



Det Kongelige Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.

0030 OSLO

## **Svar - Høyring - Anbud på regionale ruteflyginger i Sør-Norge frå 1. april 2016**

Det vert vist til Dykkar høyringsbrev av 26.6.2014 der Sogn og Fjordane fylkeskommune vert invitert til å kome med fråsegn til arbeidet med ambodsgrunnlaget for regionale ruteflygingar i Sør-Noreg frå 1. april 2016.

Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane handsama denne saka i møte den 5. november 2014, sak 123/14..

Vedlagt følgjer saksprotokoll frå møtet samt administrasjonen si saksutgreiing og vedlegg knytt til saka.

Vedlegga til saka er også å finne på vår [heimeside](#).

Med helsing

Ole Ingar Hagen Hæreid  
nestleiar samferdsleavdelinga

*Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift*

Vedlegg:  
Saksprotokoll  
Saksframlegg  
Saksvedlegg

Mottakar (ar)  
Det Kongelige Samferdselsdepartementet Postboks 8010 Dep. 0030 OSLO

Kopi til:



## Saksprotokoll

---

**Organ:** Fylkesutvalet

**Møtedato:** 05.11.2014

---

**Sak nr.:** 14/4481-17

**Internt l.nr.:** 35321/14

**Sak:** 123/14

**Tittel:** Høyring - Anbud på regionale ruteflygingar i Sør-Norge frå 1. april 2016

**Behandling:**

**Frå hovudutval for samferdsle låg det føre slik tilråding til vedtak:**

Innleiing:

Fylkesutvalet vil understreke at det er viktig å finne løysingar for anboda som gjer at fleire passasjerar ønskjer å nytte fly for transport til og frå fylket. Vi kan derfor ikkje stille oss bak ønsket som kjem fram i rapporten om at tal passasjerar skal reduserast. Vårt mål er at vi fortsatt skal ha eit aktuelt og attraktivt tilbod på rutenettet på alle våre fire flyplassar: Sogndal, Sandane, Førde og Florø. Flyplassane er livsnerven for vårt gravgrendte fylke, og samfunnsnyttan må også reknast inn i framtidige rapportar om struktur på flyplassar.

1. Ei kommersialisering av flyrutene i Sogn og Fjordane vil truleg medføre eit dårlegare flytilbod med færre avgangar og høgare billettprisar. Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane vil difor ikkje tilrå ei kommersialisering av rutene mellom Sogn og Fjordane og Bergen/Oslo.
2. Fylkesutvalet tilrår at departementet gjev pålegg om forplikning til offentleg tenesteyting (FOT) og kjøper flyrutetenester etter anbodskonkurranse på alle ruter mellom Sogn og Fjordane og Oslo/Bergen med minst same krav til setekapasitet, frekvens, flystørrelse og ruteføring som i dag.
3. Fylkesutvalet kan ikkje akseptere at rutene mellom Førde og Bergen vert lagde ned og ber dessutan om at Samferdsledepartementet vurderer ei rute frå Bergen til Sogndal, Førde og Sandane på ettermiddag mellom kl. 16:00 og 17:00.
4. Setekapasiteten på morgonrutene til Oslo og ettermiddagsrutene frå Oslo må styrkast. For å få dette til er det ønskjeleg med fleire direkteruter Sogndal/Sandane og Oslo morgon og ettermiddag/kveld, som då kan gjere at ein får nattstasjonert fly i Sogndal også
5. Fylkesutvalet meiner maksimaltaksten på FOT-rutene er for høg slik som den er i dag og bør ikkje aukast ut over dagens nivå.

**Endringsframlegg:**

**Arbeidarpartiet, Senterpartiet, Kristeleg Folkeparti, Høgre og Venstre** sette fram slikt framlegg til vedtak:

Ny innleiing i staden for innleiinga frå hovudutval for samferdsle:

Sogn og Fjordane har i dag fire regionale lufthamner. Fylkesutvalet vil understreke at det er viktig å finne løysingar for anboda som gjer at fleire passasjerar ønskjer å nytte fly for transport til og frå fylket. Vårt mål er at vi skal ha eit aktuelt og attraktivt tilbod på rutenettet på alle våre fire flyplassar: Sogndal, Sandane, Førde og Florø. Flyplassane er livsnerven for vårt gravgrendte fylke, og samfunnsnyttan må også reknast inn i framtidige rapportar om struktur på flyplassar.

Nytt pkt1 i staden for punkt 1 i tilrådinga frå hovudutval for samferdsle:

Ei kommersialisering av flyrutene i Sogn og Fjordane vil truleg medføre eit dårlegare flytilbod med færre avgangar og høgare billettprisar. Fylkesutvalet vil peike på at ei kommersialisering vil ha svært negative konsekvensar for næringslivet fordi det ikkje er passasjergrunnlag for kommersielle ruter med naudsynt frekvens i fylket vårt. Ei kommersialisering er også negativt for utflyging av personell med helikopter til oljefelta i Nordsjøen. Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane vil difor ikkje tilrå ei kommersialisering av rutene mellom Sogn og Fjordane og Bergen/Oslo.

Tillegg til punkt 5 i tilrådinga frå hovudutval for samferdsle:

Som ein del av konkurransegrunnlaget, må tilbydarane konkurrere om kven som kan tilby best pristilbudsregime til barn og studentar.

#### **Avrøysting:**

Arbeidarpartiet, Senterpartiet, Kristeleg Folkeparti, Høgre og Venstre sitt framlegg til innleiing og tillegg til punkt 5, og punkta 2, 3 og 4 i tilrådinga frå hovudutvalet vart samrøystes vedtekne.

Innleiinga i tilrådinga frå hovudutval for samferdsle kom ikkje opp til avrøysting.

Åshild Kjelsnes, Nils P. Støyva, Jenny Følling, Anders Ryssdal, Anita Nybø, Bjørn Erik Hollevik, Marit Barsnes Krogsæter og Trude Brosvik røysta for Arbeidarpartiet, Senterpartiet, Kristeleg Folkeparti, Høgre og Venstre sitt framlegg til punkt 1.

Frank Willy Djuvik røysta mot.

Frank Willy Djuvik røysta for punkt 1 i tilrådinga frå hovudutval for samferdsle.

Åshild Kjelsnes, Nils P. Støyva, Jenny Følling, Anders Ryssdal, Anita Nybø, Bjørn Erik Hollevik, Marit Barsnes Krogsæter og Trude Brosvik røysta mot,

#### **Dette gir følgjande endeleg vedtak:**

Innleiing:

Sogn og Fjordane har i dag fire regionale lufthamner. Fylkesutvalet vil understreke at det er viktig å finne løysingar for anboda som gjer at fleire passasjerar ønskjer å nytte fly for transport til og frå fylket. Vårt mål er at vi skal ha eit aktuelt og attraktivt tilbod på rutenettet på alle våre fire flyplassar: Sogndal, Sandane, Førde og Florø. Flyplassane er livsnerven for vårt grisgrendte fylke, og samfunnsnyttan må også reknast inn i framtidige rapportar om struktur på flyplassar.

1. Ei kommersialisering av flyrutene i Sogn og Fjordane vil truleg medføre eit dårlegare flytilbod med færre avgangar og høgare billettprisar. Fylkesutvalet vil peike på at ei kommersialisering vil ha svært negative konsekvensar for næringslivet fordi det ikkje er passasjergrunnlag for kommersielle ruter med naudsynt frekvens i fylket vårt. Ei kommersialisering er også negativt for utflyging av personell med helikopter til oljefelta i Nordsjøen. Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane vil difor ikkje tilrå ei kommersialisering av rutene mellom Sogn og Fjordane og Bergen/Oslo.
2. Fylkesutvalet tilrår at departementet gjev pålegg om forplikting til offentleg tenesteyting (FOT) og kjøper flyrutetenester etter anbodskonkurranse på alle ruter mellom Sogn og Fjordane og Oslo/Bergen med minst same krav til setekapasitet, frekvens, flystørrelse og ruteføring som i dag.
3. Fylkesutvalet kan ikkje akseptere at rutene mellom Førde og Bergen vert lagde ned og ber dessutan om at Samferdsledepartementet vurderer ei rute frå Bergen til Sogndal, Førde og Sandane på ettermiddag mellom kl. 16:00 og 17:00.
4. Setekapasiteten på morgonrutene til Oslo og ettermiddagsrutene frå Oslo må styrkast. For å få dette til er det ønskjeleg med fleire direkteruter Sogndal/Sandane og Oslo morgon og ettermiddag/kveld, som då kan gjere at ein får nattstasjonert fly i Sogndal også
5. Fylkesutvalet meiner maksimaltaksten på FOT-rutene er for høg slik som den er i dag og bør ikkje aukast ut over dagens nivå. Som ein del av konkurransegrunnlaget, må tilbydarane konkurrere om kven som kan tilby best pristilbudsregime til barn og studentar.

## Saksframlegg

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga  
Sak nr.: 14/4481-10

### Høyring - Anbud på regionale ruteflygingar i Sør-Norge frå 1. april 2016

**Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:  
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:**

1. Ei kommersialisering av flyrutene i Sogn og Fjordane vil truleg medføre eit dårlegare flytilbod med færre avgangar og høgare billettprisar. Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane vil difor ikkje tilrå ei kommersialisering av rutene mellom Sogn og Fjordane og Bergen/Oslo.
2. Fylkesutvalet tilrår at departementet gjev pålegg om forplikting til offentleg tenesteyting (FOT) og kjøper flyrutetenester etter anbodskonkurranse på alle ruter mellom Sogn og Fjordane og Oslo/Bergen med minst same krav til setekapasitet, frekvens, flystørrelse og ruteføring som i dag.
3. Fylkesutvalet kan ikkje akseptere at rutene mellom Førde og Bergen vert lagde ned og ber dessutan om at Samferdsledepartementet vurderer ei rute frå Bergen til Sogndal og Førde på ettermiddag mellom kl. 16:00 og 17:00.
4. Setekapasiteten på morgonrutene til Oslo og ettermiddagsrutene frå Oslo må styrkast.
5. Fylkesutvalet meiner maksimaltaksten på FOT-rutene er høg nok som den er i dag og bør ikkje aukast ut over dagens nivå.

#### Vedlegg:

Høyringsbrev frå samferdsledepartementet  
TØI-rapport 1331/2014  
Fråsegn frå Førde kommune  
Fråsegn frå interesseutvalet for Førde lufthamn, Bringeland  
Fråsegn frå Sogn regionråd  
Fråsegn frå interessegruppa for Sandane lufthamn, Sandane  
Fråsegn frå Gloppen kommune  
Fråsegn frå Flora kommune  
Fråsegn frå Gaular kommune  
Fråsegn frå Balestrand kommune  
Fråsegn frå Fylkesmannen i Sogn og Fjordane  
Fråsegn frå Statens vegvesen region Vest

Andre dokument som ikkje ligg ved:

---

## SAKSFRAMSTILLING

---

### **1. Samandrag**

Samferdsledepartementet har sett i gang arbeidet med å gjennomføre anbod på regionale ruteflygingar i Sør-Noreg frå 1. april 2016. I samband med dette gjennomfører ein no ein høyringsrunde som ein del av utforminga av anbodsvilkåra.

I samband med arbeidet med anbodsgrunnlaget, har Samferdsledepartementet fått gjennomført ei ekstern utgreiing av anbodsopplegg for regionale ruteflygingar i Sør-Noreg. Den eksterne utgreiinga er gjennomført av Transportøkonomisk institutt (TØI) og Møreforskning. Resultatet av dette arbeidet er summert opp i TØI-rapport 1331/2014. Rapporten utgjer ein del av avgjerdsgrunnlaget for departementet si utforming av anbodskriteria.

TØI/Møreforskning føreslår å legge ned følgjande korte og trafikksvake direkteruter:

- Fagernes – Oslo
- Førde - Bergen

Samferdsledepartementet gjev tilskot til regionale flyruter på strekningar der marknaden åleine ikkje sikrar tilfredsstillande transportstandard. Tilskotet vert gitt ved at departementet gjev pålegg om «forplikting til offentleg tenesteyting» (FOT) og kjøper flyrutetenester etter anbodskonkurranse.

Ruta Sogndal - Bergen er føreslege vidareført som FOT-rute, sjølv om dette også er vurdert som ei trafikksvak rute. Årsaken til dette er at denne ruta er knytt tett opp mot Sandane og Ørsta/Volda.

Følgjande ruter vert føreslege vidareført som FOT-ruter, men med endra krav til setekapasitet, frekvens, flystørrelse og ruteføring:

- Ørsta/Volda - Bergen
- Sandane - Bergen
- Sogndal - Bergen
- Sandane - Oslo
- Sogndal - Oslo

TØI/Møreforskning meiner at det er eit relativt godt grunnlag for at rutene Oslo – Førde, Oslo – Ørsta/Volda, Oslo – Florø og Bergen – Florø kan gå kommersielt. Det er føreslege at desse rutene vert tekne ut av FOT-rutesystemet og vidareført som kommersielle ruter. Konsekvensen av dette vil truleg vere redusert rutetilbod og høgare billettpris. På Florø kan det også bety større fly med færre avgangar. Dei ser likevel moglegheitene for at desse rutene vert vidareførte som FOT-ruter og tilrår difor endra krav til setekapasitet, frekvens, flystørrelse og ruteføring på desse rutene dersom dette skjer.

For eit distriktsfylke som Sogn og Fjordane vil det vere viktig med eit godt rutetilbod til ein akseptabel pris. Etter fylkesrådmannen si vurdering har vi eit relativt godt og tilfredsstillande flyrutetilbod innanfor dagens anbodsregime.

Rutetilbodet i Sogn og Fjordane bør difor vidareførast i si heilheit gjennom statleg kjøp av flyrutetenester også i neste fire-årsperiode. Dermed sikrar vi at det vert gitt eit minstetilbod av ruteflygingar som tilfredsstillar fastsette krav til kontinuitet, regelmessigheit, prisfastsetting og minstekapasitet som eit flyselskap ikkje ville teke på seg om dei berre skulle teke omsyn til egne kommersielle interesser.

Fylkesrådmannen ser det som positivt at dei aller fleste rutene vert føreslegne vidareførte som FOT-ruter, men meiner at staten bør stille krav til frekvens, flystørrelse og ruteføring som i dag gjennom nytt anbod. I tillegg bør det sikrast at dei mest pressa rutene får betra setekapasitet. Dette gjeld særleg avgangane til Oslo om morgonen og frå Oslo på ettermiddag/kveld.

Fylkesrådmannen ser det som lite aktuelt å legge ned trafikksvake ruter mellom Sogn og Fjordane og Bergen og meiner Samferdsledepartementet bør vurdere å sette inn en retur frå Bergen både til Sogndal og Sandane på ettermiddag mellom kl. 16:00 og 17:00.

Det er føreslege å auke maksimaltaksten på FOT-rutene for å redusere avstanden til kommersiell prissetting og redusere behovet for tilskot. Maksimaltaksten er høg nok som den er i dag. Maksimaltaksten på FOT-rutene bør ikkje aukast ut over dagens nivå.

## **2. Bakgrunn for saka**

### Grunnen for at saka er fremja

Samferdsledepartementet har sett i gang arbeidet med å gjennomføre anbod på regionale ruteflygingar i Sør-Noreg frå 1. april 2016. I samband med dette arbeidet gjennomfører departementet ein høyringsrunde som ein del av utforminga av anbodsvilkåra.

Anbods kontraktane som går ut 31. mars 2016 omfattar følgjande ruteområde:

- Florø – Oslo, Florø – Bergen
- Førde – Oslo, Førde – Bergen
- Sogndal – Oslo, Sogndal – Bergen
- Sandane – Oslo, Sandane – Bergen
- Ørsta/Volda – Oslo, Ørsta/Volda – Bergen
- Fagernes – Oslo
- Røros – Oslo

Samferdsledepartementet gjev tilskot til regionale flyruter på strekkingar der marknaden åleine ikkje sikrar tilfredsstillande transportstandard. Tilskotet vert gitt ved at departementet gjev pålegg om forplikting til offentleg tenesteyting (FOT) og kjøper flyrutetenester etter anbodskonkurransen. Kjøp av regionale flyruter skjer etter Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr 1008/2008 av 24. september 2008 *om felles reglar for drift av lufttrafikk i fellesskapet*. I artikkel 16 går det m.a. fram at ein medlemsstat kan pålegge ei forplikting til å yte offentlege tenester når det gjeld ruteflygingar mellom ei lufthamn i Fellesskapet og ei lufthamn som betener ei randsone, ein utviklingsregion eller på ei svakt trafikkert rute til ei regional lufthamn dersom ruta er vurdert som vital for den økonomiske utviklinga i regionen som gjer seg nytte av lufthamna. Forpliktinga gjeld berre i den grad det er nødvendig for å sikre at det vert gitt eit minstilbud av ruteflygingar som tilfredsstillar fastsette krav til kontinuitet, regelmessighet, prisfastsetting og minstekapasitet som selskapa ikkje ville teke på seg om dei berre skulle ta omsyn til kommersielle interesser.

Forordninga er implementert i norsk rett gjennom forskrift av 12. august 2001 nr 833 om lufttransporttenester i EØS.

Samferdsledepartementet inviterer fylkeskommunane til å kome med innspel til utforminga av anbod på regionale ruteflygingar i Sør-Noreg med oppstart 1. april 2016. Hovudmålsettinga med høyringsrunden er å klargjere fylkeskommunen sine vurderingar og prioriteringar med omsyn til dei krav som skal gjelde for forplikting til offentleg tenesteyting (FOT) og anbod for regionale ruteflygingar i Sør-Noreg i neste anbodsperiode.

Samferdsledepartementet ber fylkeskommunane om å hente inn synspunkt og vurderingar som vert vurdert som nødvendige frå aktuelle kommunar, regionale statsetatar, helseføretak, Posten Norge AS m.m. Vi er også bedne om å medverke med nødvendig dokumentasjon til grunngeving for framleis kjøp av flyrutetenester. Grunngevinga må sjåast i samanheng med det samla transporttilbodet i regionen. Dersom fylkeskommunen ønskjer å legge fram forslag til endringar i rutestrukturen, bør vi legge til grunn same nivå på det statlege tilskotet, eller eventuelt føreslå andre innsparingstiltak.

Høyringsfristen er sett til 31. oktober 2014, men Sogn og Fjordane fylkeskommune har fått utsett frist til 7. november.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte den 10.11.2010, sak 121/10 gav fylkesutvalet fråsegn til anbod på regionale ruteflygingar i Noreg frå 1. april 2012.

Andre opplysningar

Den 26. september 2014 var fylkesordføraren i høyringsmøte med samferdsledepartementet om denne saka.

**3. Forslag til anbodsopplegg for regionale flyruter i Sør – Noreg.**

Samferdsledepartementet har fått gjennomført ei ekstern utgreiing av anbodsopplegg for regionale ruteflygingar i Sør-Noreg. Utgreiinga er gjort av Transportøkonomisk institutt (TØI) og Møreforskning. Den vil utgjere ein del av avgjerdsgrunnlaget for departementet si utforming av anbodskriteria.

TØI/Møreforskning har gått gjennom dagens situasjon og vurdert moglegheitene for kommersiell drift. I tillegg har dei utarbeidd forslag til kriterium for når rutene bør inkluderast i anbodsopplegget, forslag som kan fremje konkurransen og forslag til rutestruktur og transportstandard.

Svært mykje av dagens anbodsopplegg på kortbanenettet i Sør-Noreg er historisk bestemt. Både maksimaltakstar og ruteopplegg har historiske utgangspunkt.

I 2013 var det stor variasjon i trafikkvolumet på FOT-rutene i Sør-Noreg, jf. TØI-rapport 1331/2014.

3.1 Tilstands/situasjonsrapport

TØI/Møreforskning har sett på korleis tilbodet er tilpassa etterspurnaden innanfor kvart enkelt ruteområde. Tilstandsrapporten femnar m.a. om 5 ruteområde på Vestlandet med ruter både til Oslo og Bergen. På Vestlandet er Widerøe sitt rutenett i all hovudsak delt opp i to system med rutene til/frå Florø/Førde på den eine sida og rutene til/frå Sogndal/Sandane/Ørsta-Volda på den andre.

3.1.1 Rutene til Florø og Førde

Florø er den einaste lufthamna på heile Vestlandet der heile kjøpet er knytt til direkte ruter. Florø er også den einaste lufthamna som har lang nok rullebane til å bruke større fly enn Dash8 – 100.

Trafikken til Oslo og Bergen frå Florø og Oslo – Førde ligg på nærare 35 000 passasjerar kvar veg. Trafikken Bergen – Førde ligg berre på 6000 kvar veg. Til/frå Oslo går nesten all trafikk direkte. Trafikken Florø – Bergen går delvis via Førde.

Belegget på strekningane til og frå Florø ligg rundt 55 %. Generelt sett er belegget i dette området høgst på strekningane mellom Oslo og Førde med 62 % belegg frå Oslo og 66 % frå Førde. På rutene mellom Førde og Bergen er belegget berre 42 – 45 %. På Oslo-rutene til/frå Førde finn vi også dei mest belasta enkeltrutene med ettermiddagsrutene som dei mest belasta rutene.

3.1.2 Rutene til Sogndal, Sandane og Ørsta/Volda

Både Sogndal og Sandane er knutepunkt for delar av trafikken til alle dei tre lufthamnene. Trafikken mellom Oslo og Sogndal vert fordelt på ein rekke rutenønstre med og utan mellomlanding på Sandane. Trafikken til Bergen går direkte. Trafikken mellom Oslo og Sandane går dels direkte og dels via Sogndal. Det går ikkje egne ruter mellom Sandane og Bergen. Her er det nødvendig med flybyte i Sogndal. Mellom Oslo og Ørsta-Volda går trafikken direkte. Trafikken til Bergen går via Sogndal.

Oslo-rutene er klart størst i omfang med 17 000 passasjerar kvar veg til Sandane, 22 000 kvar veg til Sogndal og nærare 50 000 kvar veg til Ørsta/Volda. Bergens-rutene er vesentleg mindre med rundt 3000 kvar veg til Sandane, 7000 kvar veg til Sogndal og 10-12000 kvar veg til Ørsta/Volda.

På rutene mellom Oslo og Sogndal/Sandane er belastninga størst på ettermiddagsrutene mellom Oslo og Sandane. På direkteruta til Sogndal er det høg belastning på kveldsruta. Den fortsetter til Sandane, som også vert ramma av det høge belegget. Frå Sogndal/Sandane til Oslo er belastninga stor både morgon, ettermiddag og kveld.

På rutene til/frå Bergen er det primært kveldsruta frå Sogndal til Bergen som har høgt belegg. Ruta kjem frå Ørsta/Volda, som dermed også vert ramma av det høge belegget.

Mellom Oslo og Ørsta/Volda går trafikken stort sett direkte. Nesten alle viktige ruter har høg belastning med belegg opp mot 83 %.

### 3.2 Trafikkprognosar

Det er forventa ein låg årleg trafikkvekst(2 %) for dei fleste rutene fram til 2020. Det er ikkje forventa trafikkvekst på rutene Bergen – Førde, Bergen – Sandane og Oslo - Fagernes sjølv om desse vert oppretthaldne. For Ørsta/Volda er det venta ein årleg vekst på 4 % fram til 2016 og 2 % årleg vekst etterpå. For ruta Florø – Bergen er det venta ein årleg vekst på 3 %.

### 3.3 Billettprisar

Ei samanlikning av Widerøe sine FOT-ruter og kommersielle ruter syner at full-flex billettpris i det kommersielle rutenettet er vesentleg høgare enn tilsvarande maksimaltakstar i FOT-rutenettet. Forskjellen er vurdert til 35-50 % av maksimaltaksten.

For å få betre balanse mellom etterspurnad og tilbod på ruter med store variasjonar i etterspurnaden, kan det vere ønskjeleg med ein auke i maksimalprisen utan at gjennomsnittsprisen aukar for mykje. Ut i frå dette bør maksimale gjennomsnittlege billettprisar nyttast i staden for maksimale billettprisar i anbodet.

### 3.4 Kriteriesett for å evaluere FOT-ruter

TØI/Møreforsking har utvikla eit enkelt kriteriesett for å evaluere FOT-ruter basert på transportstandard og samfunnsøkonomi. Kva det offentlege er villig til å yte i tilskot vil vere viktig for faktisk transportstandard. I dag fell FOT-rutene inn under EU Regulation 1008/2008. Her er kriteria for når og kor FOT skal kunne tilbydast ganske vide.

TØI/Møreforsking har utarbeidd enkle rettleiande vurderingskriterium for kor lang reisetid det skal vere til ulike knutepunktsfunksjonar og kor lenge ein skal kunne opphald seg der gjennom ein arbeidsdag basert på ei dagsreise (tilgjenge).

Ei enkel samfunnsøkonomisk vurdering tek utgangspunkt i følgjande:

- Kartlegging av tilskot pr. passasjer pr. rute
- Passasjerens sine billettutlegg og verdien av tidsbruk ved flyreise.

Dersom generaliserte reisekostnader for passasjerane med fly overstig generaliserte kostnader med anna transport bør FOT-tilbodet reduserast eller fjernast.

### 3.5 Forslag til nytt ruteopplegg på FOT-rutene frå april 2016

Basert på kriteriesettet for evaluering av FOT-rutene er det føreslege å legge ned følgjande korte og trafikksvake direkteruter:

- Fagernes – Oslo
- Førde - Bergen

Ruta Sogndal – Bergen er føreslege vidareført som FOT-rute.

#### *3.5.1 Sogndal, Sandane og Ørsta Volda mot Bergen*

Rutene mellom Bergen og Sogndal, Sandane og Ørsta/Volda er så tett vevde saman at TØI/Møreforsking finn det tenleg å sjå desse rutene i samanheng. Unntaket er ei dagleg direkterute t/r Bergen – Ørsta/Volda. Sogndal fungerer som eit lokalt nav som betener Sandane og Ørsta/Volda. Det er ikkje sett på effektar av eventuell forlenging av rullebana på Haukåsen for den komande anbodsperioden. Vurderingane av desse rutene er basert på tidlegare nemnde kriteriesett. TØI/Møreforsking føreslår følgjande:



- 20 000 sete kvar veg på strekninga Ørsta/Volda – Bergen. Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring. Same tidskrav som før på morgon og kveld.
- 5 000 sete kvar veg på strekninga Sandane – Bergen. 2 tur/retur flygingar dagleg. Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring. Første landing i Bergen før kl. 10:00 og siste avgang frå Bergen etter kl. 16:00.
- 12 000 sete kvar veg på strekninga Sogndal – Bergen. 2 tur/retur flygingar dagleg. Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring. Første landing i Bergen før kl. 10:00 og siste avgang frå Bergen etter kl. 16:00.
- Moderat auke i maksimaltakst for å redusere avstanden til kommersiell prissetting og redusere behovet for tilskot.

### 3.5.2 Sandane - Oslo

Ruta har i dag ca. 34 000 passasjerar. Det er om lag 7 timar med bil til Oslo. Ved ei overføring av trafikken til Sogndal og fly derifrå, vert reduksjonen i passasjerane sine transportkostnader mindre samanlikna med direkteruter frå Sandane. Ei slik løysing vil medføre ein meirkostnad for dei reisande på om lag 1300 kr pr. t/r-reise samanlikna med ei direkterute frå Sandane. Overføring av trafikk til Sogndal vil gjere det mogleg å drive Sogndal kommersielt. Det vil også medføre at Sandane lufthamn mest sannsynleg vert lagt ned.

TØI/Møreforsking tilrår følgjande:

- 28 000 sete kvar veg
- Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring
- Tidskrav som før på morgon og kveld
- Moderat auke i maksimaltakst for å redusere avstanden til kommersiell prissetting og redusere behovet for tilskot.

### 3.5.3 Sogndal – Oslo

Ruta har i dag ca. 45 000 passasjerar.

TØI/Møreforsking tilrår følgjande:

- 37 500 sete kvar veg
- Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring
- Tidskrav som før på morgon og kveld
- Moderat auke i i maksimaltakst for å redusere avstanden til kommersiell prissetting og redusere behovet for tilskot.

## 3.6 Grunnlag for kommersiell drift

Ein del av dagens FOT-ruter vil truleg bli betjent uansett, medan andre ruter vil bli nedlagde utan tilskot. TØI/Møreforsking har vurdert grunnlaget for kommersielle ruter og kva tilbod dette kan medføre i praksis. Som utgangspunkt reknar dei med at grunnlaget for kommersielle ruter er størst der subsidiebeløpet pr. passasjer er minst.

Det er store skilnader i støtta per passasjer på dei regionale flyrutene i Sør-Noreg. Ho varierer frå kr 0,- på Florø til kr 3290,- på Fagernes. Gjennomsnittleg billettpris ligg på mellom kr 600,- og 1100,- avhengig av strekning på flyreisa.

På Sandane er støttebeløpet høgare enn gjennomsnittleg billettpris og gir truleg lite rom for overgang til kommersielle ruter. For Sogndal og Ørsta/Volda er støttebeløpa vesentleg lågare enn gjennomsnittleg billettpris og ligg på rundt 300 kr per passasjer. Rutene til Sandane, Sogndal og Ørsta/Volda er vevd saman i eit system som gjer det vanskeleg å vurdere områda kvar for seg. Rutene på Førde har vesentleg lågare støtte medan Florø ikkje får støtte. Her er moglegheitene for kommersiell drift langt større.

For å få ei lønsam kommersiell drift er det nødvendig med til dels omfattande tilpassingar. Ei mogleg tilpassing er endra billettprisar. Det vert også vist at det er ein tendens til aukande gjennomsnittspris ved aukande billettpris på FOT-rutene. Det er ingen tilsvarande klar tendens for dei kommersielle rutene. TØI konkluderer med at ein overgang frå FOT til kommersielle ruter, generelt sett, vil bety ein gjennomsnittspris som varierer med store lokale variasjonar uavhengig av distanse. Vi må dermed rekne med at overgang til kommersielle ruter vil medføre størst auke i gjennomsnittspris der prisen er lågast, dvs. på dei kortaste distansane.

Gjennom generelle vurderingar av inntekter og kostnader ved flydrift, meiner TØI/Møreforsking at det bør vere grunnlag for kommersiell drift frå alle 5 lufthamnene på Vestlandet.

- På Florø flyr operatøren utan tilskot i dag. Det er grunnlag for kommersielle ruter både til Oslo og Bergen, men med nokre færre ruter og noko større fly enn i dag.
- På Ørsta-Volda er det rekna med at rutene til Oslo allereie i dag går med overskot utan støtte. Kommersiell drift vil gje små endringar i rutestrukturen på grunn av høg generell kabinfaktor.
- Dei andre Oslo-rutene frå Vestlandet kan vidareførast kommersielt, men med større tilpassingar i form av redusert tilbod.
- Det er mindre truleg at dei andre Bergens-rutene ville bli oppretthaldne som eit kommersielt tilbod på grunn av lågt trafikkvolum kombinert med relativt korte avstandar.
- Reknar med at høgste billettpris vil auke kraftig på alle ruter der FOT vert erstatta med kommersielle ruter. Gjennomsnittsprisen vil auke mest på korte distansar.

Reint generelt meiner TØI/Møreforsking at det kan vere ei avveging mellom høve til å trekke ut samdriftsfordelar i kombinasjonar med ruter og omsynet til ein fungerande konkurranse-situasjon

Spørsmålet om kommersiell drift er nærare omtalt i kapittel 4 og 7 i vedlagde rapport.

### 3.7 Rutestruktur og transportstandard for kommersielle ruter

Rutene mellom Oslo og Sogndal/Sandane og antakeleg Bergen – Ørsta/Volda kan opererast kommersielt. Dette vil likevel få større konsekvensar for tilbodet her enn for dei andre rutene. Det er difor lite aktuelt med kommersialisering av desse rutene i den komande anbudsrunder.

Det er eit relativt godt grunnlag for at rutene Oslo – Førde, Oslo – Ørsta/Volda, Oslo – Florø og Bergen – Florø kan gå kommersielt.

For Oslo – Ørsta – Volda vert det uansett tilrådd kommersiell drift på bakgrunn av at ruta allereie går eller bør gå med overskot. Dersom ruta held fram som FOT-rute kan den høge kapasitetsutnyttinga medføre tilpassingar som fører til at behovet for tilskot aukar.

Florø-rutene går i dag med underskot, men tilskotet er 0 fordi dette er konkurranseutsette ruter. Dei kan altså gå kommersielt, men det er tilrådd ein rutestruktur for FOT-utlysing med utgangspunkt i at dette skal vere eige anbudsområde.

Ruta Oslo – Førde går også med underskot, men er truleg nær balanse og bør vurderast overført til kommersiell drift. Det er føreslege ein rutestruktur for FOT-utlysing med utgangspunkt i at dette skal vere eige ruteområde.

Sjølv om det er tilrådd ein overgang til kommersiell drift på desse rutene kan det likevel bli aktuelt å fortsette med FOT-anbod på nokre av desse strekningane. I tilfelle dette skjer er det forslag om følgjande anbudskrav for desse rutene:

#### *3.7.1 Oslo – Førde*

1 fly kan gå i skytteltrafikk på strekninga Oslo - Førde, der det i dag er krav om 5 daglege avgangar i kvar retning.

- Forenkla krav til m.a. setekrav (på årsbasis eller sesongbasis)
- 60 000 sete pr. år kvar veg
- 35 sete til Oslo før 09:00 i staden 1 flyging til Oslo før kl. 09:00
- 35 sete frå Oslo seinast 9:30
- 35 sete frå Oslo tidlegast 19:00 og 70 tidlegast kl. 17:00
- Ingen krav til flystørrelse, frekvens eller ruteføring
- Auke i maksimaltaksten med 10 % for å redusere avstanden til kommersiell prissetting og redusere behovet for tilskot.

#### *3.7.2 Oslo – Florø*

Kravet i dagens anbod er 4 daglege avgangar, men i praksis er det 5 avgangar pr. dag. Det vert tilrådd eit ruteopplegg med 5 daglege rundturar med 39 – seters Dash 8-100, alternativt 4 daglege rundturar med Dash 8-300 (alt ATR-42) med 46 sete.

Forslag til anbodskrav:

- 60 000 sete pr. år kvar veg.
- Tidskrav som no, men med krav om minst 35 sete
- Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring
- Moderat auke i maksimaltakst for å redusere avstanden til kommersiell prissetting og redusere behovet for tilskot, eventuelt oppretthalde anbod utan kompensasjon.

### 3.7.3 Bergen – Florø

I dag er det 6 avgangar pr. dag inkludert 1 tur via Førde. Tilrår eit ruteopplegg med 5-6 daglege rundturar med 39-seters Dash 8-100, eventuelt nokre færre med ATR-42.

Forslag til krav

- 65 000 sete kvar veg
- Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring
- Tidskrav:
- Minst 70 sete frå Bergen før kl. 10:00 og 35 før 9:00 andre vegen
- Som før på kvelden
- Moderat auke i maksimaltakst for å redusere avstanden til kommersiell prissetting og redusere behovet for tilskot, eventuelt oppretthalde anbod utan kompensasjon

### 3.7.4 Oslo – Ørsta/Volda

I følgje prognosane kan denne ruta nå 109 000 passasjerar i 2020. Utfordringa er særleg at spesielt kveldsrutene frå Oslo allereie er godt utnyttat. Med 80% belegg vil 3 passasjerar bli avvist på kvar av dei tre kveldsflya frå Oslo. (10-20 passasjerar pr. dag, 2500 – 5000 passasjerar årleg). Kan gå over til kommersiell drift for å unngå desse problema, men det vil medføre høgare maksimalprisar.

Forslag til krav:

- 72 500 seter kvar veg pr år.
- Tidskrav som før, men 35 sete i staden for 1 fly og krav om 70 sete etter kl 18:00.
- Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring.
- Moderat auke av maksimaltakst for å komme nærare nivået for Oslo-Ålesund og redusere tilskotsbehov og moderere etterspørselstoppane noko.

## **4. Innkomne innspel**

Vi har motteke fråsegn frå Førde kommune, Gloppen kommune, Flora kommune, Gaular kommune, Sogn regionråd, interesseutvalet for Førde lufthamn - Bringeland og interessegruppa for Sandane lufthamn – Sandane. I tillegg har vi motteke fråsegn frå Fylkesmannen i Sogn og Fjordane og Statens vegvesen region Vest.

### 4.1 Kommunane Førde, Gaular og Balestrand, interesseutvalet for Førde lufthamn – Bringeland

Dei tre kommunane og interesseutvalet har gitt felles fråsegn. Interesseutvalet femnar om kommunane Førde, Gaular, Jølster, Naustdal, Høyanger, Askvoll, Hyllestad, Fjaler og Balestrand. Utvalet er oppteke av å styrkje flyplassen og skape grunnlag for auka trafikk.

I fråsegna vert det m.a. peika på at det er viktig med ein godt fungerande flyplass med tenlege ruteopplegg til konkurransedyktige prisar.

Kommunane og interesseutvalet går i mot forslaget om kommersialisering av flyrutetilbodet på Førde lufthamn. Både private og offentlege verksemder og andre reisande i distrikta er avhengige av lokale lufthamner. Kjøp av flyreiser er ein stor kostnadsfaktor som verkar sterkt inn på konkurransetilhøva til private verksemder. Ein prisvekst på 15-30 % som følgje av kommersialisering vil forverre konkurransesituasjonen for privat næringsliv. Det vil også svekke grunnlaget for drift og etablering av nye offentlege organ og etatar i distrikta. Ei kommersialisering kan føre til reduksjon i tal flygingar og forverre situasjonen ytterlegare.

Dei støttar heller ikkje forslaget om å legge ned flyrutene mellom Førde og Bergen.

Kommunane og interesseutvalet stiller om lag same krav til flyrutene mellom Førde - Oslo og Førde – Bergen som ligg i dagens ruteopplegg. Det omfattar m.a. minst 5 daglege tur-retur flygingar mellom Førde og Oslo måndag – fredag, minst 2 tur/retur flygingar laurdag og minst 5 tur/retur flygingar søndag samla og minst 2 daglege tur-retur flygingar mellom Førde og Bergen måndag – fredag, minst 1 tur/retur flyging laurdag og minst 1 tur/retur flyging søndag.

#### 4.2 Gloppen kommune og interessegruppa for Sandane lufthamn – Sandane

Dei viser til at Sandane lufthamn har hatt same rutetilbod i 15 år. Enkelte dagar har fått eit redusert tilbod. Dei peikar også på at dei mest populære eller viktige rutene er fullbooka lenge på førehand m.a. på grunn av delt setekapasitet med Sogndal. Dette fører til stor avvising frå Sandane og lekkasje frå Nordfjord til andre lufthamner og andre transporttilbod.

Det vert stilt krav om at både Sandane og Sogndal må få fleire direkte ruter. Sandane må få ein annan tidtabell som fører til at reisande når vidare flysamband på Gardermoen om morgonen, at det kjem fly inn til Sandane om morgonen og at siste fly til Sandane på kveld går seinare. Dei meiner at vi må ha den strukturen vi har i dag. Gloppen kommune og interesseutvalet for Sandane lufthamn har utarbeidd forslag til nytt ruteopplegg som dei meiner vil gje ei god utvikling for Sandane lufthamn og skape utvikling i nordfjordregionen.

#### 4.3 Flora kommune

Flora kommune syner til tidlegare bystyrevedtak som seier at Florø lufthamn skal være ei regional lufthamn med kommersielle direkteruter til/frå utvalde destinasjonar aust, nord og sør. Flora kommune ser det å leggje til rette for kommersielle ruteflygingar på ruter som i dag er FOT-ruter som ei stor utviklingsmoglegheit for lufthamna. Dette vil kunne føre til eit betre tilbod for flypassasjerane både med tanke på destinasjonar, frekvensar og ikkje minst pris.

Dersom det ikkje er mogleg å innføre kommersielle ruter permanent, ønskjer Flora kommune ei prøveordning med kommersiell drift. Kommunen uttrykkjer likevel at ein er noko usikker dersom rutene vert kommersialiserte. Petroleumsnæringa og anna næringsliv i regionen er avhengig av eit stabilt flyrutetilbod som sikrar minst dagens frekvensar og prisar.

Dersom flyrutene til/frå Florø ikkje vert kommersialiserte, stiller Florø kommune følgjande krav til FOT-rutene:

- Framleis krav om ruteføring som sikrar direktefly til/frå Florø.
- Reduksjon av maksimaltakstane for å bidra til at privatpersoner i større grad kan nytte seg av flytilbodet enn i dag.
- Strengare krav til at operatørane må tilpasse tilbodet etter lokale forhold som anna kommunikasjon og kollektivtilbod.
- Elles minimum same krav som dagens anbod med tanke på rutetider, flystørrelse og setekapasitet.

#### 4.4 Sogn regionråd

Rådet er eit samarbeidsorgan for kommunane Aurland, Balestrand, Høyanger, Leikanger, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal.

Utvikling av lufthamna har vore eit prioritert område for Sognekommunane. Saman med fylkeskommunen har kommunane bidrege med 60 millionar til oppgradering av lufthamna. Flyplassen har eit omland på om lag 30 000 innbyggjarar. Indre Sogn er vertskap for fleire private verksemder med nasjonale og internasjonale interesser. I tillegg er indre Sogn vertskap for fleire regionale statsetatar som stiller krav til eit flytilbod med god regularitet. Rutetilbodet er difor viktig for regionen sin utvikling.

Regionrådet viser til ei positiv utvikling av lufthamna over fleire år. Passasjerveksten var på 15,7 % i 2012 og 6,6 % i 2013. I perioden 2009 – 2013 auka tal passasjerar med 14 500.

Regionrådet viser også til ein kraftig auke i tal passasjerar med morgonflyet til Bergen for å kome til Oslo. På fleire avgangar er setekapasitet ein avgrensande faktor for vidare trafikkvekst. Betra tilbod gir passasjervekst. Rådet peikar på at morgonavgangane til Oslo er ofte tidleg fulltinga. Resultat er at mange reisande vert avviste eller må reise på mindre gunstige tidspunkt.

Sogn regionråd meiner det er viktig å få betra kapasiteten for næringsliv og offentleg verksemd. Denne auka kapasiteten må kome morgon/kveld. Passasjerauke og behovet for betra regularitet tilseier at det er behov for eit nattstasjonert fly på Sogndal lufthamn. Krav om nattstasjonert fly bør gå fram av anbudsgrunnlaget.

Sogn regionråd meiner det er behov for ein ekstra flyavgang frå Bergen på ettermiddag ca. kl. 17. Dette vil redusere ventetida for reisande frå Stavanger/Bergen.

Rådet viser også til at tilhøva ligg til rette for å forlenge rullebana til 1199 meter. Ei slik lenging vil gjere det mogleg for andre flytypar og fleire vil konkurrere om anbodet.

Sogn regionråd meiner at følgjande må leggest til grunn ved utforming av anbudsgrunnlaget:

- Behov for tal sete og lufthamna si plassering tilseier nattstasjonert fly.
- Rutetider til/frå Oslo er tilfredsstillande. Ikkje behov for endringar av rutetilbodet for morgonflyet 07:30 og tidleg kveldsfly 18:20.
- Bør vere minst fire direkteflygingar til/frå Oslo måndag – fredag.
- Rutetilbodet til/frå Bergen for morgon- og kveldsflyet er tilfredsstillande. Ønskjer i tillegg ein flyavgang frå Bergen på ettermiddag ca. kl. 17.

#### 4.5 Fylkesmannen i Sogn og Fjordane

Fylkesmannen understrekar at flytilbodet til og frå fylket og Oslo og Bergen er særskild viktig for både for næringsliv og offentlege verksemd. Diverre er det slik at det eksisterande rutetilbodet stundom blir sett på som ein så stor ulempe at verksemd vert flytta ut av fylket.

Særleg på avgangar frå fylket morgon og ettermiddag/kveld mot Oslo er det til dels store kapasitetsproblem, som gjer at møte og reiser må flyttast på eller avlysast. Fylkesmannen ønskjer difor at kapasiteten for avgangar morgon og ettermiddag/kveld vert auka for alle rutene mellom Oslo og Sogn og Fjordane.

For avgangane mellom Sogndal eller Førde og Bergen er det mindre trafikk. Likevel er dette viktige ruter for mange, og Fylkesmannen ønskjer at begge rutene vert oppretthaldne.

Fylkesmannen peikar elles på at prisnivået er utfordrande både for offentleg verksemd og næringsliv. Verksemd under etablering har opplyst at prisnivået har medverka til at dei har oppretta avdelingskontor i Oslo eller Bergen, framføre å tilsetja fleire i fylket. Fylkesmannen åttvarar difor mot å auka takstane for maksimalnivået.

Fylkesmannen åttvarar også mot å ta Oslo-Førde og Oslo-Florø ut av anbudsgrunnlaget. Dei har vanskar med å sjå korleis det då vert sikra at ei reint kommersiell drift gjev eit like godt rutetilbod som i dag. For næringslivet og offentleg verksemd er det viktig å ha eit føreseieleg rutetilbod, og dersom det blir usikkert kva rutetilbod framtida gjev, vil dette i seg sjølv ha ein negativ effekt.

#### 4.6 Statens vegvesen Region vest

Statens vegvesen er ein stor brukar av fly med utgangspunkt i Sogndal. Det gjeld reiser til og frå Oslo, men ikkje minst til Bergen, sidan regionvegkontoret for Region vest – som har ansvaret for fylka Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane – ligg i Leikanger.

Sambandet til Oslo er relativt godt. Det er mogeleg å komme seg til Oslo tidleg om morgonen, og tilreisande til regionvegkontoret kan komme tidleg til møte hjå oss. Returen frå Oslo på ettermiddagen i firetida kunne vore noko seinare med direkterute Oslo – Sogndal. Dei to avgangane til Oslo og den eine frå Oslo om kvelden, vert også mykje nytta. Det mest kritiske i høve til Oslo, er først og fremst om det vert kansellering på morgonflyet.

Den tidlege avgangen til Bergen er svært viktig for Statens vegvesen for å komme fram til møte tidleg på føremiddagen i regionen. Det må ikkje gjerast endringar som fører til problem i så måte. Derimot er dei ikkje nøgde med at første flyet frå Bergen kjem så seint. Det er ønskeleg med ein tidleg avgang frå Bergen, helst med korrespondanse frå Stavanger. Elles saknar vi sterkt ein tidlegare avgang frå Bergen om ettermiddagen i tillegg til den om kvelden.

Statens vegvesen har også kontor i Førde og reiser ein god del med fly frå Førde. Det viktigaste i så måte er rutene til Oslo. Avgangane til Bergen vert brukt i liten grad. Dette heng det for ein stor del saman med at avgangstida til Bergen om morgonen er ulagleg. Her burde det vore ein tidlegare avgang. Statens vegvesen vil få ei monaleg ulempe om sambandet mellom Førde og Bergen vert redusert eller teke bort.

## **5. Vurderingar og konsekvensar**

Rapporten frå TØI/Møreforskning reiser fleire viktige prinsipielle problemstillingar som overgang frå FOT-ruter til kommersielle ruter, nedlegging av trafikksvake ruter, endra prisstruktur og endra krav i anbudsgrunnlaget til dei rutene som får fortsette som FOT-ruter.

Rapporten frå TØI/Møreforskning vil vere eit av fleire grunnlag for Samferdsledepartementet si avgjerd om anbudsruiter eller kommersielle ruter. Dei har utvikla eit kriteriesett for å evaluere FOT-rutene som grunnlag for m.a. tilrådingar om kva ruter som bør kommersialisert. Kriteriesettet er enkelt i si utforming og baserer seg på transportstandard og samfunnsøkonomi. Fylkesrådmannen er ikkje sikker på om dette kriteriesettet fangar opp alle dei moment som bør vere med i ei evaluering av FOT-rutene.

### *Kommersielle ruter mellom Oslo – Florø og Bergen – Florø.*

TØI og Møreforskning meiner det er grunnlag for kommersielle flyruter både mellom Oslo – Florø og Bergen – Florø sjølv om desse rutene i dag truleg går med underskot. Argumentasjonen er at desse rutene i dag har kr 0 i tilskot. Det vert rett nok peika på grunnlaget for kommersielle ruter er færre ruter og større fly. I tillegg er det peika på at overgang til kommersielle ruter kan føre til høgare prisar enn om rutene er FOT-ruter.

I Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008, artikkel 16 ligg det generelle prinsipp for forplikting til å yte offentlege tenester. Samferdsledepartementet kan pålegge slik forplikting på flyruter mellom ei lufthamn til ei anna som betener ei randsone eller ein utviklingsregion eller på svakt trafikerte ruter til ei regional lufthamn dersom det blir vurdert som viktig for den økonomiske utviklinga i den regionen som lufthamna betener. Forpliktinga skal berre gjelde i den grad det er nødvendig for å sikre at det vert gitt eit minstetilbod av ruteflygingar som tilfredsstillar fastsette krav til kontinuitet, regelmessighet, prisfastsetting og minstekapasitet som eit flyselskap ikkje ville teke på seg om dei berre skulle teke omsyn til eigne kommersielle interesser.

Flyrutene til/frå Florø går i gjeldande anbod med kr 0 i tilskot. Gjennom anbodssystemet på FOT-rutene har operatør sikra seg ein einerett på flygingar mellom Oslo – Florø og Bergen – Florø.

Samferdsleutvalet i Flora viser til eit tidlegare bystyrevedtak som seier at Flora lufthamn skal vere ei regional lufthamn med kommersielle ruter. Dersom det ikkje er mogleg å innføre kommersielle ruter permanent, ønskjer kommunen ei prøveordning med kommersiell drift. I høyringsmøte med Samferdsledepartementet 22. september vart det opplyst at det ikkje var aktuelt med ei slik prøveordning. Dersom rutene skal gå kommersielt, vert dei teke ut av FOT-systemet frå 2016. Då er det opp til operatørane å vurdere rutetilbod, frekvens og billettpris. Dersom det syner seg at det ikkje er grunnlag for å drive kommersielt etter ei tid og operatør legg ned rutedrifta, vil departementet måtte vurdere anbod gjennom FOT-rutesystemet på nytt. Dette kan ta noko tid.

Florø lufthamn har stor trafikk, både til Bergen og Oslo. Ein stor del av denne trafikken er knytt til oljeindustrien og helikoptertransport frå fastlandet og ut til installasjonane i Nordsjøen. For oljenæringa er det av stor interesse å halde kostnadene nede. Dersom prisane på flyreiser aukar og rutetilbodet vert redusert som følgje av kommersialisering, kan dette få store negative konsekvensar for passasjertrafikken over Florø lufthamn. Å oppretthalde rutene på Florø som FOT –ruter vil etter fylkesrådmannen si vurdering vere viktig både for privat og offentleg næringsliv i Florø-regionen.

Konsekvensane av å innføre kommersielle ruter på Florø kan verte eit dårlegare rutetilbod og høgare billettprisar for dei reisande. For privat og offentleg næringsliv er det avgjerande med eit tilfredsstillande rutetilbod til akseptable prisar. Fylkesrådmannen meiner dette best kan oppnåast gjennom FOT-ruter også i neste anbudsperiode frå april 2016.

### *Kommersielle ruter mellom Oslo og Ørsta/Volda*

På ruta Oslo – Ørsta/Volda tilrår TØI/Møreforskning uansett kommersiell drift på bakgrunn av at ruta allereie går eller bør gå med overskot. Fylkesrådmannen har ikkje sterke meiningar om

kommersialisering av denne ruta, men det vil truleg føre til at ruta frå Oslo til Sogndal via Ørsta/Volda på ettermiddag vil bli påverka av dette.

#### *Kommersielle ruter mellom Oslo - Førde*

TØI/Møreforsking viser til at ruta Oslo – Førde går med underskot i dag, men at denne ruta er nær balanse og bør vurderast overført til kommersiell drift. Kommunane og interesseutvalet for Førde lufthamn, Bringeland er klar på at det ikkje er ønskeleg med kommersielle ruter frå Førde. Fylkesrådmannen er samd i dette. Ein prisvekst på 15 – 30 % som følgje av kommersialisering av rutene mellom Oslo og Førde vil forverre konkurransesituasjonen til næringslivet i regionen. I tillegg kan rutetilbodet i verste fall bli redusert noko i høve til dag for å få god økonomi på ruta for operatør.

#### *Vidareføring av FOT-ruter*

TØI og Møreforsking tilrår at følgjande ruter bør vidareførast som FOT-ruter:

- Sogndal, Sandane og Ørsta/Volda mot Bergen
- Sandane - Oslo
- Sogndal – Oslo

For desse rutene vert det tilrådd krav til tal sete kvar veg på årsbasis, ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring samt ein moderat auke i maksimaltakst for å redusere avstanden til kommersiell prissetting og redusere behovet for auka tilskot.

Slik fylkesrådmannen oppfattar denne tilrådinga vil det bli opp til operatøren å finne fram til den best tenlege løysinga når det gjeld frekvens, flystørrelse og ruteføring. Dette kan i verste fall føre til eit dårlegare rutetilbod enn i dag - i alle fall på dei mest pressa rutene til/frå Oslo. På enkelte ruter er det behov for ei styrking når det gjeld setekapasitet, særleg på morgonrutene til Oslo og ettermiddagsrutene frå Oslo. Avgangen frå Sogndal til Oslo om morgonen har delt setekapasitet med reisande frå Sandane. Denne avgangen er som regel fulltinga lenge før avreise. Dette har ført til at mange må reise kvelden før eller på ein seinare avgang og kjem seg ikkje til Oslo til planlagt tid. Same problemet ser vi på avgangen frå Oslo på ettermiddag og kveld. Desse rutene bør styrkast med meir setekapasitet.

#### *Nedlegging av ruter*

Det er føreslege å legge ned rutene mellom Bergen og Førde med utgangspunkt i for låg trafikk. Det er også låg trafikk på rutene mellom Sogndal og Bergen. Denne ruta er tett kopla opp mot Sandane og Ørsta/Volda og er vanskeleg å legge ned. Ruta er difor føreslege vidareført som FOT-rute i nytt anbud.

Ved fleire høve har Sogn og Fjordane fylkeskommune peika på desse trafikksvake rutene og bedt om nye avgangar frå Bergen på ettermiddag. I dag har vi ein morgonavgang frå Førde og Sogndal til Bergen. Returen frå Bergen er først kl. 20:00 om kvelden. Dette fører til at mange reisande vel andre transportmiddel både til og frå Bergen eller berre heimatt frå Bergen. Ein avgang frå Bergen mellom 16:00 og 17:00 kan medverke til ein auke i tal passasjerar på dei rutene som er vurderte som trafikksvake.

Fylkesrådmannen meiner at ruta mellom Bergen og Førde ikkje bør leggest ned, men vidareførast. Departementet bør vurdere om det er mogleg å få inn ein retur frå Bergen til både Førde og Sogndal på ettermiddag.

#### *Maksimaltakst*

I rapporten frå TØI/Møreforsking er det føreslege å auke maksimaltaksten på FOT-rutene for å redusere avstanden til kommersiell prissetting og redusere behovet for tilskot. Maksimaltaksten er, etter fylkesrådmannen si vurdering, høg nok som den er i dag. Både offentlege og private verksemdar er avhengige av eit godt rutetilbod til ein akseptabel kostnad. Mange verksemdar har problem med å takle dei høge takstane på flyreisene slik dei er i dag. Ein auke i maksimaltaksten kan forverre situasjonen og føre til problem for delar av kundemassen. Det bør ikkje vere eit mål i seg sjølv å redusere avstanden til kommersiell prissetting. Ei slik tilnærming vil truleg føre til at FOT-rutene vert gjort om kommersielle ruter på eit seinare tidspunkt.

Det bør heller ikkje vere eit argument i departementet si vurdering av FOT-rutene at ein auke i maksimaltaksten reduserer behovet for tilskot. Dette er ein politikk som rammar distrikt med store utfordringar frå før.

## **6. Konklusjon**

Fylkesrådmannen ser at det kan vere av interesse for Samferdsledepartementet å få overført enkelte ruter frå FOT-rutesystemet til kommersielle ruter. For eit distriktsfylke som Sogn og Fjordane vil det likevel vere avgjerande og viktig med eit godt rutetilbod til ein akseptabel pris. Etter fylkesrådmannen si vurdering har vi eit relativt godt og tilfredsstillande flyrutetilbod innanfor dagens FOT-regime.

Rutetilbodet i Sogn og Fjordane bør difor vidareførast i sin heilheit gjennom statleg kjøp av flyrutetenester også i neste fire-årsperiode. Innkome merknader tyder på at dei aller fleste er nøgde med det rutetilbodet som er i dagens ruteopplegg. Fylkesrådmannen meiner det er nødvendig med forpliktande offentleg tenesteyting på flyrutene til/frå Sogn og Fjordane for å sikre at det vert gitt eit minstetilbod av ruteflygingar som tilfredsstillar fastsette krav til kontinuitet, regelmessigheit, prisfastsetting og minstekapasitet som eit flyselskap ikkje ville teke på seg om dei berre skulle teke omsyn til egne kommersielle interesser.

Fylkesrådmannen ser det som positivt at dei aller fleste rutene vert føreslegne vidareførte som FOT-ruter, men meiner at staten bør stille krav til frekvens, flystørrelse og ruteføring som i dag gjennom nytt anbod. I tillegg bør det sikrast at dei mest pressa rutene får betra setekapasitet. Dette gjeld særleg avgangane til Oslo om morgonen og frå Oslo på ettermiddag/kveld.

Fylkesrådmannen ser det som lite aktuelt å legge ned trafikksvake ruter mellom Sogn og Fjordane og Bergen. Departementet bør vurdere nærare kvifor rutene mellom Førde, Sogndal og Bergen har liten trafikk. Løysinga på dette kan vere å sette inn en retur frå Bergen både til Sogndal og Sandane på ettermiddag mellom kl. 16:00 og 17:00.

Det er føreslege å auke maksimaltaksten på FOT-rutene for å redusere avstanden til kommersiell prissetting og redusere behovet for tilskot. Maksimaltaksten er høg nok som den er i dag. Maksimaltaksten på FOT-rutene bør ikkje aukast ut over dagens nivå.