



Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

MOTTATT

3 NOV 2010

Vår ref.: 200800043-22 / N41

Lillehammer, 1. november 2010

Deres ref.:

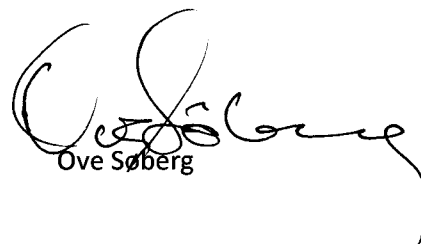
Anbud på regionale ruteflyginger i Norge fra 1. april 2012 - Høringsvar

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 04.06.2010 om ovennevnte.

Oppland fylkeskommune skal behandle sin uttalelse med prioriteringer i fylkesutvalgets møte 09.11.2010 og vi oversender vedlagt saksinnstillingen til nevnte møte. Fylkesutvalgets vedtak vil bli oversendt umiddelbart etter møtet.

Med hilsen


Jørn Prestsæter


Ove Søberg

Vedlegg: Innstilling i FU-sak



Arkivsak-dok. 200800043-16
Arkivkode N41
Saksbehandler Ove Søberg

Saksgang
Fylkesutvalget

Møtedato
09. 11. 2010

**ANBUD PÅ REGIONALE FLYRUTER I NORGE FRA 1. APRIL 2012 - HØRING OM
FLYRUTER PÅ FAGERNES LUFTHAVN, LEIRIN**

Forslag til

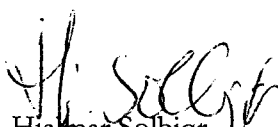
VEDTAK

Fylkesutvalget er enig i de synspunkter som framkommer i saksinnstillingen og prioriterer et rutetilbud som gir forutsigbarhet og tillit hos de reisende. Følgende forhold vektlegges:

- Rutetider tilpasset de reisendes behov med nattparkering og tidlig avgang fra Fagernes lufthavn med god korrespondanse på Gardermoen. Dette er viktigere enn flystørrelsen.
- Krav til regularitet og punktlighet.
- Gjennomgående bagasjehåndtering gjennom samarbeid med andre flyselskap.

Det bør legges til rette for et anbud som muliggjør et utvidet rutetilbud til Trondheim og/eller Bergen.


Bernt M. Tordhol
Fylkesrådmann


Hjalmar Solbjør
Ass. fylkesrådmann

Vedlegg (elektronisk): Høringsuttalelser

SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet har bedt om innspill til utforming av nytt anbud på flyrutene på kortbanenettet. Etter drøfting med lokale aktører i Valdres prioriteres det et ruteopplegg som innebærer nattstasjonering på Leirin som muliggjør tidlig ankomst til Gardermoen og god korrespondanse med ruter ut fra Gardermoen.

SAKSINNSTILLING

Høringsbrev

I brev av 04.06.10 til fylkeskommuner som blir berørt av nytt anbud på de regionale flyruter, orienterer Samferdselsdepartementet om at de er i ferd med å starte opp arbeidet med et nytt anbud på disse rutene gjeldende fra 1. april 2012.

Kjøp av regionale flyruter skjer i dag i henhold til rådsforordning (EØF) nr 2408/92 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Felleskapet. Det er vedtatt nytt regelverk av EU, rådsforordning 1008/2008, men denne er ennå ikke implementert i norsk rett.

Gjennom det nevnte brevet er fylkeskommunene invitert til å komme med innspill til utformingen av anbud på flyrutene. Hovedmålsetningen med høringen er å klargjøre fylkeskommunens vurderinger og prioriteringer mht de krav som skal gjelde for forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT) og anbudet for regionale ruteflyginger i neste anbudsperiode.

Høringsmøte

Som en del av høringsprosessen la departementet opp til høringsmøter med fylkeskommunene før de skriftlige innspillene til departementet og Oppland fylkeskommune møtte Samferdselsdepartementet 31.08.10 med følgende agenda:

1. Orientering fra departementet om utviklingen på anbudsrutene
2. Anbudsprosessen fram mot 1.4.2012
3. Drøfting av utforming av FOT-kravene

Før møtet i Samferdselsdepartementet hadde fylkeskommunen, Valdres Natur- og Kulturpark, Valdres Næringsforum og Avinor (Leirin) drøftet elementer som en antok ville være relevante å ta opp i møtet med departementet.

Fra møtet med departementet kan følgende oppsummeres:

Ad pkt 1

Samferdselsdepartementet orienterte først om status for FOT-anbudene. Ca 10 % av flypassasjerer innenlands kjører med FOT-rutene. Tilskuddet til rutene er i 2010 ca 656 mill kr og med om lag 1 mill reisende blir hver billett subsidiert med ca 656 kr.

Det har vært anbud på hele kortbanenettet fra 1996. Leirin var tidligere ute med Coast Air fra 1990. Med det kortbanenettet som er i dag, er det kun Dash 8 som kan trafikkere de fleste rutene. Dette begrenser konkurransen fra andre flyselskap enn Widerøe.

I tilknytning til drøfting om rullebanelengde og forestående opprusting, redegjorde Oppland fylkeskommune for charterprosjektet som nå er i gang. Prosjektet innebærer et betydelig engasjement fra reiselivsnæringen i Oppland og Buskerud - både Hemsedal og Geilo deltar i prosjektet.

Ad pkt 2

Etter høringsmøtene som nå gjennomføres og høringssvar med frist 1. november 2010, legges arbeidet med anbudsdokument opp til at anbudsutlysingen skjer våren 2011. Det legges ikke opp

til flere møter mellom fylkeskommunene og SD før ferdigstillelse av dokumentet.

I den nye EU-forordningen (ikke ferdigbehandlet i Norge), blir anbudsperioden forlenget fra dagens 3-årige avtaler til 4 år (5 år i spesielle situasjoner).

Det gjennomføres nå en evaluering av de anbudsrunderne som så langt er gjennomført. TØI har fått dette oppdraget og de skal være ferdig før jul.

Ad pkt 3

OFK redegjorde for de erfaringene man har hatt gjennom de ulike anbudsrunderne, og særlig situasjonen i dag med dårlig regularitet og punktlighet. Ruten ble ikke markedsført og antall reisende var i 2010 nær det laveste som har vært i de åra det har vært rutedrift. Det ble opplyst at den dårlige regulariteten var rapportert fra flyplassen og sanksjoner ble vurdert. DAT/DOT hevdet at årsaken til avvikene i hovedsak lå utenfor deres ansvar. SD anbefaler at vi på ny tar kontakt med DAT/DOT (det kan opplyses at dette nå er gjort og det har vært positiv kontakt).

Rutetidene er også dårlig tilpasset reisemønsteret fra/til Valdres, hvor tidligere undersøkelser har vist at ca 70 % av de reisende skal videre ut fra Gardermoen, dvs at Oslo er ikke reisemålet. Det er derfor nødvendig at ruten gjør det mulig å nå de fleste avgangene som går ut fra Gardermoen om morgenen.

OFK skisserte forslagene til nye ruter med koblinger mot Vestlandet (og eventuelt Trondheim). Det var tidligere sett mest på forbindelse til Sogndal, men det kan også være aktuelt med andre koblinger, eksv Førde eller Florø. Dette vil også innebære mulig rute videre til Bergen. Det var lagt opp til kombinasjoner med Vestlandet i forrige anbud, men det var ingen tilbud på dette.

OFK ønsket fortsatt stort fly (minimum 30 seter), bl.a. begrunnet med kurs- og konferanse-markedet.

Departementet anbefalte at høringsuttalelsen var så konkret som mulig mht nye ruteløsninger.

Prioriteringer av ruteløsninger

Ved planleggingen og utbyggingen av Fagernes lufthavn ble det lagt til grunn at det skulle etableres et ruteopplegg som knyttet flyplassen til rutenettet på Vestlandet. Dette har vært et ønske fra regionen og fylket i de tidligere høringsrunderne som er gjennomført i forbindelse med ruteanbudene. Prioriteringen er i liten grad tatt hensyn til i anbudene og selv om det var lagt opp til kombinasjoner forrige anbud, ble det ikke gitt tilbud.

I forberedelsene til høringssvaret nå har det vært et godt samarbeid med lokale aktører i Valdres og det er gitt uttalelser fra Valdres Natur- og Kulturpark, Valdres Destinasjon AS, Valdres Næringsforum BA og Nord-Aurdal kommune. Likeens har Avinor (lokalt) gitt positive innspill i drøftingene.

Det som har vært vesentlig for alle som har vært involvert i prosessen er at det nå kommer et tilbud som er forutsigbart og som de reisende har tillit til. Dette innebærer at ruten må ha nattstasjonering på Fagernes lufthavn, Leirin, slik at en har større sikkerhet for en tidlig avgang og god korrespondanse med de fleste flyene ut fra Gardermoen. Tidligere undersøkelser viser at ca 70 % reiser videre fra Gardermoen. Det er mindre avgjørende at flyruten kjøres med et stort fly (mer enn 30 seter).

Følgende prioriteringer gis derfor for et nytt rutetilbud på Fagernes lufthavn, Leirin:

1. prioritet

I de senere årene har vi ofte opplevd store problemer med regularitet og punktlighet, og konsekvensen har vært at publikum har mistet tillit til flyruten slik at andre reisemåter er blitt valgt. Det vil derfor være overordnet at vi får et rutetilbud som innebærer nattparkering på Fagernes lufthavn, Leirin, og vår prioritering er derfor et rutetilbud som innebærer tidlig start fra Fagernes.

Fagernes (VDB)	0715 - 0745	OSL	0815 - 0845 VDB
Fagernes	0915 - 1000	TRD	1530 - 1615 VDB
Fagernes	1645 - 1715	OSL	1800 - 1830 VDB

Denne prioriteringen med et fly dedikert for rutetilbudet til/fra Fagernes lufthavn gir mulighet til et utvidet tilbud med rute til Trondheim. I en kort periode vinteren 2008 var det et slikt rutetilbud Fagernes- Trondheim og selv uten markedsføring var det nær like mange reisende på denne strekningen som til Gardermoen. Denne ruten vil i tillegg til å være et tilbud for lokalbefolkningen i Valdres, også være et godt alternativ for reisende fra Hallingdal og indre del av Sogn. Alternativt kan ruten med avgang fra Fagernes 0915 gå til Bergen (slik det tidligere har gjort).

2. prioritet

Et alternativ til forslaget ovenfor er koblingen mot Vestlandet slik dette er tatt opp tidligere. Det er da foreslått koblinger til ruter fra Sogndal, men enkelte av disse er avganger som kommer fra Sandane eller Ørsta/Volda og en ny mellomlanding vil i så fall virke ekstra belastende. Ruter fra andre steder vil innebære lengre flystrekker før mellomlanding og en relativt mindre økning i flytid enn fra Sogndal (vi tar ikke stilling til valg av flyplass).

Vestland	xxxx - 0715	VDB	0745 - 0815 OSL
Oslo	0845 - 0915	VDB	0945 - xxxx Vestland
Vestland	xxxx - 1615	VDB	1645 - 1715 OSL
Oslo	1800 - 1830	VDB	1900 - xxxx Vestland

Forutsetning for begge alternativ

Ruteføring

Flyruta må starte på Fagernes/Vestlandet om morgenen – slik at de reisende er på Gardermoen tidnok til å nå de viktigste morgenavgangene med fly ut fra Oslo og kan være i Oslo sentrum til kl 0900.

Tilsvarende argumenter (mht korrespondanse) tilsier at ettermiddagsrutene må starte på Fagernes/Vestlandet og returene dit om ettermiddagen.

Flystørrelse

I og med at det prioriteres et rutetilbud med nattparkering på Fagernes, legger dette føringer på flystørrelsen. Det er i dag hangar med plass til fly med 15-19 seter og det blir derfor i denne omgang prioritert fly med denne størrelsen.

Ved kobling mot rutenettet på Vestlandet og tidlige avganger derfra, vil begrensningen i flystørrelse ikke være avgjørende. Det er utvilsomt at kravene til standard, komfort og service blir vektlagt, og større fly, minst 30 seter, gir et bedre tilbud enn alternativer med 15-19 seter.

For Fagernes lufthavn – som har et spesielt stort trafikkpotensial i reiselivsrelaterte reiser samt kurs- og konferansemarkedet – vil mindre fly være begrensende for dette markedet, men tilliten til flyruten med nattparkering på Fagernes er avgjørende for prioriteringen.

Øvrige momenter til tilbudet

Det bør stilles krav til bagasjehåndtering slik at denne er gjennomgående og i samarbeide med andre flyselskap. Det må også være krav til en billettpolicy i samsvar med det som ellers gjelder i flymarkedet (spesiell tilbud o.l.).

Det må også stilles krav til punktlighet og regularitet med mulighet for sanksjoner dersom avvikene blir hyppige og omfattende.

Det må stilles strenge krav til flyoperatørens økonomiske soliditet. Fagernes lufthavn har to ganger opplevd at operatørene har måttet avvikle rutedriften av økonomiske årsaker.

Nærmere om punktene i høringsbrevet

Ivaretagelse av lokale synspunkter

Som nevnt innledningsvis ivaretas regionens interesser gjennom samarbeidet mellom fylkeskommunen, kommunene og Valdres Natur- og Kulturpark som ivaretar de felles regionale interessene. I tillegg er næringslivet i regionen involvert i prosessen med høringssvaret.

Gjennom et større prosjekt med lokal forankring vedr. utenlandstrafikk (charter og rute) til Valdres og de omliggende distrikter, deltar de store reiselivsdestinasjonene i regionen.

Forhold til helseforetak mv.

Fagernes lufthavn har begrenset betydning for Helse Sør-Øst RHF med hensyn til pasienttransport til sykehusene i regionen. Men det er ingen tvil om at flyplassen har en viktig funksjon for andre helseforetak i regionen - eksempelvis Helsesportssenteret på Beitostølen.

Utviklingsregion – og betydning av flyruta

Valdres er en typisk bygdeutviklingsregion – og har nå gjennom etableringen av Valdres Natur- og Kulturpark, etablert seg som landets første natur og kulturpark med spesielt vekt på bl.a. økt verdiskapning innen reiseliv/landbruk.

Fagernes lufthavn og flyruta er her svært viktige elementer, og flyruta er også grunnlaget for den videre satsing på flytrafikk fra/til utlandet. Det er grunn til å nevne at det nå er opprettet et prosjekt "Charter til FjellNorge" med mål å skaffe chartertrafikk til Fagernes lufthavn, Leirin, sommer og vinter. Prosjektet er i utgangspunktet ment å vare tre år, men intensjonen er en forlengelse i ytterligere to år. Prosjektet omfatter ikke bare nrområdene til flyplassen, men også reiselivsdestinasjoner i Buskerud (Geilo og Hemsedal) er involvert. Prosjektet har en ramme på 2,0 mill kr per år i tre (fem) år, med lik fordeling mellom offentlige og private bidragsytere.

Befolkningsgrunnlaget i regionen er ca 18 000, og det er mer enn 20 000 kommersielle gjestesenger innen 1 times kjøring.

Infrastruktur i regionen

Valdres har svært lang veg til nærmeres flyplass – jfr. at Gardermoen ligger ca. 190 km fra Fagernes med bil, og i praksis 235 km med buss da disse i all hovedsak vil gå via Oslo.

Selv om ca 70 % av de reisende til/fra Fagernes lufthavn kommer med eller reiser videre med fly fra Gardermoen, er det også viktig å tilrettelegge for at flyruta blir mer tjenelig for reiser til/fra Oslo med hyppigere avganger.

I motsetning til nabodalforene har Valdres ikke jernbane, og selv om det er et brukbart busstilbud til Oslo, har regionen satset store midler lokalt på å utvikle et godt flytilbud med basis i et veltilpasset ruteflyopplegg. Dette er vurdert som nødvendig for sikre en tífredsstillende økonomisk utvikling i regionen.