

Oppsummering av høringsinnspel til ny konkurranse om regionale ruteflygingar i Sør-Norge frå 2020



Innhold

Avery Dennison NTP	3
Kaupanger Næringsforening	4
Høgskulen på Vestlandet.....	5
Sogndal kommune.....	6
Rocketfarm AS og Nlink AS.....	7
Digital Etikett AS.....	8
Flora kommune	9
Statens vegvesen.....	10
Sogn og Fjordane Næringsråd, referat frå møte med næringslivet og flyplasskommunane.....	11
Sogndal kommune, Sogn Regionråd og Sogn Næring	12
Interesseutvalet for Førde lufthamn, Bringeland.....	13
Sogn Næring as.....	14
Nordfjordrådet	15
Sogn og Fjordane næringsråd.....	16
Visit Sognefjord as	18
Sogn Regionråd.....	19
NHO Vestlandet.....	20
Fylkesmannen i Sogn og Fjordane.....	21

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Avery Dennison NTP</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eit godt flytilbod ved Sogndal lufthamn Haukåsen viktig. • Dagens tilbod ikkje godt nok for å sikre vekst og utvikling for Avery Dennison NTP si verksemd eller for Sogn. • Låg regularitet og høge prisar gir ikkje eit fleksibelt og godt nok tilbod for dei tilsette. • Stort behov for transport av varer til Oslo. All eksport frå Gaupne til Europa går med fly frå Haukåsen. • Har krav om ein dag leveringstid frå Gaupne til alle europeiske byar for å konkurrere med lokale konkurrentar i europa. Det har vore avgjerande med ein lokal flyplass med rute kl. 18:00 • NTP har eit stort behov for transport av folk, både selgarar, teknikarar, kundar, leverandørar m.m. • Behovet for betre flyforbindelsar mot Bergen vil auke i åra framover • Mot Oslo vil behovet alltid vere til stades. <p>Nattstasjonerte fly</p> <ul style="list-style-type: none"> • I dag er det ikkje nattstasjonert fly på Haukåsen. Dette skapar mykje forseinkingar og kanselleringar, særleg om vinteren. Reisande frå Sogn tør ikkje stole på at morgonflyet går og reiser alternativt eller tek kveldsflyet dagen før. • Med eit nattstasjonert fly vil regulariteten bli betre med sikrare avgangar om morgonen. Vil også få fleire plassar til rådvelde frå Sogndal. Stabile avgangar på morgonen vil gje auka etterspurnad. <p>Fleire direkteruter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mellomlanding tek unødvendig mykje tid – folk vel alternative reisemåtar. <p>Returruter som gir ein normal arbeidsdag</p> <p>Returfly-tilbodet til Sogndal gjer det vanskeleg å korrespondere med andre fly, både innland og utland. Utan eit returtilbod frå dei store byane, vert det mindre attraktivt å reise ut med tidlegare fly.</p> <p>Ber om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • at det sett vert som vilkår om nattstasjonert fly ved Sogndal lufthamn, Haukåsen • at vi får fleire direkteruter til/frå Sogndal og at returane gir betre moglegheiter for dagsturar mot Oslo og Bergen. <p>Dette vil eit viktig grunnlag for vekst og velferd i regionen.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Kaupanger Næringsforening</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kaupanger næringsforening sine medlemsbedrifter (66 bedrifter). • Dagens tilbud ikkje godt nok for å sikre vekst og utvikling. • Det er vanskeleg å kunne delta i nasjonale fora med manglande regularitet og passande avgangar. • Høge prisar • Må ofte prioritere vekk reiser - i alle fall med fly. • Låg regularitet og høge prisar gir ikkje eit fleksibelt og godt nok tilbud for tilsette og innbyggjarar og reduserer konkurransekraft i eit sterkt veksende reiseliv. • Behovet for betre flyforbindelsar mot Bergen vil auke i åra framover • Mot Oslo vil behovet alltid vere til stades. <p>Nattstasjonerte fly</p> <ul style="list-style-type: none"> • Med nattstasjonerte fly, vil regulariteten bli langt betre. Vi vil få sikre avgangar på morgonen. I tillegg vil vi få fleire plassar til rådvelde frå Sogndal, utan halvfulle fly frå Sandane Stabile avgangar på morgonen vil gi auka etterspurnaden. Dette vil òg kunne gi høgare kabinfaktor på returfly til Sogndal. <p>Fleire direkteruter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Næringslivet treng fleire direkteruter. Mellomlandingar tek unødvendig mykje tid og folk vel alternative reisemetodar. Det ser vi tydeleg etter at direkteruta mot Oslo kl. 13.30 vart fjerna. <p>Returruter som gir ein normal arbeidsdag</p> <ul style="list-style-type: none"> • Returfly-tilbodet til Sogndal gjer det vanskeleg å korrespondere med andre fly, både innland og utland. Skal ein på dagstur til Oslo eller Bergen, går første fly heim etter normal arbeidsdag kl. 20:00. Rutetilboda til/frå Oslo og Bergen er viktige for både eit aktivt næringsliv, men også for å kunne utnytte kapasiteten på flya betre. <p>Ber om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • at det sett vert som vilkår om nattstasjonert fly ved Sogndal lufthamn, Haukåsen i komande konsesjonsrunde • at vi får fleire direkteruter til/frå Sogndal og at returrutene gir betre moglegheiter for dagsturar mot Oslo og Bergen. • • Dette vil eit viktig grunnlag for vekst og velferd i regionen

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Høgskulen på Vestlandet</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eit godt flytilbod ved Sogndal lufthamn Haukåsen er svært viktig for HVL. Høgskulen er storforbrukar av flyreiser, dagens tilbod er ikkje godt nok med tanke på å bygge ein konkurransedyktig og integrert høgskule med ambisjonar om å tene heile Vestlandet. • Samanslåinga av dei tidlegare 3 høgskulane i Stord/Haugesund, Bergen og Sogn og Fjordane til Høgskulen på Vestlandet har medført auka reiseverksemd. • HVL med 3000 studentar og 300 tilsette ved Campus Sogndal er avhengig av eit godt og påliteleg flytilbod ved Haukåsen lufthamn for vere ein konkurransedyktig lærestad. <p>• Dette må til for å dekke desse behova:</p> <p>Nattstasjonerte fly</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utan nattstasjonerte fly må fly lande før morgonflyet kan ta av. Dette skapar mykje forseinkingar og kanselleringar, særleg om vinteren. Reisande reiser alternativt, eller tek kveldsflyet dagen før. • Nattstasjonerte fly vil gje ein langt betre regularitet med sikre avgangar om morgonen. I tillegg vil det bli fleire plassar til rådvelde frå Sogndal utan halvfulle fly frå Sandane. I dag er morgonflyet fullt frå Sogndal. Mange må reise på andre tider eller på andre måtar. Stabile avgangar på morgonen vil gje auka etterspurnad. <p>Returruter som gir ein normal arbeidsdag</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilsette ved Campus Sogndal har mange dagsturar til Bergen og Oslo, ikkje minst til Bergen etter fusjonen til HVL. Det er eit sterkt ønskje om å reise heim i rimeleg tid etter vanleg arbeidstid. I dag er første moglegheit kl. 20:00 frå Bergen og Oslo og er heime rundt 21:30. Dette gir dårlege vilkår for familieliv eller deltaking i ulike fritidsaktivitetar. • Tilsette ved Sogndal Campus har brukt det dårlege flysambandet til Bergen som argument mot å ta på seg leiaroppgåver med personalansvar på tvers i organisasjonen. • Returfly-tilbodet til Sogndal gjer de vanskeleg å korrespondere med andre fly, både innland og utland. <p>Fleire direkteruter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ønskjer direkteruter. Mellomlandingar tek unødvendig mykje tid og folk vel alternative reisemåtar. Ser det tydelege etter at direkteruta til Oslo 13:30 er fjerna. Det same gjeld på helg. <p>Høgskulen på Vestlandet ber om at det blir sett vilkår om nattstasjonert fly ved Sogndal lufthamn Haukåsen komande konsesjonsrunde, at returrutene gir betre vilkår for dagsturar til Bergen og Oslo og at vi får fleire direkteruter til/frå Sogndal.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
Sogndal kommune	<p>Eit godt flytilbod ved Sogndal lufthamn Haukåsen er svært viktig for nye Sogndal kommune. Dagens tilbod er ikkje godt nok for å sikre vekst og utvikling for den nye kommunen og for Sogn. Låg regularitet og høge prisar gir ikkje eit fleksibelt og godt nok tilbod for næringslivet og innbyggjarane.</p> <p>Å vere ein region med fleire parallelle fusjonsprosessar, aukar behovet for eit betre flytilbod. Behovet for betre flyforbindingar mot Bergen vil auke i åra som kjem, med ein høgskule og fylkeskommune i samanslåing. Mot Oslo vil behovet alltid vere der, då mange hovudkontor og fagmiljø er lokalisert i hovudstaden, samtidig som mange reisande må via Gardermoen for reise til inn- og utland.</p> <p>Vi meiner dette må til for å dekke desse behova:</p> <p>Nattstasjonerte fly</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utan nattstasjonerte fly, må det lande fly på Haukåsen før morgon-flyet kan ta av. Dette skapar mykje forseinkingar og kanselleringar, særleg om vinteren. Det medfører at folk reiser alternativt, eller tek kveldsflyet dagen før. • Med nattstasjonerte fly, vil regulariteten bli langt betre. Vi vil få sikre avgangar på morgonen. I tillegg vil vi få fleire plassar til rådvelde frå Sogndal, utan halvfulle fly frå Sandane. I dag er morgonflyet ofte fullt frå Sogndal, og mange må reise på andre tider eller på andre måtar. Stabile avgangar på morgonen vil gi auka etterspurnaden. <p>Fleire direkteruter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ønskjer direkteruter. Mellomlandingar tek unødvendig mykje tid og folk vel alternative reisemåtar. Ser det tydelege etter at direkteruta til Oslo 13:30 er fjerna. Det same gjeld på helg. <p>Returruter som gir ein normal arbeidsdag</p> <ul style="list-style-type: none"> • Returfly-tilbodet til Sogndal i dag gjer det vanskelig å korrespondere med andre fly, både innland og utland. Skal ein på dagstur til Oslo eller Bergen, går første fly heim etter normal arbeidstid, klokka 20.00. Køyrrer ein frå Bergen klokka 16.00, er ein heime før flyet landar. Dette vert òg nemnd i rapporten frå Møreforsk (s.30) at «... turen tilbake til Sogndal er mer problematisk enn utreisen ...». Utan eit godt returtilbod frå storbyane, blir det mindre attraktivt å reise ut med tidlegare fly. <p>Sogndal kommune ber om at det vert sett vilkår om nattstasjonert fly ved Sogndal lufthamn Haukåsen i komande konsesjonsrunde, at vi får fleire direkteruter til/frå Sogndal og at returrutene vil gje betre moglegheit for dagsturar mot Oslo og Bergen.</p> <p>Dette vil gi oss eit viktig grunnlaget for å skapa vekst og velferd i vår region. Eit godt flytilbod med nattstasjonert fly er eit satsingsområde for nye Sogndal kommune, og kommunen har løvd 1 mill. i støtte over infrastrukturmidlar til utbygging av hangar på Sogndal lufthamn.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Rocketfarm AS og Nlink AS</p>	<p>Eit godt flytilbod ved Sogndal lufthamn Haukåsen er svært viktig for Rocketfarm AS og Nlink AS. Dagens tilbod er ikkje godt nok for å sikre vekst og utvikling for vår verksemd eller for Sogn. Låg regularitet og høge prisar gir ikkje eit fleksibelt og godt nok tilbod for våre tilsette/innbyggjarar. Me har behov for ein regularitet som sikrar transport av både tilsette og varer, og til å kunne gjennomføre dagsmøte i både Bergen og Oslo utan at dette er vesentlege ulemper transportmessig. Det same være seg besøk frå kundar og leverandørar motsett veg.</p> <p>Luftfart skaper vekst og velferd. Den økonomiske effekten av luftfarten er stor. For Norge er betydninga ekstra stor. Vi har lange avstandar og må halda ved lag busetting, internasjonalt næringsliv og turisme som vekstnæring.</p> <p>Å vere ei region med fleire parallelle fusjonsprosessar, aukar behovet for eit betre flytilbod. Behovet for betre flysamband mot Bergen vil auke i åra som kjem, med ein høgskule og fylkeskommune i samanslåing. Mot Oslo vil behovet alltid vere til stades, då mange hovudkontor og fagmiljø er lokaliserte i Oslo.</p> <p>Dette må til for å dekke behova:</p> <p>Nattstasjonerte fly</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utan nattstasjonerte fly, må det lande fly på Haukåsen før morgon-flyet kan ta av. Dette skapar mykje forseinkingar og kanselleringar, særleg om vinteren. Det medfører at folk reiser alternativt, eller tek kveldsflyet dagen før. • Med nattstasjonerte fly, vil regulariteten bli langt betre. Vi vil få sikre avgangar på morgonen. I tillegg vil vi få fleire plassar til rådvelde frå Sogndal, utan halvfulle fly frå Sandane. I dag er morgonflyet ofte fullt frå Sogndal, og mange må reise på andre tider eller på andre måtar. Stabile avgangar på morgonen vil gi auka etterspurnaden. <p>Fleire direkteruter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ønskjer direkteruter. Mellomlandingar tek unødvendig mykje tid og folk vel alternative reisemåtar. Ser det tydelege etter at direkteruta til Oslo 13:30 er fjerna. Det same gjeld på helg. <p>Returruter som gir ein normal arbeidsdag</p> <ul style="list-style-type: none"> • Returflytilbodet til Sogndal i dag gjer det vanskelig å korrespondere med andre fly, både innland og utland. Skal ein på dagstur til Oslo eller Bergen, går første fly heim etter normal arbeidstid, klokka 20.00. Køyrrer ein frå Bergen klokka 16.00, er ein heime før flyet landar. Dette vert òg nemnd i rapporten frå Møreforsk (s.30) at «... turen tilbake til Sogndal er mer problematisk enn utreisen ...». Utan eit godt returtilbod frå storbyane, blir det mindre attraktivt å reise ut med tidlegare fly. <p>Ber om at det vert sett vilkår om nattstasjonert fly ved Sogndal lufthamn Haukåsen i komande konsesjonsrunde, at vi får fleire direkteruter til/frå Sogndal og at returrutene vil gje betre moglegheit for dagsturar mot Oslo og Bergen.</p> <p>Dette vil gi oss eit viktig grunnlaget for å skapa vekst og velferd i vår region.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Digital Etikett AS</p>	<p>Eit godt flytilbod ved Sogndal lufthamn Haukåsen er svært viktig for Digital Etikett AS. Dagens tilbod er ikkje godt nok for å sikre vekst og utvikling for vår verksemd eller for Sogn. Låg regularitet og høge prisar gir ikkje eit fleksibelt og godt nok tilbod for våre tilsette/kundar og leverandørar.</p> <p>Har stort behov for enkel tilkomst til og frå Oslo og Bergen for å vere ein attraktiv kommune å bu og jobbe i. Tilflyttarar kjem ofte hit på grunn av arbeidsplassar og naturen. Utan eit godt flytilbod blir det vanskelegare å tilby gode arbeidsplassar som er tett på fagmiljø og kundar i Norge og resten av verda.</p> <p>Luftfart skaper vekst og velferd. Den økonomiske effekten av luftfarten er stor. For Norge er betydninga ekstra stor. Vi har lange avstandar og må halda ved lag busetting, internasjonalt næringsliv og turisme som vekstnæring.</p> <p>Å vere ei region med fleire parallelle fusjonsprosessar, aukar behovet for eit betre flytilbod. Behovet for betre flysamband mot Bergen vil auke i åra som kjem, med ein høgskule og fylkeskommune i samanslåing. Mot Oslo vil behovet alltid vere til stades, då mange hovudkontor og fagmiljø er lokaliserte i Oslo.</p> <p>Dette må til for å dekke behova:</p> <p>Nattstasjonerte fly</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utan nattstasjonerte fly, må det lande fly på Haukåsen før morgon-flyet kan ta av. Dette skapar mykje forseinkingar og kanselleringar, særleg om vinteren. Det medfører at folk reiser alternativt, eller tek kveldsflyet dagen før. • Med nattstasjonerte fly, vil regulariteten bli langt betre. Vi vil få sikre avgangar på morgonen. I tillegg vil vi få fleire plassar til rådvelde frå Sogndal, utan halvfulle fly frå Sandane. I dag er morgonflyet ofte fullt frå Sogndal, og mange må reise på andre tider eller på andre måtar. Stabile avgangar på morgonen vil gi auka etterspurnaden. <p>Fleire direkteruter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ønskjer direkteruter. Mellomlandingar tek unødvendig mykje tid og folk vel alternative reisemåtar. Ser det tydelege etter at direkteruta til Oslo 13:30 er fjerna. Det same gjeld på helg. <p>Returruter som gir ein normal arbeidsdag</p> <ul style="list-style-type: none"> • Returflytilbodet til Sogndal i dag gjer det vanskelig å korrespondere med andre fly, både innland og utland. Skal ein på dagstur til Oslo eller Bergen, går første fly heim etter normal arbeidstid, klokka 20.00. Køyrrer ein frå Bergen klokka 16.00, er ein heime før flyet landar. Dette vert òg nemnd i rapporten frå Møreforsk (s.30) at «... turen tilbake til Sogndal er mer problematisk enn utreisen ...». Utan eit godt returtilbod frå storbyane, blir det mindre attraktivt å reise ut med tidlegare fly. <p>Ber om at det vert sett vilkår om nattstasjonert fly ved Sogndal lufthamn Haukåsen i komande konsesjonsrunde, at vi får fleire direkteruter til/frå Sogndal og at returrutene vil gje betre moglegheit for dagsturar mot Oslo og Bergen.</p> <p>Dette vil gi oss eit viktig grunnlaget for å skapa vekst og velferd i vår region.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Flora kommune</p>	<p>Flora kommune vedtek høyringsinnspel slik det ligg føre med følgjande vedtak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flora kommune forventar like vilkår for flyplassane i Flora og Gaular. 2. Flora kommune meiner FOT-ruter må på plass att i Flora med minimum det setekravet Møreforsking legg til grunn. 3. Flora kommune viser elles til utfyllande høyringsbrev. <p>For å få det beste rutetilbodet må ein rigge det slik at det er mest mogleg attraktivt for flyoperatørane å konkurrere om rutene. Det kan best oppnåast med å stille like vilkår for rutedrift til dei to lufthamnene i regionen. Vil få best konkurranse som vil gje lågaste pris for eventuelle FOT-ruter, og også størst grunnlag for konkurrerande aktørar i ein kommersiell marknad.</p> <p>Kommersielle ruter</p> <p>Om det skal vere håp om å få fleire enn eitt flyselskap til å fly i Sunnfjord, må ein kunne konkurrere om passasjerane i heile Sunnfjord. Det vil kunne gje lågare pris og betre frekvens. Flora kommune har ved fleire høve teke opp at etterspurnaden må stimulerast ved kortbaneflyplassar som har kommersiell trafikk.</p> <p>Negative erfaringar med kommersialisering:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redusert rutetilbod, bortfall av viktige ruter for næringslivet • Ingen makspris har gitt høgare billettpris • Dagens operatør prioriterer FOT-rutene framfor kommersielle ruter ved knappheit på ressursar og materiell • Fleire ruter med mellomlanding – gir lengre reisetid • Ikkje honnørbillett • Rutetilbodet svingar med konjunkturar i næringslivet. <p>Positive erfaringar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Får ta del i fordelsprogram • Får ta del i Code share samarbeid som gir rimelegare samband til utanlandsreiser <p>Ved FOT-ruter</p> <p>Flyoperatørar som vil konkurrere om FOT-ruter vil kunne legge til grunn heile volumet og rekne stordriftsfordelar om dei får drifte rutene på begge flyplassane. Flora kommune godtek ikkje at staten ved neste tildeling av anbudsruiter kommersialiserer rutene i Florø, medan andre stader som betre grunnlag opplever å få ein avgrensa makspris og garantert minimumstrafikk. Dette vil gje store byrder til næringslivet.</p> <p>Flora kommune meiner FOT-ruter gav eit meir stabilt regime enn det kommersielle flyruter gir.</p> <p>Regionane ansvarlege for FOT-rutene</p> <p>Kommunen er positiv til at dei nye regionane får fleire oppgåver. Å overta ansvaret for flyruter på kortbanenettet er kommunen tvilande til. Kan føre til at staten ved dette høvet vil spare pengar på flyrutekjøp for at dei årlege rammeløyvingane til regionane skal bli lågast mogleg.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p data-bbox="199 232 448 271">Statens vegvesen</p>	<p data-bbox="523 232 1385 371">Eit godt flytilbod ved Sogndal lufthamn Haukåsen er svært viktig for Statens vegvesen Region vest. Regionen omfattar Hordaland, Rogaland og Sogn og Fjordane. Mykje av reisene til/frå regionvegkontoret på Leikanger i Sogn går via Sogndal lufthamn til og frå Oslo, Bergen og Stavanger.</p> <p data-bbox="523 405 1385 544">Opplever stor usikkerheit i om ein kan planlegge jobbreiser frå/til Sogndal lufthamn – ei utfordring. Kanselleringar påverkar val av reisemåte. Fleire reiser derfor med bil eller båt til Bergen. Ved møter i Oslo må ein ofte reise kvelden før, noko som medfører ekstra kostnader.</p> <p data-bbox="523 577 1385 694">Usikkerheit om flyrutene skapar ei negativt omdømme for Sogn som arbeidsplass. Fleire sterke kompetansmiljø blir trekt inn regionalt og nasjonalt utviklingsarbeid. Då må ein vite at reisa går som planlagt og at ein kjem fram i tide.</p> <p data-bbox="523 728 1385 844">Viktig for Statens vegvesen å ha eit føreseieleg flytilbod for å kunne velje fly som første prioritet. Fly som er stasjonert på lufthamna vil kunne betre dette. Må vere mogleg å kome til Oslo, Bergen og Stavanger til møtestart 09:00.</p> <p data-bbox="523 878 1385 1043">Fleire kanselleringar skuldast forhold med fly eller mannskap når det gode vêrtilhøve. Tilsette på veg til jobb må avlyse møter eller anna arbeid. Dette medfører ekstra kostnader for bedrifta, ulempe for dei tilsette, er lite effektivt og gjer val av reisemåte endå meir usikker. Melding om kansellering kjem ofte for seint til å kunne gjennomføre reisa på anna måte.</p> <p data-bbox="523 1077 1385 1193">Av rapporten går det fram at trafikken frå Oslo til Sogndal i hovudsak går direkte til Sogndal lufthamn. Ikkje i samsvar med dagens rutetilbod. Direkteruter betyr ein del for reisetida og val av reisemåte, og er avgjerande for bedrifter med mange reisande.</p> <p data-bbox="523 1227 1385 1308">Belegget på Sogndal – Oslo er oppe i 75 – 78 % og Sogndal – Bergen har opp mot 70 % belegg. Belegget ville vore høgare om det hadde vore eit meir påliteleg flytilbod.</p> <p data-bbox="523 1341 1385 1507">Trafikktala viser ein nedgang sidan 2013. Vi står framfor store endringar gjennom regionreform og samanslåing av fylkesmanns-embete og fylkeskommunane i Hordaland og Sogn og Fjordane. Dette vil kunne gje andre trafikktal framover enn det som låg til grunn i 2014. Tilbod om ettermiddagsfly frå Bergen ville vore positivt for den regionale samhandlinga.</p> <p data-bbox="523 1541 1385 1706">Rapporten samanliknar tidsbruk og kostnader på fly i høve til andre reiser på veg. Kostnader på veg Sogndal – Oslo manglar enten bompengar eller ferjekostnader. Ein tur med privatbil til Oslo medfører ekstra bom- og ferjekostnader på 207 kr ein veg. Tilsvarande vil ei reise med bil Sogndal – Bergen medføre ekstra bom- og ferjekostnader på 185 kr (kr 211 i rushtid) ein veg.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Sogn og Fjordane Næringsråd, referat frå møte med næringslivet og flyplasskommunane</p>	<p>Referat frå eige møte med næringslivet og flyplasskommunane i Sogn og Fjordane.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Næringslivet ikkje tilfreds med dagens rutetilbod. Flyrutene bør i større grad tilpassast næringslivet sine behov og etterspurnad. Det må vere tenlege avgangar for å få større etterspurnad. • Ønskjer å behalde alle fire flyplassane i fylket. • Florø tilbake i FOT-ordninga. Alle andre flyruter må vere innanfor FOT-ordninga. • Ønskjer eit best mogleg rutetilbod <ul style="list-style-type: none"> • Gode rutetider, hyppigare frekvens og direkteruter. • Maksprisen er nådd. Dagens prisar er konkurransehemmande for næringslivet. • Frekvensen skal ikkje operatør bestemme, det skal ligge i føringane i anbodet. • Flytider viktig- Dei bør vere tilpassa ein vanleg arbeidsdag. • Den faktiske regulariteten må betrast. • Framtidig behov for Bergens-ruter er undervurdert i rapporten. Samanslåing med Hordaland og ein desentralisert organisasjon vil medføre endå meir reising i framtida. Ineffektivt å pendle med bil. • Oslo-rutene er svært viktige. • Rapporten legg for mykje vekt på bruk av statlege midlar. Tek ikkje omsyn til næringslivet sine kostnader. • Viktig å auke tal passasjerar, men då må Widerøe/flyoperatør vere med på å lage tenlege rutetider som kan skape etterspurnad. • I rapporten er det tilrådd å ikkje auke maksimalprisen, men det har kome fram at maksimalprisen vil auke med 10 % med den modellen som er føreslege. Ikkje aktuelt/akseptabelt med ein slik auke i maksimalprisen. • Utnytte Flesland som HUB spesielt for reiselivstrafikken. • Lite flyruter på helg. Bør gå rimelege ruter til gode tider for å gjere det meir attraktivt å bu/jobbe i fylket – særleg med tanke på rekruttering. • Nattstasjonerte fly er viktig for auka regularitet. • Minimum setekapasitet/flystorleik må ligge som eit anbodskriterium. • Flyfrekvensen må ligge som eit anbodskriterium • Fleire direkteruter (Oslo og Bergen) er viktige for næringslivet. • Det må settast krav til faktisk regularitet (ekskl. vêrforhold) i anbodskriteria. • Anbodskriteria må legges til rette for at flyoperatøren har eit sterkt insentiv til å jobbe aktivt for å auke setebelegget.

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Sogndal kommune, Sogn Regionråd og Sogn Næring</p>	<p>Eit godt flytilbod ved Sogndal lufthamn Haukåsen er svært viktig for næringslivet, kommunane og dei store offentlege arbeidsplassane i Sogn. Dagens tilbod er ikkje godt nok for å sikre vekst og utvikling for regionen. Låg regularitet og høge prisar gir ikkje eit fleksibelt og godt nok tilbod for innbygarane.</p> <p>Luftfart skaper vekst og velferd. Den økonomiske effekten av luftfarten er stor, og for Noreg er betydninga ekstra stor. Vi har lange avstandar og må halda ved lag busetting, internasjonalt næringsliv og turisme som vekstnæring.</p> <p>Å vere ein region med fleire parallelle fusjonsprosessar aukar behovet for eit betre flytilbod. Behovet for betre flyforbindingar mot Bergen vil auke i åra som kjem, med ein høgskule, fylkesmann og fylkeskommune i samanslåing. Mot Oslo vil behovet alltid vere der, då mange hovudkontor og fagmiljø er lokalisert i hovudstaden, samtidig som mange reisande må via Gardermoen for reise til inn - og utland.</p> <p>Nattstasjonerte fly Utan nattstasjonerte fly, må det lande fly på Haukåsen før morgonflyet kan ta av. Det skapar mykje forseinkingar og kanselleringar, særleg om vinteren. Dette gjer at reisande frå Sogn ikkje tør å stole på at morgonflyet går. Dei reiser alternativt, eller tek kveldsflyet dagen før. Med nattstasjonerte fly, vil regulariteten bli langt betre. Vi vil få sikre avgangar på morgonen.</p> <p>I løpet av 2018 startar bygginga av ein hangar for nattstasjonering av fly på Sogndal Lufthamn, finansiert av stat, fylkeskommune, kommunar og næringslivet.</p> <p>Fleire direkteruter Folk vil ha direkteruter. Mellomlandingar tar unødvendig mykje tid og folk vel alternative reisemetodar. Etter at direkteruta mot Oslo kl. 13.30 vart fjerna i desember 2017 og begynte å gå om Florø, og auka flytida frå 50 minuttar til 1 time og 55 minuttar. Dette har nesten halvert trafikken på denne avgangen.</p> <p>Det same ser vi i helgane. Å fly til Oslo laurdag via Ørsta/Volda tek 1 time og 50 minuttar, og blir ikkje eit reelt alternativ. Folk tek heller bilen. Det går ingen fly mot Bergen på laurdagar.</p> <p>Returruter som gir ein «normal» arbeidsdag Returfly- tilbodet til Sogndal i dag gjer det vanskelig å korrespondere med andre fly, både innland og utland. Skal ein på dagstur til Oslo eller Bergen, går første fly heim etter normal arbeidstid, klokka 20:00. Køyrrer ein frå Bergen klokka 16:00, er ein heime før flyet landar. Utan eit godt returtilbod frå storbyane, blir det mindre attraktivt å reise ut med tidlegare fly.</p> <p>Konklusjon Det viktigaste punktet er definitivt regularitet og nattstasjonering av fly i Sogndal. Med dette ber vi om at det blir sett vilkår om nattstasjonert fly ved Sogndal lufthamn Haukåsen i komande konsesjonsrunde, at vi får fleire direkteruter til og frå Sogndal, og at returrutene vil gje oss betre moglegheit for å ta dagsturar mot Oslo og Bergen. Dette vil gi oss eit viktig grunnlag for å skapa vekst og velferd i vår region.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Interesseutvalet for Førde lufthamn, Bringeland</p>	<p>Interesseutvalet for Førde lufthamn, Bringeland, består av ni kommunar og representantar frå næringslivet. Denne uttalen vil først og fremst handle om flyplassen på Bringeland.</p> <p>På generelt grunnlag meiner utvalet at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle dei fire flyplassane i Sogn og Fjordane er viktige for sin region, og betyr mykje særleg for næringslivet. Må ha eit godt og nært flytilbod for å utvikle oss vidare i framtida. • Krav til frekvens og direkteruter er viktig for alle fire flyplassane. • Maksprisen er nådd i noverande anbod. Dagens prisar er konkurransehemmande for næringslivet. • Det er viktig med krav til frekvens i anbodet, slik at frekvensen ikkje er avgjerande av kva operatøren vil. • Kommersialiseringa av Flora lufthamn har klart og tydeleg vist at dette ikkje er ei god løysing for våre kortbaneflyplassar. Prisane går opp, talet ruter går ned og samfunnsnyttan er negativ. FOT-ruter er einaste alternativ for våre fire flyplassar. <p>Direkteruter, nattparkert fly og fleire ruter Førde-Oslo-Førde frå Førde lufthamn, Bringeland.</p> <p>Færre avgangar Førde-Oslo vil vere uheldig for Førde lufthamn. Utvalet meiner at det er rom for fleire ruter Førde-Oslo på ettermiddagen og helg, særleg på søndag. I periodar i året er kapasiteten på Førde lufthamn for låg på ruta til Oslo, med omsyn til retur på kvelden.</p> <p>Det er eit absolutt krav med nattparkert fly på Førde lufthamn, Bringeland. Nattparkert fly er avgjerande for å sikre god regularitet og eit stabil tilbod. Første avgang Førde-Oslo kl. 06.35 er viktig for næringslivet. Understrekar også den store betydninga som direkteruter Førde-Oslo-Førde har i dag, og vil ha i framtida.</p> <p>Nei til kommersialisering av Førde lufthamn</p> <p>Dagens FOT-rute Førde-Oslo er vurdert for kommersialisering på grunn av eit stort trafikkgrunnlag. Eit stort trafikkgrunnlag er positivt og dokumenterer at Førde lufthamn er viktig for næringslivet i vår region. Kommersialisering av flyplassen og enkelte ruter er ikkje eit godt alternativ, basert på erfaringa med kommersialiseringa av Flora lufthamn. Utvalet deler fullt ut konklusjonen i rapporten om at ein kommersialisering vil vere uheldig for dei reisande på Førde lufthamn.</p> <p>Nei til nedlegging av ruta Førde-Bergen-Førde</p> <p>Ruta Førde – Bergen – Førde er føreslegen ut av FOT-ruteordninga m.a. på grunn av trafikklekkasje til Bergen og mange køyrer bil. Men midt i regionaliseringa, midt i arbeidet med å etablere det nye Vestland og nye Fylkesmannen vil det vere veldig uheldig å leggje ned flytilbodet frå Førde lufthamn til Bergen.</p> <p>Utfordringa med dagens flytilbod til/frå Bergen er at rutene ikkje er tilpassa dei reisande sine behov. Dagens rutetilbod er ikkje lagt opp slik at det er mogeleg å kome seg til Bergen tidleg på dagen, og heim igjen på ettermiddagen.</p> <p>Eit betre rutetilbod vil auke trafikken med fly mellom Førde og Bergen. Fylkesmannen i Hordaland og Sogn og Fjordane skal slåast saman frå 2019. Vi får eit nytt fylke frå 2020. Administrasjonen i Helse Førde og sentralsjuehuset ligg i Førde. Eit betre rutetilbod vil gjere det lettare å kome via Flesland til hovudadministrasjonen i Helse Vest i Stavanger. Flyruta mellom Førde – Bergen må oppretthaldast.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Sogn Næring as</p>	<p>Eit godt flytilbod ved Sogndal lufthamn Haukåsen er svært viktig for næringslivet. Dagens tilbod er ikkje godt nok for å sikre vekst og utvikling for regionen. Låg regularitet og høge prisar gir ikkje eit fleksibelt og godt nok tilbod for innbyggjarane. Det er stort behov for regularitet i flygingar på Sogndal Lufthamn. Nattstasjonering av fly vil vere avgjerande. Det er behov for fleire direkteruter til og frå Sogn, og rutetilbod som gjev «normale» arbeidsdagar i Oslo og Bergens-regionen.</p> <p>Vi har eit særstort behov for tett kontakt med fagmiljø på tvers av byar og enkel tilkomst til møteplassari Oslo og Bergen. Vi må òg kunne tilby enkel tilkomst til våre lokale arrangement om vi skal fortsette å vere ein attraktiv plass å bu og arbeide. Det er også eit stort behov for bedra kontakt mot Bergen ved samanslåing til eit storfylke. Det er allereie auka møteverksemd. Det vil vere viktig for å oppretthalde Leikanger som administrasjonssenter og ein attraktiv arbeidsplass</p> <p>Å vere ein region med fleire parallelle fusjonsprosessar aukar behovet for eit betre flytilbod. Behovet for betre flyforbindingar mot Bergen vil auke i åra som kjem, med ein høgskule, fylkesmann og fylkeskommune i samanslåing. Mot Oslo vil behovet alltid vere der, då mange hovudkontor og fagmiljø er lokalisert i hovudstaden, samtidig som mange reisande må via Gardermoen for reise til inn - og utland.</p> <p>Nattstasjonerte fly</p> <p>Utan nattstasjonerte fly, må det lande fly på Haukåsen før morgonflyet kan ta av. Det skapar mykje forseinkingar og kanselleringar, særleg om vinteren. Dette gjer at reisande frå Sogn ikkje tør å stole på at morgonflyet går. Dei reiser alternativt, eller tek kveldsflyet dagen før. Med nattstasjonerte fly, vil regulariteten bli langt betre. Vi vil få sikre avgangar på morgonen.</p> <p>I løpet av 2018 startar bygginga av ein hangar for nattstasjonering av fly på Sogndal Lufthamn, finansiert av stat, fylkeskommune, kommunar og næringslivet.</p> <p>Fleire direkteruter</p> <p>Folk vil ha direkterut er. Mellomlandingar tar unødvendig mykje tid og folk vel alternative reisemetodar. Etter at direkteruta mot Oslo kl. 13.30 vart fjerna i desember 2017 og begynte å gå om Florø, og auka flytida frå 50 minuttar til 1 time og 55 minuttar. Dette har nesten halvert trafikken på denne avgangen.</p> <p>Det same ser vi i helgane. Å fly til Oslo laurdag via Ørsta/Volda tek 1 time og 50 minuttar, og blir ikkje eit reelt alternativ. Folk tek heller bilen. Det går ingen fly mot Bergen på laurdagar.</p> <p>Returruter som gir ein «normal» arbeidsdag</p> <p>Returfly- tilbodet til Sogndal i dag gjer det vanskelig å korrespondere med andre fly, både innland og utland. Skal ein på dagstur til Oslo eller Bergen, går første fly heim etter normal arbeidstid, klokka 20:00. Køyrer ein frå Bergen klokka 16:00, er ein heime før flyet landar. Utan eit godt returtilbod frå storbyane, blir det mindre attraktivt å reise ut med tidlegare fly.</p> <p>Ber vi om at det blir sett vilkår om nattstasjonert fly ved Sogndal lufthamn Haukåsen i komande konsesjonsrunde, at vi får fleire direkteruter til og frå Sogndal, og at returrutene vil gje oss betre moglegheit for å ta dagsturar mot Oslo og Bergen.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
Nordfjorderrådet	<ul style="list-style-type: none"> • Kritisk til ein del av grunnlaget bak anbodsutlysinga. Møreforskning sin rapport byggjer på eit grunnlag som for Nordfjord sin del er direkte feil. <ul style="list-style-type: none"> ○ På førehand er det sendt ut ei brukarundersøking til eit utval av bedrifter og organisasjonar i Nordfjord. Utvalet verkar noko tilfeldig og gjev ikkje grunnlag for noko konklusjon om det samla behovet i regionen. ○ Bedrifter i Stryn kommune er definert som ein del av Ørsta/Volda sitt nedslagsfelt. Desse bedriftene har ikkje fått høve til å uttale seg om bruk av Sandane lufthamn. Dette er også ein faktor som tilseier at dette ikkje gjev nok grunnlag som bakgrunnsmateriale for rapporten. • Kapasiteten på fleire ruter i fylket er svært pressa. Både frå Sandane og Sogndal er det meldt om at tilbodet til reisande i regionen blir svekka av at ein ikkje har eigne fly til Oslo. Dette er også ein konklusjon i rapport frå Oslo Economics. Det er ogs eit sterkt og tydeleg signal både frå Sogn og Nordfjord om behov for nattstasjonert fly på kvar av desse lufthamnene. • Må stillast krav om nattstasjonert fly på Sandane lufthamn. Viktig for å oppretthalde god regularitet ved lufthamna. • Nordfjorderrådet har følgjande minimumskrav til rutetilbod frå Sandane lufthamn frå 1. april 2020: <ul style="list-style-type: none"> ○ 39 seter Sandane – Oslo, måndag – fredag kl. 06:30 ○ 39 seter Oslo – Sandane – Oslo, måndag – fredag kl. 20:45 ○ Minimum 4 avgangar Sandane – Oslo måndag – fredag ○ Minimum 3 avgangar Sandane – Bergen, måndag – fredag ○ Minimum 2 avgangar Sandane – Oslo, laurdag ○ Minimum 2 avgangar Sandane – Oslo, søndag ○ Minimum 1 avgang Sandane – Bergen, laurdag ○ Minimum 1 avgang Sandane – Bergen, søndag • Sandane har i dag samband til Bergen morgon og kveld med mellomlanding i Sogndal. Det er eit sterkt ønskje frå reisande i Nordfjord at også desse rutene vert betre tilrettelagde. I neste anbodsperiode vil det vere viktig også å styrke flyrutene frå Sandane, Sogndal og Førde mot Bergen for å få betre sambinding i det nye fylket. Auka frekvens på flyavgangar til Bergen vil vere heilt nødvendig. • Å frikople fly frå Sandane mot Bergen frå Sogndal, vil samla sett føre til betre kapasitet frå begge flyplassane.

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Sogn og Fjordane næringsråd</p>	<p>Sogn og Fjordane Næringsråd er ein uavhengig og politisk nøytral interesseorganisasjon for bedriftene i Sogn og Fjordane og representerer over 100 medlemmar frå dei største og mellomstore bedriftene i fylket.</p> <p>Flyrutetilbodet er svært viktig for at næringslivet i vår region skal vere konkurransekraftig og attraktivt for både rekruttering, tilsette og strategiske samarbeidspartarar. Dagens regionale rutetilbod er ikkje tilfredsstillande, og er framleis utfordrande med tanke på ruteopplegg og kostnader. Dette gir dei lokale næringsaktørane ei klar konkurranseulempe og det er ein betydelig hemske for vidare nærings- og samfunnsutvikling i vår region. Eit godt flytilbod er vesentlig for å få til positiv utvikling.</p> <p>Generelle merknader</p> <p>Med bakgrunn i historiske passasjertall og befolkningsutvikling til 2024, konkluderer Møreforsking med at det "... ikke synes å ligge an til noe vesentlig økt kapasitetsbehov for noen av strekningene i perioden 2020 - 2024". Når det samtidig ikkje er synleggjort nokon forhold eller tiltak som kan underbygge behovet for auka kapasitet, meiner vi rapporten blir unyansert. Avgjerslene om kapasitetsbehov og passasjertall i anbodsvilkåra blir fundamentert på politiske vedtak gjort på grunnlag av konklusjonar i rapporten, ikkje på faktisk etterspurnad. Då få ein ikkje synleggjort faktisk etterspørsel og kapasitetsbehov.</p> <p>Bedriftene i Sogn og Fjordane er av den oppfatning at <u>fleire direkte-ruter</u>, betre faktisk <u>regularitet</u> og eit betre tilpassa <u>rutetilbod</u>, vil forsterke etterspørselen. Ein lågare prising av flyrutene vil også auke etterspørselen og nye kundegrupper vil komme til. Det siste gjeld spesielt privatreiser og turisttrafikk.</p> <p>Det er viktig at det blir gitt mest muleg klare krav og føringar i anbodskriteria, som forpliktar framtidig flyoperatør til å levere innanfor eit klart oppdrag.</p> <p>Erfaringane med kommersielle ruter på Florø Lufthamn er særskild dårlige. Både prisar og avgangar har hatt negativ utvikling. Denne løysinga påfører reisande og næringsliv betydelege ekstrakostnader. Dette er ikkje bærekraftig for næringsliv og samfunn i regionen. Vi oppmodar derfor sterkt at det bør leggast til rette for FOT - ruter ved Florø Lufthamn og andre lufthamner i fylket.</p> <p>Bergen og Flesland</p> <p>Næringslivet og offentleg sektor har i dag ein betydeleg samhandling over regions- og fylkesgrensene, både sør – og nordover. Næringslivet har eit utstrakt samarbeid næringslivet på Vestlandet. Med ny og desentralisert storregion Vestland vil samhandlingsbehovet innan offentleg sektor også auke betydeleg dei komande åra. I tillegg er institusjonar som Innovasjon Norge, Høgskulen på Vestlandet, NAV, Politiet, Alarmsentralen, mfl. slått saman i den nye Vestlandregionen. Alt dette betyr auka reiseaktivitet mellom Bergen og Sogn og Fjordane. Det er flyreiser som er den mest effektive reisemåten, trass i betra vegstandard. Rapporten frå Møreforsking tek ikkje godt nok omsyn til dette. Det er såleis ikkje grunnlag for forslaga om nedskalering av setekapasiteten til Flesland.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Sogn og Fjordane Næringsråd</p>	<p>Reiseliv</p> <p>Veksten av internasjonal turisttrafikk inn til Gardermoen og Flesland er betydeleg og aukande. Desse turistane vil vidare og oppleve fjordane og naturen vår. Altfor liten del brukar fly som vidare transportmiddel til fylket vårt. Mest grunna prisnivå og rutetilbod. Heilårstursime er eit viktig satsingsområde og er sterkt aukande i vår region. Flyruter mellom Os lo/Bergen og fylket vårt kjem til å bli viktigare som transportalternativ framover for stadig fleire tilreisande. Vekstmoglegheitene er såleis betydelege dersom anbodskriteria kan verte utforma for å sikre regularitet, god kapasitet og dynamisk prising.</p> <p>Sentrale føringar</p> <p>Sogn og Fjordane Næringsråd har på vegne av bedriftene og dei mange reisande i fylket følgande innspel på sentrale føringar inn mot komande anbodsrunder for kortbaneflyrutene i fylket vårt (ikkje i prioritert rekkefølge):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle flyrutene i regionen vår skal vere FOT - ruter • Dagens prisar representerer ein absolutt makspris • Minimum setekapasitet/flystorleik må definerast anbodskriteria • Grøn transportstandard skal vere tidskrav for alle flyplassane • Nattstasjonerte fly på alle flyplassar i fylket • Flyfrekvensen må det gjevast klare føringar på • Krav til faktisk regularitet (ekskl. vêrforhold) må det settast klare føringar for • Bergensrutene må oppretthaldast • Fleire direkteruter til Oslo og Bergen • Flytidene må vere tenlege og i større grad tilpassast faktiske behov og etterspørsel frå bedrifter og kundar • Anbodskriteria må legge til rette for at flyoperatøren har sterke insentiv til å jobbe aktivt for å auke setebelegget.

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Visit Sognefjord as</p>	<p>Widerøe satsar på nye, større fly (Embra). Planen er å bruke desse som feederfly inn til Bergen lufthamn og deretter gi turistar moglegheit til å reise vidare med Widerøe inn i fjordane. Spesielt viktig er det med kopling til flyplassane i Sogndal. Sogn har meir enn 700.000 gjestedøgn i året og meir enn 500.000 dagsbesøkande fordelt på 9 kommunar og 250 reiselivsbedrifter. Vekstmoglegheitene er betydeleg for flyplassane i Sogndal basert på dette innan turisme.</p> <p>Fjord Norge satsar sterkt på heilårsturisme der Sogndal og Nordfjord har noko av det fremste me har å tilby som heilårsprodukt. Hovud delen av internasjonale turistar nyttar kollektivtransport ved besøk utanom sommarsesongen. Transport vinterhalvåret er avgrensa og til tider krevjande på fjorden og på vegane. Fly vil derfor vere ein viktig måte å få turistar fram til Sogn og Nordfjord frå Oslo og Bergen på denne årstida.</p> <p>Fly vil auke som reiseform inn til Sogndal etter kvart som turismen veks og turistane vil raskare fram. Widerøe vil i større grad kunne kople seg saman med andre flyselskap (Norwegian, KLM, osv.) som vil sikre auka flytrafikk inn til flyplassane i Sogndal og elles i distrikta.</p> <p>Ein stor del av dei tilreisande kjem med fly inn til Gardermoen og Flesland, og reiser vidare til Sogn med leigebil eller tog/båt/buss. Fleire av desse gjestene, saman med gruppemarknaden frå turoperatørar, har potensiale til å bruke fly til og/eller frå lokale Sogndal lufthamn Haukåsen.</p> <p>Visit Sognefjord as har følgjande innspel til anbodsperioden 2020 – 2024:</p> <p>Regularitet det er avgjerande for auka innsal av flyrutene mot tilreisande å sikre ruteavgangane ved hjelp av t.d. bygging hangar for overnatting av fly og eit rutetilbod med fleire alternative avgangar både om morgonen og ettermiddagen. Nattstasjonering av fly bør ha høg prioritet for å sikre regularitet til/frå Sogn.</p> <p>Kapasitet Det vil vere interessant å sjå på tilrettelegging av flyplassane for mottak av større fly enn i dag for å kunne ta i mot større fly og chartertrafikk direkte til distriktflyplassar som t.d. Sogn i samarbeid med turoperatørane og destinasjonsselskapa.</p> <p>Pris Ei av hovudutfordringane for å auke talet på tilreisande/turistar på distriktsrutenettet er relativt høg pris på flygingane mellom Oslo/Bergen og Sogndal. Det er såleis særst viktig at nye anbod vert utarbeida med bruk av nettokontraktar for å motivere til dynamisk prising og høgare kapasitetsutnytting.</p> <p>Transportvekst Talet på internasjonalt tilreisande til Sogn er på 12-15% i året. Veksten i tal tilreisande kjem til å halde fram. Flyruter mellom Oslo/Bergen og Sogndal kjem til å bli viktigare som transportalternativ framover for stadig fleire tilreisande så lenge anbudsrutene kan vert utforma for å sikre regularitet, god kapasitet og dynamisk prising.</p>

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Sogn Regionråd Sogn regionråd er samarbeidsorgan for kommunane Aurland, Balestrand, Høyanger, Leikanger, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal.</p>	<p>Eit godt flytilbod ved Sogndal lufthamn Haukåsen er svært viktig for den regionale utviklinga i Sogn og for alle kommunane i Sogn regionråd. Indre Sogn er vertskap for ei rekkje offentlege og private verksemder som har behov for eit godt flytilbod, til dømes Statens vegvesen hovudkontor Region Vest, Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi), NAV Økonomitenester, Statkraft, Vestlandsforskning, Hydro, Norsun, Lerum og Veidekke.</p> <p>Dagens tilbod er ikkje godt nok for å skapa vekst og utvikling i regionen. Låg regularitet og få direkteruter gir ikkje eit fleksibelt og godt nok tilbod for offentlege verksemder, for næringsliv med nasjonale og internasjonale marknader, for turismen som vekstnæring i Sogn og for innbyggjarar. Strukturendringane og dei parallelle fusjonsprosessane i regionen vår aukar behovet for eit betre flytilbod. Sogn regionråd meiner dette må til for å dekke desse behova:</p> <p>Nattstasjonerte fly Kommunane i Sogn har over fleire år prioritert arbeidet med å utvikla Sogndal lufthamn, noko som har gitt betre regularitet. Nattstasjonert fly vil sikra regulariteten ytterlegare, og vil gje mykje betre flytilbod for næringsliv og offentlege verksemder i regionen.</p> <p>Med nattstasjonert fly på Haukåsen vil vi få sikre avgangar på morgonen og reisande kan stole på at morgonflyet går. Dei treng ikkje finna andre reisemåtar eller ta kveldsflyet dagen før. I tillegg vil vi få fleire plassar til rådvelde frå Sogndal, utan halvfulle fly frå Sandane.</p> <p>Fleire direkteruter Folk vil ha direkteruter. Mellomlandingar tar unødvendig mykje tid og folk vel andre reisemåtar. I desember 2017 begynte direkteruta mot Oslo kl. 13:30 å gå om Florø og reistida auka med over 1 time. Dette har halvert trafikken på denne avgangen.</p> <p>Det går ingen direkte fly mot Bergen på laurdag.</p> <p>Returruter som gir ein «normal» arbeidsdag Med ein høgskule, fylkeskommune og Fylkesmannsembete i samanslåing vil behovet for betre flysamband mot Bergen auka i åra som kjem. Mot Oslo vil behovet alltid vere der.</p> <p>Returflytilbodet til Sogndal i dag gjer det vanskeleg å korrespondere med andre fly, både innland og utland. Regionreforma og høgskulefusjonen gjer at Leikanger/Sogndal vert ein viktig administrasjonsstad for den nye regionen. Dette fører til auka behov for betre rutetilbod og betre korrespondanse på avgangar mellom Sogndal og Bergen.</p> <p>Følgjande må leggjast til grunn ved utforming av anbodsgrunnlaget:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vilkår om nattstasjonert fly ved Sogndal lufthamn Haukåsen i komande konsesjonsrunde. 2. Fleire direkteruter til og frå Sogndal. 3. Returrutene bør gje reisande betre moglegheit for å ta dagsturar til Oslo og Bergen

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>NHO Vestlandet</p>	<p>Når NHO spør sine verksemdar om næringspolitiske verkemiddel, kjem infrastruktur alltid på topp.</p> <p>NHO Vestlandet viser til spørjeundersøking om haldningar til flytilbodet blant næringsdrivande i lufthamnene sitt influensområde. Undersøkinga viser at ein viss del reiser frå ei anna lufthamn enn si næraste, særleg dei som skal vidare med fly.</p> <p>Næringslivet er meir tilfreds med avgangsfrekvens og tidspunkt til Oslo enn frå Oslo. Ein del er nokso missnøgde med tilbodet, særleg dei som går mot Bergen. Gjennomgåande er det liten tilfredsheit med billettprisane.</p> <p>For næringslivet i Sogn og Fjordane er det viktigast å ha gode forbindelsar til Oslo og Bergen. Alle andre destinasjonar er anten lokale eller mindre viktige. Delen arbeidsreiser er relativt høg for lufthamnene i Sogn og Fjordane. Florø er høgst med vel 80 prosent, noko som skuldast ein høg del reiser relatert til aktivitetar på sokkelen.</p> <p>Verksemdene ønskjer gode forbindelsar med sine næraste regionsenter (Sogndal, Førde, Stryn og Ålesund). Dette peiker i praksis i retning av investeringar på veg.</p> <p>Det kan sjå ut til at Oslo er viktigare for verksemdene i Indre Sogn og Nordfjord. Bergen er viktig for heile fylket.</p> <p>NHO Vestlandet ber om at følgjande vert teke vare på i det vidare arbeidet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kan slå fast at flytilbodet til og frå Oslo og til og frå Bergen er viktigast for næringslivet, sjølv om ein del for Florø gjeld arbeidsreiser i samband med aktivitetar på sokkelen. Delen arbeidsreiser for desse lufthamnene er høgare enn landsgjennomsnittet, noko som illustrerer kor viktig lufthamnene er for næringslivet og verdiskapinga i Sogn og Fjordane. 2. Når det gjeld den lokale tilknytninga mellom regonsentra, så vi utviklinga av vegane ha størst betydning i kombinasjon med traseane nord og syd (E39) og traseane aust og vest (E16 og Rv52). 3. Næringslivet er missnøgde med billettprisen. 4. Ferjetilbodet (riksvegsambandet) i området må det også takast omsyn til. Eksempelvis i Balestrandsområdet.

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Fylkesmannen i Sogn og Fjordane</p>	<p>Viser til at fylkesmannsembeta i Hordaland og Sogn og Fjordane vert slegne saman til eitt embete frå 01.01.2019. Det nye embetet vil ha rundt 110 tilsette på Leikanger, med Sogndal som næraste flyplass, 200 tilsette i Bergen og 20 tilsette i Førde. Samanslåingsprosessen og den delte lokaliseringsløysinga med Hordaland, gjer at reiseverksemda mellom Sogn og Bergen vil auke kraftig.</p> <p>Fylkesmannen får sine oppdrag frå, og har nær kontakt med 11 departement og fleire direktorat og tilsyn. Dei krev at leiarar og medarbeidarar er til stades på møte og samlingar knytt til styring og rapportering, formidling av nasjonale mål og endringar i lov- og regelverk. Med jamne mellomrom kjem representantar for dei ulike styresmaktene til fylkesmannen for å gjennomføre styringsmøte o.l. Fylkesmannen er difor avhengige av å ha eit føreseieleg flytilbod med god frekvens, regularitet og kapasitet.</p> <p>Direkteflyet om morgonen frå Sogndal til Oslo er viktig for fylkesmannen. Det ville ha vore ei klar styrking med eit nattstasjonert fly i Sogndal. Det hadde òg vore sterkt ønskjeleg med eit direktefly Oslo-Sogndal på ettermiddagen, i 17-tida. Fylkesmannen rekrutterer medarbeidarar frå heile sogne-regionen. Med bustad i Vik eller Balestrand, blir det tungvint med kveldsflyet og ferje. Mange etatar i Leikanger har nasjonale og regionale funksjonar, og har dei same behova som Fylkesmannen for eit godt samband til Oslo. Difi, Nav økonomiteneste, Skatteopplysninga har alle nasjonale oppgåver. I tillegg kjem Statens vegvesen, som har regionhovudkontor i Leikanger, fylkeskommunen og Skatt vest.</p> <p>Nattstasjonerte fly vil betre regulariteten og sikre fleire tilgjengelege plassar på morgonavgangen. Fylkesmannen ber om at det blir sett vilkår om nattstasjonert fly ved Sogndal lufthamn Haukåsen komande konsesjonsrunde, at returrutene gir betre vilkår for dagsturar til Bergen og Oslo og at vi får fleire direkteruter til/frå Sogndal.</p> <p>Parallele samanslåingar i offentleg sektor aukar behovet for eit betre flytilbod. Morgonflyet til Bergen er einaste alternativ for å rekke eit tidleg møte i Bergen utan å måtte reise kvelden før, men denne ruta er i dag for utsett for kanselleringar. Etter vårt skjøen vil det òg vere eit stort behov for eit ettermiddagsfly frå Bergen til Sogndal.</p> <p>For fylkesmannen er dette viktig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkte fly med flytider som er betre tilpassa normal arbeidsdag. Med dagens ruter må tilsette som reiser frå Sogn og skal på møte i Bergen og tek flydrosje (Leikanger) eller flybuss (Sogndal), reise heimanfrå mellom kl. 5 og 5.30, og er ikkje heime før kl. rundt 22:00. Fylkesmannen ønskjer ein noko seinare avgang om morgonen og tidlegare avgang frå Bergen om ettermiddagen. Til og frå Førde er heller ikkje rutene tilpassa arbeidsdagen, i og med at første fly landar på Flesland først 10.05 og går tilbake 19.55. • Frå Bergen til Sogndal er morgonflyet kl. 08.40 godt tilpassa, medan ettermiddagsflyet 18.30 kunne gått noko før. • Frå Bergen til Førde og tilbake saknar fylkesmannen eit direktefly om morgonen, og skulle ønskjer at ettermiddags-flyet til Bergen gjekk noko før kl. 19. • God regularitet på flyrutene. Særleg er flya til og frå Bergen ofte kansellerte.

Høyringsinnspel frå	Høyringsinnspel
<p>Fylkesmannen i Sogn og Fjordane</p>	<p>Sjølv om dei tilsette hjå Fylkesmannen kjem til å reisa langt oftare til Bergen etter 2019, ventar Fylkesmannen framleis at dei fleste flyreisene går til og frå Oslo. For reiser mellom Sogndal og Oslo er dette difor viktig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkte fly med flytider betre tilpassa normal arbeidsdag. Også for Oslo går direkteflya no slik at vi må reise heimanfrå mellom kl. 5 og 5.30 (flyavgang 07.07) og heim 21.30 til 22 (flyavgang 20.00). • Tilsvarande ønskjer Fylkesmannen betre regularitet, sikra med nattstasjonert fly. • I tillegg er kapasiteten for dårleg på direktefly til og frå Oslo morgon og ettermiddag/kveld begge vegar. For å få plass, må vi tinge billett god tid i førevegen. Reiser på kort varsel er vanskeleg å få til. <p>Flyruter mellom Førde og Oslo er betre tilpassa, men kapasiteten på dei mest populære avgangane er stundom dårleg. Fylkesmannen registrerer at andre private og offentlege verksemder rundt Førde og Sogndal gjev til kjenne same ønske som dei.</p> <p>Fylkesmannen understrekar at det er avgjerande med betre flytilbod for utviklinga av næringslivet elles i fylket.</p> <p>Oppsummering Fylkesmannen ønskjer først og fremst betre kapasitet og betre tilpassa flytider mellom Sogndal/Førde til Oslo/Bergen morgon og ettermiddag. Særleg for reiser til og frå Bergen er det venta langt fleire reiser både frå Fylkesmannen og andre offentlege verksemder. Til og frå Oslo er kapasiteten for dårleg i dag, og det er ingen grunn til å vente at det blir færre reisande.</p>