

MOTTATT

8 NOV 2014



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
13/1388	26.06.14	68400/2014/N41	Olav Arne Vatne, 71 25 87 63	31.10.2014

Svarbrev

Vi viser til vedlagte særutskrift av sak SA-52/14/U-106/14 Innspel til anbod på regionale ruteflygingar i Sør-Noreg frå 1. april 2016. Samferdselutvalet behandla saka den 22. oktober 2014 og Fylkesutvalet den 27. oktober 2014.

Med helsing


Arild Fuglseth
Samferdselssjef


Olav Arne Vatne
rådgivar



saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
01.10.2014	61217/2014	Olav Arne Vatne

Saksnr 2014/7611	Utval	Møtedato
SA 52/14	Samferdselsutvalet	22.10.2014
	Fylkesrådmannens tilråding	
U 106/14	Fylkesutvalet	27.10.2014

Høyrings svar - Innspel til anbod på regionale ruteflygingar i Sør-Noreg frå 1. april 2016

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet skal gjennomføre ny anbudsrunde på regionale ruteflygingar i Sør-Noreg med verknad frå 01.04.2016. I samband med dette, gjennomfører departementet ein høyringsrunde med fylkeskommunane, som ledd i utforminga av anbodsvilkåra. Sjølvne anbodsinvitasjonen vil bli sendt ut våren 2015, og anbudsperioden er 4 år.

Anbodsinvitasjonen for regionale ruteflygingar i Noreg frå 1. april 2012 ligg tilgjengeleg på Samferdselsdepartementets internettside:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/andre/anbud>

Kjøp av regionale flyruter skjer ut frå Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i fellesskapet, som er implementert i norsk rett gjennom forskrift av 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttenester i EØS.

Samferdselsdepartementet gir tilskot til regionale flyruter på ein rekkje strekningar i Noreg, der marknaden aleine ikkje sikrar tilfredstillande transportstandard. Tilskottet blir gitt i form av at Samferdselsdepartementet påleggjer krav til offentleg tenesteyting (FOT) og kjøper flyrutetenester etter anbodskonkurranse.

Ansaret skal bare gjelde i den utstrekning det er nødvendig for å sikre at det på ruta blir gitt eit minstetilbod av ruteflygingar som tilfredsstillar fastsette krav til kontinuitet, regelmessigheit, prisfastsetting og minstekapasitet, som selskapa ikkje ville tatt på seg om dei berre skulle ha tatt omsyn til eigne kommersielle interesser.

Vurdering

I Møre og Romsdal gjeld høyringa regionale ruteflygingar til/frå Ørsta-Volda lufthamn Hovden. Samferdselsdepartementet har bestilt ein rapport frå Transportøkonomisk institutt, og den tilseier at Oslo ruta er potensiell som ei kommersiell flyrute. Utredninga er tilgjengeleg på departementets internettside:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/andre/anbud.html?id=2078>

Fylkeskommunane er bedd om å innhente synspunkt og vurderingar frå omfatta kommunar, næringsliv, organisasjonar m.m., frå Posten Noreg AS, samt råka helseføretak.

Av desse har det kome inn svar frå:

- Utviklingsforum Hovden Lufthamn, som representerer Høgskule, kommunar og næringsliv på Søre Sunnmøre, med tillegg av Stryn og Hornindal
- Volda kommune
- Ørsta kommune
- Sande kommune
- Herøy kommune
- Stranda kommune
- Vanylven kommune
- Hareid kommune
- Maritim Foreining for Søre Sunnmøre

Alle innkomne høyringsuttaler stiller seg bak innspelet frå Utviklingsforum Hovden Lufthamn.

Innspela og behovet frå søre Sunnmøre går kort ut på og oppretthalde dagens tilbud, og behalde dagen støtteordning (FOT) på ruta til Østlandet. Utviklingsforumet meiner at ei konkurranseutsetting og kostnadskutt vil resultere i suksessiv nedbryting av eit godt oppbygd transport system innan luftfart i Noreg. Vidare meiner dei at den erfaring, kompetanse og resultatlevering som Widerøe er innehavar av, må vektast mykje sterkare, då dette kan brukast i ein rasjonaliseringsgevinst og ein kontrollert kommersialiseringsprosess i delar av FOT-rutenettet.

Dagens situasjon på Ørsta/Volda lufthamn Hovden

Rutetilbodet frå Hovden går til Oslo og Bergen. Endring/utviding av influensområdet for ein flyplass er noko som vil kunne gje endringar i trafikkgrunnlag og trafikktaal. Dette vart peikt på i Møre og Romsdal fylkeskommune sin luftfartsstrategi 2007 – 2015. Opninga av Eiksundsambandet i 2008 mellom Ørsta/Volda og øykommunane Hareid, Herøy, Sande og Ulstein har gitt ein kraftig trafikkvekst på Hovden. Vidare har opninga av Kvivsvegen i september 2012 ført til ein ytterligare vekst i trafikken. Innkrevjinga av bompengar på Eiksundsambandet ble avvikla den 14. juni i år, og dette kan gi ein viss effekt i form av auka vekst.

Passasjertala totalt på rutene har auka frå nær 42 000 i 2005, til nær 90 000 i 2009, vidare til 118 500 i 2013. Veksten var spesielt stor frå 2007 til 2008, same året som Eiksundsambandet opna, og veksten held fram. Det er i hovudsak Oslo ruta som har stått for veksten, frå 20 000 passasjerar i 2006 til 96 000 i 2013. Det er vidare anslått ein auke til 100 000 passasjerar i 2016 og 109 000 i 2020. Kabinfaktoren på ruta Hovden-Oslo er 71 prosent, og Oslo-Hovden 73 prosent. Det betyr at ruta er ei av dei best belagde rutene i Sør-Noreg.

Dette har gjort Hovden til den nest største kortbaneflyplassen i landet rekna i passasjertal. Florø er størst, med passasjertal på over 137 000 i år 2013.

Gjeldande anbudsavtalar for regionale flyruter er lagt opp som nettoavtalar der operatøren har ansvar for organisering, marknadsføring og utvikling av rutetilbodet. Den økonomiske risikoen er i stor grad plassert hos operatøren.

Då har operatøren både fridom og incitament til å marknadstilpasse tilbodet og auke innteninga, ved å gi tenester utover minstekravet i anbudet.

Tilskottsbeløp i siste anbodsperiode er på kroner 279 per billett for Ørsta-Volda i 2013 samla for begge rutene. Det vil seie årleg tilskot på 34,7 mill. kroner i perioden 2014-mars 2015. I 2009 var tilskottet på kroner 221 per billett, så tilskottet har auka dei siste åra. Det er i følgje rapporten frå TØI/Møreforsking, Bergensruta som står for heile tilskotsbehovet.

Den unike veksten som har vore ved Ørsta-Volda Lufthamn kjem ifølgje Utviklingsforumet Hovden frå det gode samspelet mellom næringsliv og operatør, ved at rutene har vore tilpassa etterspørsel. Det har mellom anna ført til at det i dag er 6 avgangar til Oslo, eit tilbod som har eksistert i meir enn 3 år.

Utviklingsforumet påpeikar at offentleg kjøp av regionale flyruter er eit distrikts- og regionalpolitisk verkemiddel. Kortbanenettet er ein viktig del av infrastrukturen i landet, og regjeringa sin strategi er å ha eit effektivt, tilgjengeleg, trygt og miljøvennleg transportsystem som fremjar regional utvikling.

Naturgitte forhold og samfunnsmessige utviklingstrekk

Møre og Romsdal er eit distriktsfylke med ein rekkje utfordringar som vil kunne møtast av gode flysamband: Utfordrande topografi med utsette fjellovergangar, fjordar og svært mange ferjesamband.

Møre og Romsdal er eit eksportretta industrifylke med sterk sysselsetting knytt til avanserte marine operasjonar innan offshore olje- og gassutvinning. Dette har gitt ein spesielt stor etterspurnad etter spesialisert kompetanse. Søre Sunnmøre er ein del av det som er kalla ei komplett maritim klynge, som etter kvart og har blitt svært internasjonalt retta, med eit stort kontaktnett utanfor fylket, samt utlandet. Talet på utanlandske eigarinteresser i næringslivet har også auka, som fører til at ein må ha eit godt flyrutetilbod i nærleiken som korresponderer med ruter til utlandet frå Oslo og Bergen.

Marknadstilpassing

Rapporten frå TØI seier at med ein kabinfaktor på 73 prosent så går Oslo ruta med overskot, og det trengs ikkje nokon tilpassingar for å få til ei lønnsam drift. Ruta har ein svært høg kabinfaktor, og det vil være lønnsamt for operatør og auke prisleiet, spesielt på populære avgangar. I 2013 er utgiftene på om lag 950 kroner pr passasjer, medan inntektene ligg på 1040 kroner. Rapporten seier vidare at dei anslår at spesielt maksimumsprisene og dermed prisen for forretningsreiser kan auke ein del samtidig som det vil bli lettare å få billett på dei mest populære avgangane. Konkurransen frå Ålesund Lufthamn vil leggje ei dempar på kor høgt det er lønnsamt for operatør å leggje seg i pris. Grunna det jamne høge belegget på ruta menar TØI/Møreforsking at det er mindre sannsynleg at ruteprogrammet til Oslo vil reduserast nemneverdig ved overgang til kommersiell drift.

I høyringsinnspelet frå Lufthamn forumet går det fram at næringslivet meiner prisleiet er på smertegrensa til kva ein er villig å betale, og privatmarknaden prioriterer Vigra Lufthamn grunna pris, då reisetid ikkje er ein så viktig faktor for denne kundegruppa.

Det blir vidare hevda i innspelet at kommersialisering av kortbanenettet kan føre til ein dyrare fullpris, redusert frekvens/kapasitet og at sosiale rabattar vil forsvinne. Fylkesrådmannen trur at dersom ruta mellom Hovden og Oslo skal halde fram som FOT-rute kan den høge kapasitetsutnyttinga føre til tilpassingar med behov for auka tilskot. Dette skuldast mellom anna den auka trafikken som er spådd i prognosen fram mot 2020. Da må produksjonen aukast med minst 8 prosent meir enn i 2013. Utfordringa er avgangane i peak periodane. Viss belegget skal auke likt med prognosen så vil det nærme seg 90 prosent i 2020. I praksis vil avgangar i peak perioden ved uendra tilbod være fulle, og mange passasjerar måtte finne andre reiseløysingar.

Ved å gå over til kommersiell drift vil ein kunne unngå at mange passasjerar må finne andre reisealternativ grunna manglande kapasitet. Dette vil medføre høgare maksimal prisar på dei mest populære avgangane med økt avvising i peak. Samtidig vil ein kunne tilby lågprisbilletar på ruter med god kapasitet. Slik vil ein kunne oppnå ein jamnare etterspørsel over døgnet.

Kommersiell drift vil også føre til at monopolet løysas opp, og andre aktørar har moglegheit å komme inn på marknaden. Dette kan mulig medføre ein auka frekvens.

Ved konkurranseutsetting av populære flyruter vil ein kunne få aktørar utan den røynsla og økonomiske evna til å respondere på næringslivet sine behov slik ein har i dag. Dette er også påpeika i innspelet frå Utviklingsforumet.

I rapporten til TØI/Møreforskning er det også nemnt at ruta Hovden-Bergen kan opererast kommersielt, men denne ruta heng saman med rutenettet for Sogndal/Sandane og vil få større konsekvensar for tilbodet. Dette er derfor lite aktuelt i denne anbudsrunderen hevder rapporten. Fylkesrådmannen er samd i denne konklusjonen.

Konklusjon

Fylkesrådmannen vurderer at kommersialisering av ruta Hovden-Oslo vil kunne gi ein jamn flyt i reisestrømmen over heile døgnet. Dette vil gi eit meir effektivt og betre tilpassa flytilbod mellom Hovden og Oslo. Privatmarknaden vil då kunne finne gode tilbod med reduserte prisar utafør peak perioden, medan eit mindre prisfølsomt næringsliv, vil kunne utnytte eit godt tilpassa rutetilbod for deira behov i peak periodane. Fylkesrådmannen meiner difor at marknaden vil sikre tilfredsstillande transportstandard på ruta Hovden-Oslo. På ruta Hovden-Bergen er det framleis naudsynt med statlege tilskot for å sikre tilfredsstillande transportstandard.

Forslag til vedtak:

Samferdselsutvalet tilrår at flyruta Hovden-Bergen blir lagt på anbod, medan flyruta Hovden-Oslo blir kommersialisert frå neste anbudsperiode.

Behandling i Samferdselsutvalet - 22.10.2014

Fellesforslag frå utvalet:

«Samferdselsutvalet tilrår at flyruta Hovden-Bergen og flyruta Hovden-Oslo blir lagt ut på anbod.»

Votering:

Fellesforslag frå utvalet blei samrøystes vedteke.

Samrøystes tilråding frå Samferdselsutvalet - 22.10.2014

Samferdselsutvalet tilrår at flyruta Hovden-Bergen og flyruta Hovden-Oslo blir lagt ut på anbod.

Fylkesrådmannen har ikkje andre merknader og legg fram saka med slikt forslag til vedtak:

Samferdselsutvalet tilrår at flyruta Hovden-Bergen og flyruta Hovden-Oslo blir lagt ut på anbod.

Samrøystes vedtak i Fylkesutvalet - 27.10.2014

Samferdselsutvalet tilrår at flyruta Hovden-Bergen og flyruta Hovden-Oslo blir lagt ut på anbod.