mange av de reisende som tidligere reiste til Oslo via Trondheim antas da å ville benytte seg av direkteruten fra nye Mo i Rana lufthavn.

Når det gjelder transportstandarden er denne god ifølge utredningen, gitt at St. Olavs hospital i Trondheim anvendes som universitetssykehus, og nærliggende lufthavner kan anvendes for å nå regionadministrasjonen i Bodø. Nordlandssykehuset og Nordland fylkeskommune trekker imidlertid frem i sine høringsinnspill at tidspunktene for trafikk nordover gjør det vanskelig å gjennomføre behandlinger ved UNN i Tromsø uten overnattinger. Per i dag går raskeste reisevei fra Helgeland til Tromsø via Trondheim. Gitt en etterspørsel som i 2019/20, er ikke tilbudet fullt ut tilpasset etterspørselen. Selv om belegget samlet sett var moderat, var det på flere ruter en betydelig retningsskjevhet, med høyt belegg på ettermiddags- og kveldsavganger særlig fra Trondheim, men også Bodø, og lavt belegg på avganger andre tidspunkt på døgnet.

Åpningen av nye Mo i Rana lufthavn kan bidra til å løse noen av utfordringene med dagens transporttilbud, men tidspunktet for åpning er usikkert. Utredningen mener dette taler for at konkurransen om ruter på Helgeland lyses ut med samme krav som i dag, men med alternativer slik at Samferdselsdepartementet har mulighet til å lyse ut en ny konkurranse etter at effekten av den nye lufthavnen er identifisert.

#### *Muligheter for å redusere priser*

Å stille krav om lavere priser og flere avganger vil ifølge utredningen medføre økte kostnader for staten. Hvor mye kostnadene vil øke vil avhenge både av forventet økning i etterspørselen og hvorvidt det eventuelt stilles krav om større kapasitet for å ta unna etterspørselsøkningen.

I utredningen er det gjort ulike analyser. Den viser at majoriteten av rutene har tilstrekkelig kapasitet til å betjene etterspørselen som oppstår ved en halvering av gjeldende gjennomsnittspriser. Andre ruter igjen vil få et forventet belegg på over 80 % av kapasiteten.

Utredningen viser til at de budsjettmessige konsekvensene av en reduksjon i gjennomsnittspris på 10 % estimeres til mellom 23 og 103 mill. kr årlig. Reduksjon i gjennomsnittspris på 50 % estimeres til mellom 349 og 519 mill. kr årlig. Dette under forutsetning av at det ikke settes inn økt kapasitet.

#### *Muligheter for å stille miljøkrav og tilrettelegge for null- og lavutslippsfly*

Utredningen viser til at regjeringen ønsker å bruke statens innkjøpsmakt til å legge til rette for mer klimavennlig luftfart, bl.a. at kortbanenettet elektrifiseres tidlig. Det foregår en rekke utviklingsprosjekter for nye lav- og nullutslippsfly som på sikt kan være aktuelle på de regionale flyrutene i Norge.

Utredningen har vurdert om det bør stilles miljøkrav og/eller krav til nullutslippsfly i kommende kontraktperiode. Konklusjonen er at sannsynligheten for at det vil bli mulig å anvende nullutslippsfly er begrenset. Derfor vil krav og kriterier knyttet til nullutslippsfly ikke gi ønsket effekt for kommende kontraktperiode.

Utredningen foreslår heller at dersom regjeringen ønsker å fremme miljøhensyn, så bør det anvendes ressurser for å etablere infrastruktur for lavutslippsfly på aktuelle lufthavner, samt støtte forskning og utvikling på området. Innovative anskaffelser utenfor FOT-rutene kan også være relevant.

Utredningen peker bl.a. på muligheten til å gjennomføre en innovativ anskaffelse av en testflyrute, som en pilot for en fremtidig FOT-rute anskaffelse med krav til null-/lavutslippsfly.

#### *Muligheter for å justere antall FOT-ruter*

En del av utredningsarbeidet har vært å vurdere behovet for nye FOT-ruter og muligheter for å kutte eksisterende FOT-ruter. Gjennomgangen har avdekket at det ikke alltid er et klart skille mellom kjennetegnene til ruter som er innenfor og utenfor FOT-regimet. Det påpekes at dersom kortbanenettet og FOT-rutene skulle tegnes på nytt, er det ikke åpenbart at det ville blitt tilsvarende lufthavn- og rutestruktur som i dag.

På den andre siden finnes det sannsynligvis muligheter for å legge ned ruter eller overføre dem til kommersiell drift, og samtidig tilfredsstillende transportstandardkriteriene til de reisende. Slike grep vil redusere statens utgifter, mens trafikantene vil oppleve høyere pris – både i form av reisetid og mulig økte billettpriser. Utredningen slår fast at forholdet mellom nytte og kostnader er vanskelig å anslå nøyaktig, og er til sist et politisk spørsmål om verdien av nærhet til, og opprettholdelse av, lokale lufthavner.

Utredningen foreslår ingen endringer i FOT-ordningen for Nordland for kommende anbud. Det påpekes imidlertid at dersom det skal tas inn flere ruter, bør det skje etter en nærmere vurdering av om det også er ruter som kan tas ut.

Utredningen viser til at dersom staten ønsker å redusere sine utgifter til kjøp av flyruter, anbefales det en gjennomgang av lufthavnstrukturen bl.a. på Helgeland med mål om å redusere antall FOT-ruter og mulig antall lufthavner.

## Drøfting

En del av utredningsarbeidet har vært å vurdere behovet for FOT-krav til SD, slik som frekvens og kapasitet. Forslagene er tatt inn i matrisen nedenfor og sammenstilt med Nordland fylkesting sine prioriteringer i juni.

Foreslåtte FOT-Ruter	Sete-kapasitet, årlig	Inkl. opsjon	Frekvens, ant. daglig ukedager	Frekvens, til sammen lørdag/søndag	Frekvens, antall ukentlig	NFK vedtak juni ukentlig	Hensyn-tatt?
Andøya-Bodø	28 750	-	2	2	12	12	✓
Andøya-Tromsø	28 750	-	2	2	12	12	✓
Harstad/Narvik - Tromsø	14 250	-	2	2	12	Mellomlander Andøy	
Harstad/Narvik - Bodø	15 000	25 000	2	2	12	18	✗
Stokmarknes-Bodø	49 000	52 500	3	3	18	24	✗
Stokmarknes-Tromsø	18 500	-	2	2	12	18	✗
Svolvær-Bodø	55 500	65 500	3	3	18	18	✓
Leknes-Bodø	77 750	87 750	3	3	18	24	✗
Røst-Bodø	6 500	-	2	2	12	12	✓
Brønnøysund-Bodø	18 500	-	2	2	12	18	✗
Brønnøysund-Trondheim	41 500	-	3	3	18	18	✓
Sandnessjøen-Bodø	20 500	-	2	2	12	18	✗
Sandnessjøen-Trondheim	29 500	-	2	2	12	18	✗
Mo i Rana-Bodø	35 250	-	2	2	12	18	✗
Mo i Rana-Trondheim	41 250	-	3	3	18	18	✓
Mosjøen-Bodø	10 750	-	2	2	12	18	✗
Mosjøen-Trondheim	34 750	-	2	2	12	18	✗
Værøy-Bodø	7 500	-	2	2	12	12	✓

Tabell 1 Oversikt FOT-ruter - kapasitet og frekvens

Utredningen foreslår samme antall ukentlige avganger og setekapasitet som i gjeldende avtale (2022-2024). Dette gjelder også tider for første og siste avgang på de ulike lufthavnene. Det foreslås i tillegg opsjon på fire ruter; *Harstad/Narvik – Bodø*, *Stokmarknes-Bodø*, *Svolvær-Bodø* og *Leknes-Bodø*, slik det går frem i matrisen ovenfor (kolonne inkl. opsjon). Foreslåtte opsjonskapasitet vil utgjøre totalt 33.500 seter, noe som tilsvarer 17 % økning på de fire aktuelle rutene. Utredningen legger til grunn at om en eventuell opsjon utløses, vil avhenge av tilbudt pris fra tilbyder.

Nordland fylkestings sitt krav om landingstid på nordgående morgenfly fra de fire flyplassene på Helgeland til Bodø på hverdager fra senest kl. 10:00 til senest kl. 08:30, foreslås ikke. Ankomst Bodø kl. 10:00 vanskeliggjør å ta en dagstur til Tromsø innenfor dette tidsvinduet.

Nordland fylkestings sitt krav om at flytilbudet mellom de tre flyplassene i Lofoten og Bodø i begge retninger må videreføres på et nivå tilsvarende i perioden 2017-2022, foreslås ikke fullt ut. Dette gjelder ruten Leknes-Bodø, der fylkestingets innspill om økning fra minimum 18 til minimum 24 ukentlige avganger, ikke foreslås. Det foreslås imidlertid å legge inn en opsjon i

utlysningen for rutene Leknes-Bodø og Svolvær-Bodø, men det er ikke nærmere omtalt om dette vil øke frekvens eller kapasitet på eksisterende ruter.

Nordland fylkestings krav om videreføring av frekvenskravet mellom henholdsvis Andøy-Bodø og Andøy-Tromsø på samme nivå som i 2017-2022, foreslås i utredningen.

Utredningen foreslår ikke nye FOT-ruter fra flyplassene i Lofoten til Tromsø, slik Nordland fylkesting ba om at må vurderes i kommende anbud.

Utredningen drøfter ikke fordeler og ulemper for at enkelte av FOT-rutene mellomander underveis, slik som på strekningen Bodø-Helgeland-Trondheim. Dermed innfris ikke dette krav fra Nordland fylkesting. Dersom enkelte avganger betjener flere lufthavner på ruten, kan det bli enklere å reise innad i Nordland, gi økt frekvens og antall avganger å velge mellom, samt bedre utnyttelse av flykapasitet.

FOT-rutene stiller minimumskrav på antall avganger for den enkelte flyrute. Utover dette vil det være opp til flyselskapet selv å drifte egne ruter på kommersiell basis. Dette kan være noe uforutsigbart dersom lønnsomheten ikke er tilstrekkelig, og at noen ruter eller avganger må legges ned eller reduseres i lavsesonger.

Utredningen er svært tydelig på at trafikkprognosene er beheftet med usikkerhet. Det nevnes at det er usikkert hvor raskt og i hvor stor grad etterspørselen etter reiser på FOT-rutene vil øke fremover. Videre viser utredningen til at det er usikkert hvordan faktorer som endringer i energipriser, reisepreferanser, konjunkturer og andre forhold vil påvirke trafikkveksten på sikt. Det er ikke foretatt sensitivitetsanalyser på disse faktorene/størrelsene.

Denne usikkerheten forsterkes også av at det ikke er foretatt grundigere analyser av næringslivet og offentlige sektorens aktiviteter i fylket, og den forventede veksten som også vil genere betydelig økt reisebehov. Det er store satsinger innen petroleumssektoren på Helgeland, sjømatsektoren, reiseliv, øvrig industri og nå nye grønne industrietableringer. Det foreligger investeringsplaner på flere titalls milliarder kroner i privat og offentlig sektor i relativt nær fremtid, flere nye arbeidsplasser og som følge av dette forventninger om økt befolkning i fylket. Dette vil genere betydelige midlertidige reiser i utbyggingsfasen og permanente reiser i driftsfasene. Dette gjelder både bygg- og anleggsreiser, øvrige arbeidsreiser, privatreiser og ikke minst å legge til rette for god mobilitet som ledd i rekruttering til arbeidskraft i hele fylket. Nordland har de største rekrutteringsutfordringene i landet og med lavest arbeidsledighet.

Utredningen viser til at en ren videreføring av dagens FOT-krav kan føre til press på noen enkeltavganger og -ruter. Dette forutsetter at kundene må være tidlig ute med å bestille flybilletter. Dette skaper uforutsigbar reiseplanlegging og vil påføre samfunnet ekstrakostnader.

Utredningen viser til at det er relativt korte avstander mellom flyplassene som vil gjøre det mulig for reisende fra f.eks. Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana å oppnå en tilfredsstillende transportstandard ved å benytte den nærmeste flyplassen (utenom hovedflyplassen). En slik tilnærming byr på betydelige utfordringer. Det er ikke alle som har tilgang til egne transportmidler, manglende gode offentlige kommunikasjonsløsninger, mange pasientreiser og mange bor ute på øyer med lange reiseavstander m.m.

Utredningen anbefaler en gjennomgang av lufthavnstrukturen på bl.a. Helgeland dersom staten ønsker å redusere sine utgifter til kjøp av flyruter. Dette strider med innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen sin behandling av Nasjonal transportplan 2022-2033 (Meld. St. 20 (2020-2021)). Her understreker komiteen viktigheten av å videreføre også eksisterende

lufthavnstruktur på Helgeland. Dette er avgjørende for å beholde bosettingen i hele regionen på Helgeland. Flyplassene i Alstahaug, Brønnøy og Vefsn har viktige samfunns- og beredskapsfunksjoner som ikke ivaretas ved utbyggingen i Rana, bl.a. gjelder det helsetilbudet.

I perioden 2012-2017 var det totalt 284 ukentlig avganger inkl. helikopterrute Bodø-Værøy. På denne tiden inngikk ikke Harstad/Narvik-Bodø, Stokmarknes-Bodø og Stokmarknes-Tromsø i FOT-ruteregimet. I foreliggende forslag er det totalt 246 ukentlige avganger, som er det samme antall som i gjeldende avtale.

Statens kjøp av transporttjenester til luftfart har i de siste årene vært i størrelsesorden 7-800 mill. kr årlig, slik som vist i diagrammet nedenfor. Dette utgjør om lag ca. 10 % av de årlige statlige kjøp av ulønnsomme transporttjenester.

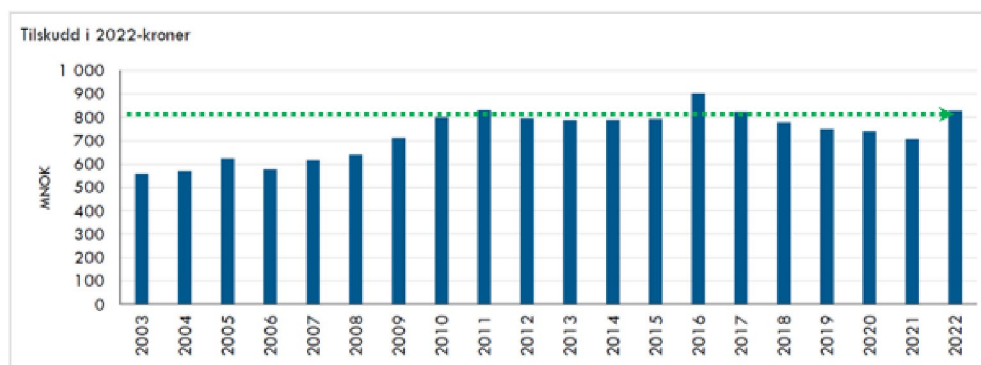


Diagram 1: Utvikling i statlig tilskudd til kjøp av FOT-ruter  
Kilde: Samferdselsdepartementet. Tallene er korrigerte for coronabevilgninger

### Fylkesrådets vurdering

Å sikre et godt og desentralisert nett med kortbaneflyplasser og FOT-rutenett som knytter regioner sammen på en tilfredsstillende måte er helt avgjørende for velferd og samfunns- og næringsutvikling. Dette understrekes også i Hurdalsplattformen. Regjeringserklæringen vil sikre lavere priser og flere avganger på kortbanenettet. Målet er en halvering av prisene på FOT-rutene.

Prisnivået i dag er generelt høyt på kortbanenettet. Dette skaper en betydelig ekstra kostnad for samfunnet og svekker mulighetene for utvikling i distriktene. Dette vil også svekke mobilitet, arbeidsbetingende reiser og innbyggernes muligheter for besøksreiser, ferie, fritid m.m.

Forslaget fra utredningen om FOT-rute er nærmest en videreføring av siste anbudskonkurranse. Dette gir ikke et flyrutetilbud som imøtekommer samfunns- og næringslivets behov på en tilfredsstillende måte. Nordområdene er et strategisk satsingsområde for regjeringen og i denne sammenheng vil et godt flyrutetilbud være svært viktig. Dette må gjenspeiles i kommende anbud.

Som utredningen selv understreker, hefter det en betydelig usikkerhet i prognosene for trafikkutvikling. Denne svakheten forsterkes også av at det ikke er foretatt næringsanalyser og vurderinger av vekstpotensialet for mange av sektorene. Dette er en betydelig svakhet siden kommende flyruteanbud varer helt frem til 2029, og dermed ikke klarer å fange opp forventet trafikkvekst og transportbehov/-standard - både i utbyggingsfasen og driftsfasene.

Det er igangsatt og planlagt store investeringer i både privat og offentlig sektor på flere titalls



milliarder kroner i den nærmere fremtid i Nordland. Dette bidrar til en omfattende økonomisk aktivitet i hele fylket og som vil skape til sammen flere titalls tusen midlertidige og permanente arbeidsplasser - både i utbyggings- og driftsfasene av prosjektene. Slik økt aktivitet vil føre til kraftig økning etter et godt, effektivt og forutsigbart flyrutetilbud på kortbanenettet og med gode korrespondanser på stamruteflyplassene. Dagens nivå på FOT-standard vil derfor ikke tilfredsstillende fremtidig etterspørselsbehov for flyreiser. Slike reiser kommer i tillegg til de øvrige etablerte reisene i fylket.

Utredningen anbefaler en gjennomgang av lufthavnstrukturen på bl.a. Helgeland dersom staten ønsker å redusere sine utgifter til kjøp av flyruter. En nedleggelse av en lufthavn i Nordland vil være brudd på samfunnskontrakten mellom innbyggerne i Nordland og staten. Dette vil svekke sterkt viktige samfunns- og beredskapsfunksjoner og helsetilbudet i regionen. Utredningens forslag bryter med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2022-2033, her understreker nettopp transport- og kommunikasjonskomiteén:

*«Viktigheten av å videreføre også eksisterende lufthavnstruktur på Helgeland. Dette er avgjørende for å beholde bosettingen i hele regionen på Helgeland. Flyplassene i Alstadhaug, Brønnøy og Vefsn har viktige samfunns- og beredskapsfunksjoner som ikke ivaretas ved utbyggingen i Rana, blant annet gjelder det helsetilbudet.»*

Fylkesråden mener bevilgningen til FOT-ruteordningen må økes kraftig, at ordningens innretning må forbedres og at luftfarten har stor betydning for særlig i regioner med sterk vekst. En utvikling av luftfarten i en bærekraftig retning vil forsterke dette behovet ytterligere. Det er viktig å understreke at kostnader for drift av et tilfredsstillende FOT-ruteopplegg er lave i forhold til samfunnsnyttene dette gir.

Fylkesråden viser ellers til fylkestingsvedtaket fra juni knyttet til kommende FOT-ruteanbud. Vedtaket er forankret i Nordlandssamfunnets transportbehov gjennom høringer i 2020/2021. Kortbanenettet/FOT-rutenettet er en kritisk del av kollektivtilbudet i et langstrakt fylke med store kommunikasjonsutfordringer.

### **Medvirkning**

På grunn av svært kort høringsfrist har det ikke vært mulig å involvere medvirkningsorganene i denne saken.

### **Konsekvenser**

#### Økonomiske eller personellmessige konsekvenser

Saken vil ikke medføre noen økonomiske eller personellmessige konsekvenser for Nordland fylkeskommune.

#### Andre konsekvenser

Høringssvaret er et innspill for å bidra til et godt flyrutetilbud på kortbanenettet i Nordland.

### **Vedtakskompetanse**

Det vises til Fylkesting-sak 31/2020 – Reglement for delegering av myndighet fra fylkestinget, hvor det i punkt 6.5, heter at «*Myndighet til å avgjøre uttalelse i høringssaker om lovforslag, offentlige utredninger og om endring av nasjonal politikk ikke muliggjør behandling i fylkestinget*».

Fylkesråden for transport og infrastruktur har redegjort for saken i fylkestinget desember d.å.

## Fylkesrådets innstilling til vedtak

Fylkesrådet viser til høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflyginger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024, og har følgende kommentarer:

1. Det vises til vår oversendte høringsuttalelse av 17. juni d.å. om konkurranse om FOT-ruter gjeldende fra 1. april 2024 (FT sak 096/2022).
2. Foreliggende utredning har på en rekke områder anbefalt betydelig lavere standard på FOT-rutekrav enn hva Nordland fylkeskommune legger til grunn i sin høringsuttalelse. Det understrekes at fylkeskommunens innspill er en absolutt minimumsstandard som Nordland fylkeskommune ber om at det legges til grunn for kommende FOT-rutekontrakt.
3. Regionale flyruter har stor betydning for både velferd og samfunns- og næringsutvikling i distriktene. Samfunnsnyttene av flytransport er betydelig høyere enn kostnadene til FOT-ruteordningen. Det er avgjørende at frekvens, ruteføring, billettpris, tilgjengelig og tilstrekkelig kapasitet og forutsigbarhet i reiseplanlegging legges på et nivå som forsterker den positive nærings- og samfunnsutviklingen i regionen. Det er også viktig å legge til rette for gode korrespondanser til og fra store byer i Norge for å unngå lange reisetider, ekstra overnatting og andre ulemper for reisende.
4. Utredningen understreker at det hefter med stor grad av usikkerhet i trafikkprognosene som er anvendt. Det er uheldig at prognosene kun legger til grunn dagens tilbud og reisemønster, og ikke løser fremtidige reisebehov og etterspørselsendringer fra viktige brukergrupper. Prognosenes svakhet forsterkes også av at det ikke er gjennomført næringsanalyser og dermed ikke fanger opp den fremtidige høye veksten i næringslivet og omfattende investeringer i privat og offentlig sektor på flere titalls milliarder kroner i Nordland. Dette vil skape flere titalls tusen arbeidsplasser og arbeidsreiser i både utbyggings- og driftsfasen av prosjektene. Kommende FOT-ruteanbud varer helt frem til 2029 og må legge kjent og planlagt vekst til grunn for ruteomfanget eller inneha en fleksibilitet i FOT-rutekontraktene som ivaretar økning i tilbudsetterspørsel.
5. Fylkesrådet forventer at fremtidig tilbud skal legge til rette for at fly blir en forutsigbar og naturlig reisemåte, som gir økt bevegelsesfrihet og skaper ringvirkninger i nærings- og samfunnslivet. Slik blir flytilbudet ikke lenger et minimumstilbud for en antatt etterspørsel, men tilbudsrevet. Målet må være økt mobilitet i regionen, slik at etablerte bo-arbeidsreiser, reiser innen bygg- og anleggsvirksomhet, offshore, utdanning, reiseliv og opplevelser m.m. utvides og bidrar til økt aktivitet, rekruttering, tilflytting og bli- og bolyst.
6. Fylkesrådet slutter seg til Hurdalsplattformen som vil sikre lavere priser og flere avganger på kortbanenettet, med mål om en halvering av prisene på FOT-rutene. Dette må legges til grunn ved kommende FOT-ruteanbud.
7. Fylkesrådet ber om at det sees på en modell som muliggjør gjennomgående priser ved bruk av flere flystrekninger i en gjennomgående reise.
8. Fylkesrådet forventer at utformingen av de kommende FOT-rutekontraktene må stimulere til en raskest mulig overgang til null- og lavutslippsteknologi. Her bes det også om at det legges inn opsjon på utviklingsanbud for innfasing av null-/lavutslippsløsning på en utvalgt strekning i perioden.
9. Fylkesrådet legger til grunn at eksisterende lufthavnstruktur skal opprettholdes. Dette er avgjørende for bl.a. å ivareta viktige samfunns- og beredskapsfunksjoner, helsetilbud og næringsutvikling.
10. Fylkesrådet legger til grunn at det skal stilles krav til anbudsutformingen som sikrer norske

lønns- og arbeidsvilkår i luftfarten. Videre stille krav til norsk eller skandinavisk språk for minimum en av pilotene samt en av kabinbesetningsmedlemmene om bord.

11. Det forventes at Nordland fylkeskommunens høringsinnspill fra henholdsvis juni og desember følges opp i kommende FOT-anbud. Fylkesrådet oversender vedtak og saksfremlegg til Samferdselsdepartementet.

Bodø den 14.12.2022  
Monika Sande  
fylkesråd for transport og infrastruktur  
sign

## 16.12.2022 Fylkesrådet

FRÅD-343/2022

### Vedtak

Innstillingen enstemmig vedtatt

Vedlegg:

<b>Tittel</b>	<b>DokID</b>
Redegjørelse fra fylkesråd for transport og infrastruktur Monika Sande om høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024	707560
Administrativt notat Transportfaglig utredning	711022
Innspill fra NHO Nordlandsfelleskapet til fylkestings forhandlinger desember 2022 3.12.22	712499
Vedtak fra Indre Helgeland Regionråd 2. desember 2022 Innspill - Høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024	712500
Forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter fra april 2024 - Innspill fra Indre Helgeland Regionråd 2.des.2022	712501
Høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024 - Innspill fra Indre Helgeland Regionråd	712502
Innspill - Høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge - Helgelandsrådet	712651
FT-sak: 096/2022 Høring - konkurranse om FOT -ruter fra 2024	713115
Høring - konkurranse om FOT-ruter fra 2024	713116
Høring - Ny konkurranse om regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 01.04.2024 - høringsfrist 27.06.2022	713117

212267 Høring - Ny konkurranse om regionale ruteflyginger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 1	713118
Til høring - ny konkurranse om regionale ruteflyginger på helikopterruten Værøy - Bodø fra 01.08.2024 - høringsfrist 19.08.2022	713119
Vesterålen regionråd - uttelse til høring - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland	713120
Høring FOT ruter fra 2022	713121
Helgelandsrådet - høringsuttalelse - anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland	713122
Helse Nord RHF - høringsinnspill - anskaffelse av flyrute (FOT-ruter) i Nordland	713123
Innspill fra Helse Nord til FOT ruter	713124
Trafikk på kortbanenettet - statistikk for 2019	713125
Topp 50 flyreiser Helse Nord	713126
Flyplassutvalget Evenest - høringsuttalelse - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland	713127
Indre Helgeland Regionråd - høringsuttalelse - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland	713128
Avinor AS - høringsuttalelse - Anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland	713129
Hålogalandsrådet - høringsuttalelse - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland	713130
Næringslivets Hovedorganisasjon Nordland - høringsinnspill - anskaffelse av FOT-ruter - NHO i Nord-Norge	713131
Ranaregionen Næringsforening - høringsuttalelse - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland	713132
Lofotrådet - hørings svar - anskaffelse av flyrute FOT-ruter	713133
Evenes kommune - høringsuttalelse - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland	713134
Vefsn kommune - høringsuttalelse - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland	713135
ALSTAHaug KOMMUNE - høringsuttalelse	713136
Fotrute anbud høring Alstahaug kommune.pdf	713137
Visit Vesterålen - høringsuttalelse -FOT-ruter i Nordland	713138
Høringsuttalelse ang anskaffelse av FOT-ruter i Nordland	713139
Posten Norge AS - innspill til høring - anskaffelse av flyruter (FOT) Nordland	713140
Innspill FOT ruter - Nordland fylkeskommune.pdf	713141
Helse Nord RHF - Innspill FOT ruter - Nordland fylkeskommune	713142
Trafikk på kortbanenettet.pdf	713143
oe-rapport-2022-90-forslag-til-offentlig-kjop-av-regionale-flyruter-2230733	713148