

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO
postmottak@sd.dep.no

Høringsuttalelse i forbindelse med anbud på regionale ruteflygninger i Sør-Norge fra 2020.

Samferdselsdepartementet meddeler i brev av 27.02.2018 at høringsrunde og drøftingsmøter ønskes gjennomført i forbindelse med nytt anbud på regionale ruteflygninger i Sør-Norge. Flyruten Ørland-Oslo er i dag ikke en del av FOT-rutene. Som statlig flyplass, med dokumentert behov for direkterute, bør ruten OLA-OSL vurderes opp mot ruter som i dag er inne i ordningen.

Kommunen stiller seg uforstående til at flyruten Ørland-Oslo ikke er innlemmet i vurderingen i dokumentet utarbeidet av TØI og Møreforskning. I 2010 (2012-2016) anbudsrunde ble våre representanter meddelt i samtaler med departementet at OLA-OSL ikke var vurdert siden kampflybasevedtaket ennå ikke hadde blitt gjort. En evalueringsrapport fra TØI vedr. anbudsordningen sier at «rute fra Ørland bør vurderes hvis de får ny base for Luftforsvaret». Til tross for dette ble Ørland-Oslo heller ikke vurdert i anbudsrunde 2014 (2016-2020) selv om Ørland flystasjon da hadde blitt vedtatt av Stortinget som lokalisering for Norges kampflybase. Nå ser vi at Ørland-Oslo heller ikke i 2018 (2020-2024) har blitt vurdert opp mot eksisterende ruteopplegg. Etter et møte i samferdselsdepartementet i fjor høst, satt våre representanter igjen med inntrykk av at man skulle få gi innspill til vurderingen før den ble sendt ut til høring.

Noe forenklet kan man si at Rapport nr. 1801, «Forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter i Sør-Norge» gjør to vurderinger av de ulike flyrutene:

1. Finne ut om reisekostnad hvis rimeligste alternativ transport benyttes er større enn generaliserte reisekostnader (summen av passasjerenes samlede reisekostnader). Hvis større så bør FOT vurderes.
2. Oppfyllelse av tilgjengelighetskriterier; som gir en indikasjon på hvor lett/vanskelig tilgjengelig hovedstad, internasjonale flytilbud og regionalsykehus er.

Vår analyse viser at:

1. For Ørland er rimeligste alternative transport (GKB) større enn generaliserte reisekostnader (GKF) [GKB>GKF] uansett om en benytter veg, veg/fly TRD-OSL eller båt/fly TRD-OSL. Dette indikerer at FOT for OLA-OSL bør vurderes.
2. Ørlands behov er større enn de andre lufthavnene når det gjelder oppfyllelse av tilgjengelighetskriteriene.

Konklusjon: FOT for OLA-OSL bør vurderes og tilgjengelighetsbehovet er stort.

Generaliserte sammenlignet med alternative transportkostnader

Under er tallmateriale fra vår egen analyse av transportkostnadene.

GKB (rimeligste alternative transport)

Alt 1. Landevei = 3833

Alternativ 2a. Værnes via Brekstad-Valset fergesamband = 3420

Alternativ 2b. Værnes via Rørvik-Flakk fergesamband = 3566

Alt 3. Båt og buss og fly fra Værnes = 2906

GKF (generaliserte reisekostnader)

OLA-OSL = 2565

For Ørland – Oslo er GKB større enn GKF uansett hvilken alternativ transport man bruker. FOT for OLA-OSL bør derfor vurderes.

Tilgjengelighetskriterier

Sammenligninger med andre flyruter som p.t. har et FOT-tilbud viser at Ørland bør innlemmes i ordningen. Som vist under, ser man at Ørland har større behov for å være del av FOT-ordningen enn samtlige andre lufthavner i dagens ordning. Vi har lagt til Ørland i Tabell 9.1 (som viser oppfyllelse av tilgjengelighetskriteriene) ved å følge kriteriene som foreslått i Rapport 1801.

Vi ser oss også nødt til å korrigere rapporten for faktiske feil. Hverken grønn eller gul standard er oppfylt, så Røros skal kategoriseres som rød når det gjelder et internasjonalt flytilbud (definert som Oslo ifølge rapporten). Det ble også funnet feil for Sogndal og Sandanes vedkommende som skal havne i gul (ikke rød) standard når det gjelder tilgang til by med regionsykehus ifølge rapportens egne definisjoner.

Med Ørland innlemmet i vurderingen, og bruk av samme logikk, viser tabellen under at det er kun Røros og Ørland som scorer «rødt» på hovedstadskriteriet selv ved bruk av alternativ flyplass, noe som skyldes relativt lang avstand til nærmeste flyplass. For Ørlands vedkommende inkluderer dette også bilferge med usikkerheten det innebærer. Dette tilsier at Røros **og Ørland** er klare kandidater for et flytilbud mot Oslo, ut fra dette rammeverket.

Tabell 9.1 Oppfyllelse av tilgjengelighetskriterier for kommunesentre tilknyttet aktuelle lufthavner

	Kriterier			
	1	2	3	
	Hovedstad	Internasjonale flyruter	By med regionsykehus	
Florø				
Transport langs bakken				
Transport langs bakken og fly via Førde				
Foreslått flytilbud				
Førde				
Transport langs bakken				
Transport langs bakken og fly via Florø				
Foreslått flytilbud				
Sogndal				
Transport langs bakken			X	X - Dette er feil.
Transport langs bakken og fly via Førde				
Foreslått flytilbud				
Sandane				
Transport langs bakken			X	X - Dette er feil.
Transport langs bakken og fly via Sogndal eller Førde				
Foreslått flytilbud				
Ørsta/Volda				
Transport langs bakken				
Transport langs bakken (fly via Ålesund/Vigra vurdert)				
Foreslått flytilbud			Trondheim via Oslo	
Røros				
Transport langs bakken		X		X - Dette er feil.
Transport langs bakken (fly via Trondheim/Væres vurdert)			Fly uaktuelt	
Foreslått flytilbud			Fly uaktuelt	
Ørland				
Transport langs bakken				
Transport langs bakken (fly via Trondheim/Væres vurdert)			Fly uaktuelt	
Foreslått flytilbud			Fly uaktuelt	

Rangerer man lufthavnene etter tilgjengelighetskriteriene får man følgende liste: (rød = Ikke Oppfylt, gul=Tilfredsstillende Standard):

Ørland: 3R, 1G
Røros: 3R
Ørsta/Volda: 2R, 4G
Sandane: 2R, 4G
Sogndal: 2R, 4G
Førde: 2R, 4G
Florø: 2R, 2G

Det er mange grunner til at Ørland-Oslo bør være del av FOT-rute opplegget. Vi har laget og vedlagt et dokument som understreker hvorfor et pålitelig flytilbud til Oslo er vitalt for den økonomiske framtiden i utviklingsregionen trøndelagskysten.

Ørland flystasjon er en statlig (militær) flyplass. Den er bygd, opprettholdes, utvikles og driftes av statlige midler. Ørland lufthavn er kommunalt eid og driftes delvis med kommunale midler og delvis med statlig tilskudd.

Vår egen analyse, viser at flyruta Ørland – Oslo bør vurderes ut fra kriteriene satt fram i Rapport 1801 og den viser at Ørland har et større tilgjengelighetsbehov enn rutene som allerede er inne i ordningen.

Vi ber om at det blir gjort en vurdering av Ørland – Oslo ruten på lik linje med andre lufthavner i Rapport 1801, «Forslag til offentlige kjøp av regionale flyruter i Sør-Norge» **før** dette anbudet går til politisk behandling og legges ut.

Ørland kommune ber også om et møte med samferdselsdepartementet før det endelige anbudet går til politisk behandling.

Med hilsen,
Tom Myrvold,
Ordfører