

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 18/1902-3

Ny konkurranse om regionale ruteflygingar i Sør-Norge frå 1. april 2020, fråsegn

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

1. Sogn og Fjordane fylkeskommune ønskjer at Samferdsledepartementet skal vera ansvarleg for å følgje opp anbudskontrakten for ruteflygingar for perioden 1. april 2020 – 31. mars 2024. Fylkeskommunen bør overta ansvaret for utarbeiding av anbudsgrunnlaget og gjennomføringa av flyrutekjøpet frå 1. april 2024.
2. Sogn og Fjordane fylkeskommunen føreset at det i framtida skal vera eit aktuelt og attraktivt tilbod, minimum på nivå med i dag, på alle våre fire flyplassar; Sogndal, Sandane, Førde og Florø. Det er viktig at dagens rutetilbod fungerer optimalt med omsyn til regularitet og tilpassa rutetider.
3. Sogn og Fjordane fylkeskommune sluttar seg hovudsakleg til forslaget til kriteriesettet for transportstandard i det framtidige FOT-rutetilbodet. Vi ber i tillegg om at tilgang til fylkesadministrasjon og tilgang til nasjonale ruteflygingar vert innarbeida som kriterium.
4. Krav om «grøn» transportstandard må leggest til grunn for den framtidige transportstandard for FOT-rutene. Rutetidene må utformast slik at det er mogleg å rekke møte både i Oslo og Bergen seinast kl. 10:00, med retur mellom 16:00 og 17:00, i tillegg til kveldsavgangar. Det må stillast krav om minimum 39-setersmaskin på alle rutene til/frå Sogn og Fjordane.
5. Flyrutene på Florø lufthamn må bli tilbakeført til FOT-systemet i neste anbudsperiode. Basert på erfaringane med kommersialiseringa av flyrutene på Florø, ser ikkje fylkeskommunen det som aktuelt å kommersialisere andre ruter.
6. Rutetilbodet mellom Sogn og Fjordane og Bergen er ikkje tilfredstillande. Sogn og Fjordane fylkeskommune viser til samanslåingsprosessane mellom Sogn og Fjordane og Hordaland. Høgskulane på Vestlandet vart slått saman i 2017. Nytt fylkesmannsembete frå 2019 og den nye fylkeskommunen frå 2020. Alt dette medfører auka reisebehov mellom Hordaland og Sogn og Fjordane. Det vil derfor vere behov for eit betre og meir tilpassa rutetilbod mot Bergen – ikkje mindre og dårlegare.
7. Sogn og Fjordane fylkeskommune støttar Møreforskning i at maksimaltakst for FOT-rutene er nådd.

Vedlegg:

- Høyring - Ny konkurranse om regionale ruteflyginger i Sør-Norge fra 1. april 2020
- Rapport - Forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter i Sør-Noreg
- Oppsummering innkomne merknader

Andre relevante dokument i saka: Innkomne høyringsfråsegner

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Samferdsledepartementet har sett i gong arbeidet med konkurranse om regionale ruteflygingar i Sør-Norge med oppstart 1. april 2020. Departementet har invitert til ei høyring om den planlagde konkurransen. Høyringsfrist er 31. mai 2018.

Samferdsledepartementet inviterer fylkeskommunane til å levere innspel til utforminga av det nye konkurransegrunnlaget. Hovudføremålet med høyringsrunden er å opne for at fylkeskommunane sine vurderingar og prioriteringar vert ein del av avgjerdsgrunnlaget ved utforming av nye FOT-kriterier (FOT – Forpliktelse til offentlig tenesteyting) som skal gjelde frå 1.04. 2020. Fylkeskommunane er i tillegg bedne om å hente inn synspunkt og vurderingar frå:

- Kommunar i nedslagsfeltet til flyplassane
- Regionale helseføretak, Posten Norge AS og andre aktuelle i næringslivet og i organisasjonar.

Våren 2017 vedtok Stortinget å overføre ansvaret for kjøp av innanlandske flyruter til regionalt nivå som ein del av regionreforma. Ev. innspel til prosessen med overføring av kjøp av innanlandske flyruter til regionalt nivå sett opp mot den komande konkurranse om flyruter, samt innspel til sjølve oppgåveoverføringa, bør inngå som ein del av høyringssvaret.

Kommunane i Sogn og Fjordane og andre relevante instansar er bedne om å kome med innspel. 20. april var det møte med næringslivet og flyplasskommunane om saka. 7. mai var fylkesordføraren i møte med administrasjonen i Samferdsledepartementet. Fylkesordføraren har tidlegare bede om møte også med politisk leiding i departementet.

På oppdrag frå Samferdsledepartementet har Møreforsking AS/Transportøkonomisk Institutt greidd ut det planlagde flyrutekjøpet i Sør-Norge. Møreforsking/TØI har gått gjennom dagens situasjon, utarbeidd trafikkprognosar og vurdert moglegheitene for kommersiell drift. Dei har også utarbeidd forslag til kriterium for når rutene bør vere gjenstand for offentlig kjøp, samt forslag til rutestruktur og transportstandard.

Sogn og Fjordane fylkeskommune bør ikkje akseptere eit dårlegare flyrutetilbod enn i dag. Dagens rutetilbod bør vidareførast i neste anbudsperiode, men med betre tilpassa avgangs- og ankomst-tider enn i dag. Det må vere mogleg å delta på møte både i Oslo og Bergen med møtestart mellom 09:00 og 10:00. Det må leggast opp til retur frå både Oslo og Bergen på ettermiddag mellom 16:00 og 17:00.

Trafikkanalyser på Bergensrutene viser at trafikken vil gå ned frå enkelte lufthamner fram til 2024 og er dermed gje grunnlag for å redusere eller ta bort ruter frå FOT-ordninga. Samanslåingsprosessane som no skjer på Vestlandet, vil medføre behov betre rutetilbod for fylket, ikkje dårlegare.

Fylkesrådmannen sluttar seg til transportstandarda som er tilrådd frå Møreforsking, men meiner denne bør utvidast med følgjande to kriterium: krav til tilgang til fylkesadministrasjon og tilgang til nasjonale ruteflygingar.

Florø lufthamn må tilbakeførast til FOT-ordninga i neste anbudsperiode. Det kan ikkje akseptertast at nokon av dagens ruter vert kommersialiserte.

2. Bakgrunn for saka

Samferdsledepartementet har sett i gong arbeidet med ei ny konkurranse om regionale ruteflygingar i Sør-Norge med oppstart 1. april 2020. Departementet inviterer til ei høyring om den planlagde konkurransen med høyringsfrist 28. mai 2018. Sogn og Fjordane fylkeskommune har søkt om utsett til høyringsfrist til 31. mai 2018.

Historikk - tidlegare vedtak

FU handsama fråsegn til anbod på regionale ruteflygingar i Sør-Norge frå 1. april 2016 i møte den 5.11.14, sak 123/14. FU vedtok følgjande fråsegn:

«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 rutene på alle våre fire

fly-plassar: Sogndal, Sandane, Førde og Florø. Flyplassane er livsnerven for vårt gravgrendte fylke, og samfunnsnytten 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 tilrå 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.»*

Sentrale problemstillingar

Samferdsledepartementet gir tilskot til regionale flyruter på ei rekke strekningar i Norge der marknaden ikkje sikrar tilfredsstillande transportstandard. Departementet tek ruta ut av den frie marknaden og stiller krav til offentleg tenesteyting og kjøper flyrutetenester etter gjennomført konkurranse. I følgje regelverket skal dette grunnjevast med at ruta betener ei randsone eller ein utviklingsregion, at det er svakt trafikkerte ruter til ei regional lufthamn og at ruta er vital for den økonomiske utviklinga i regionen der lufthamna ligg. Forpliktinga til å yte offentlege tenestekjøp skal berre gjelde i den grad det er nødvendig for at det vert gitt eit minstetilbod av rute-flygingar på ruta som tilfredsstillar fastsette krav til kontinuitet, regelmessighet, pris-fastsetting og minstekapasitet som elles ikkje ville bli gjennomført ved kommersiell drift.

Høyringa

Samferdsledepartementet inviterer fylkeskommunane til å levere innspel til utforminga av det nye konkurransegrunnlaget. Hovudføremålet med høyringsrunden er å opne for at fylkeskommunane sine vurderingar og prioriteringar vert ein del av avgjerdsgrunnlaget i departementet sitt arbeid med utforming av nye FOT-kriterier som skal gjelde frå 1. april 2020. Fylkeskommunane er i tillegg bedne om å hente inn synspunkt og vurderingar frå instansar som:

- Kommunar i nedslagsfeltet til flyplassane
- Regionale helseføretak, Posten Norge AS og andre aktuelle i næringslivet og i organisasjonar.

Regionreforma

Våren 2017 vedtok Stortinget å overføre ansvaret for kjøp av innanlandske flyruter til regionalt nivå som ein del av regionreforma. Midlar vil bli overførte til rammetilskotet etter kvart som kontraktane mellom Samferdsledepartementet og flyselskapa går ut. Fleire kontraktar går ut etter etableringa av dei folkevalde regionane 1. januar 2020. Dersom fylkeskommunane ønskjer det, kan det vere aktuelt at regionane overtek avtaleansvaret for dei gjeldande kontraktane. Samferdsledepartementet vil opne for dette i kontraktar som departementet inngår før fylkeskommunane overtek oppgåva. Dette vil difor også gjelde for nye kontraktar der neste avtale-periode startar 1. april 2020. Kjøpet av innanlandske flyruter vil ikkje bli ei lovpålagt oppgåve. Det vil vere opp til fylkeskommunane om dei ønskjer å prioritere kjøp av innanlandske flyruter.

Ev. innspel til prosessen med overføring av kjøp av innlandske flyruter til regionalt nivå sett opp mot den komande konkurranse om flyruter, samt innspel til sjølve oppgåveoverføringa, bør inngå som ein del av høyringssvaret.

Utgreiing av staten sitt flyrutekjøp i Sør-Norge

På oppdrag frå Samferdsledepartementet har Møreforsking AS/Transportøkonomisk Institutt greidd ut det planlagde flyrutekjøpet i Sør-Norge. Rapporten, saman med høyringsfråsegnene, vil vere viktige innspel til innhaldet i konkurransegrunnlaget. Fylkeskommunen er bedt om å kommentere rapporten og konsulentane sitt forslag. Departementet ber fylkeskommunen om vere konkrete i høyringsfråsegna og prioritere kva som er viktigast, gjerne konkret på kvar flyplass.

Andre opplysningar

Kommunane i Sogn og Fjordane og andre relevante instansar er bedne om å kome med innspel som grunnlag for fylkeskommunen sitt høyringssvar. Oppsummering av innkomne innspel/ fråsegner følgjer saka som vedlegg.

Den 20. april var det eit møte med næringslivet, med både administrativ og politisk deltaking. Føremålet med møtet var å få næringslivet til å stå samla og ha eit felles utgangspunkt på kva innspel dei bør gje inn i ei ny anbudsrunder. Det var også eit føremål å få etablert eit flyplassutval for fylket. Flyplassstrukturen og flyrutetilbodet er sårbart, samstundes som dette er ein kritisk konkurransefaktor for bedriftene i fylket. Derfor er det viktig at alle interessegrupper til flyplassane klarer å samhandle betre og ha felles offensive planar for utvikling av rutetilbodet og flyplassane i fylket.

Måndag 7. mai var fylkesordføraren, saman med leiar i hovudutval for samferdsle og fylkesdirektør for samferdsle, i møte med administrasjonen i Samferdsledepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet om det nye anbudet på FOT-rutene. Her kom det m.a. fram at departementet ikkje ønskjer krav om nattstasjonerte fly på alle flyplassar. Det er ikkje nok tilgjengelege maskiner og dei meiner det vil svekke konkurransen ytterlegare. Fylkesordføraren har tidlegare også bede om møte med politisk leiing i departementet.

3. Forslag til offentleg kjøp av regionale flyruter

På oppdrag frå Samferdsledepartementet har Møreforsking Molde AS (MFM) i samarbeid med Transportøkonomisk Institutt (TØI) greidd ut offentlege kjøp av regionale ruteflygingar Sør - Norge frå 1. april under forplikting til offentleg tenesteyting (FOT).

Gjennom dette arbeidet har MFM/TØI gått gjennom dagens situasjon, utarbeidd trafikkprognosar og vurdert moglegheitene for kommersiell drift. Dei har også utarbeidd forslag til kriterium for når rutene bør vere gjenstand for offentleg kjøp, samt forslag til rutestruktur/transportstandard.

Det er lagt vekt på analysar av dagens FOT-ruter. Rapporten ser på korleis flytilbodet er tilpassa etterspurnaden innanfor kvart enkelt ruteområde. Rapporten omfattar 7 ruter på Vestlandet med ruter til både Oslo og Bergen, samt ruta mellom Oslo og Røros. Widerøe står for alle rutene. I tillegg ser rapporten på 3 ruter som tidlegare var dekkja av FOT. Det er ikkje sett grunnlag for å legge andre ruter i Sør-Norge inn i FOT-ordninga. Utgreiinga omfattar følgjande ruter i Sogn og Fjordane:

- Førde – Oslo – Førde
- Førde – Bergen – Førde
- Sogndal - Oslo – Sogndal
- Sogndal – Bergen – Sogndal
- Sandane - Oslo – Sandane
- Sandane - Bergen – Sandane
- Ørsta/Volda – Bergen – Ørsta/Volda
- Florø – Oslo – Florø (kommersiell frå 01.04.2016)
- Florø – Bergen – Florø (kommersiell frå 01.04.2016)

Trafikk

Trafikkutvikling 2013 - 2016

Statistikkane for tal passasjerar for 2013-16 viser ein nedgang i tal passasjerar samanlikna med prognosane for same periode. Det er fleire årsaker til denne svikten. Generelt for Norge har:

- den økonomiske veksten vore 1 prosent lågare enn venta pr. år
- befolkningsveksten vore 0,2 prosent lågare pr. år
- redusert aktivitet i oljenæringa gitt færre oljerelaterte reiser.

For lufthamnene Sogndal, Førde, Florø, Sandane og Ørsta/Volda har også følgjande moment verka inn på svikten i trafikkveksten denne perioden:

- Dei reelle billettprisane på FOT-rutene har auka med om lag 10 prosent i løpet av 4 år.
- Ruta Oslo – Hovden er teke ut av FOT, noko som påverkar trafikken på Hovden
- Florø-rutene er tekne ut av FOT. Dette påverkar trafikken i Florø.

Møreforsking/TØI konkluderer dermed med at det er ein god del tilhøve som tilseier lågare generell trafikkvekst enn forventa og spesielt låg trafikkvekst på våre lufthamner.

Trafikkprognosar 2020 – 2024

Det ser ikkje ut til å vere noko vesentleg auka kapasitetsbehov for nokre av strekningane i perioden 2020 – 2024. Den største berekna veksten i heile perioden målt i tal passasjerar kjem på strekninga Sogndal – Oslo med om lag 4000 passasjerar. Dei kommersielle rutene er ikkje med i denne oversikten.

For dei kommersielle rutene er det rekna med noko høgare vekst for Florø-rutene dei første åra på grunn av eit noko høgare forventa aktivitetsnivå på sokkelen. Effekten av kommersialisering er rekna til ligge rundt 10 prosent på rutene ved Florø og Hovden. Ut i frå dette kan ein rekne med rundt 10 prosent auka trafikk som ein momentan effekt dersom desse rutene vert FOT-ruter igjen.

Billettprisar 2012 - 2017

Maksimalprisane på FOT-strekningane er gitt i avtaleutlysinga. På grunn av ulike rabattar vil gjennomsnittsprisen på enkelte av strekningane vere ein del lågare. Maksimalprisen omfattar alle skattar, avgifter og gebyr til det offentlege og alle andre prispåslag (servicegebyr m.m.) som operatøren legg på prisen i samband med utskriving av billetten. Maksimalprisane på dei ulike FOT-rutene har auka reelt med 3-18 prosent frå 2012/13. Dette har resultert i minst like høg vekst i Widerøe sine inntekter pr. passasjer, men på rutene til/frå Førde og på Bergen – Hovden har inntektene auka vesentleg meir enn maksimalprisen. Møreforsking/TØI har berekna at dei reelle billettprisane har auka med om lag 10 prosent frå 2012/13 til 2016/17.

Kriteriesett basert på transportstandard og samfunnsøkonomi

MFM/TØI har vidareutvikla og brukt nokre enkle, rettleiande vurderingskriterium for kor lang reisetid det skal vere til ulike knutepunktsfunksjonar og kor lenge ein skal kunne opphalde seg der gjennom 1 arbeidsdag basert på ei dagsreise.

Transportstandard

Det har vore få vellukka forsøk på å definere ein fagleg sett nøytral transportstandard. Transportstandard som vert praktisert vil ofte vere prega av kva det offentlege er villig til å yte i tilskot. Utgangspunktet er at dagens FOT-ruter fell inn under EU Regulation 1008/2008, som m.a. seier noko om vilkåra for å kunne operere flyruter under Public Service Obligation (PSO). Kriteria for når og kor FOT skal kunne tilbydast er ganske vide. Dette bidreg til at FOT-rutene spenner frå å betene nokre få tusen til fleire hundre tusen passasjerar pr. år.

Ein kan sette transportstandardar basert på t.d. maksimum reisetid til/frå større byar, minimum opphaldstid på sentrale destinasjonar, tilgang til sjukehus, tilgang til internasjonalt flyrutenett m.m. I tillegg til slike standardar meiner MFM/TØI det vil vere hensiktsmessig at slike standardar vert følgt av ei samfunnsøkonomisk analyse.

MFM/TØI foreslår følgende transportstandardkriterier for FOT-rutekjøp i Sør Norge:

Kriterier	Grønn standard	Gul standard
Tilgang til hovedstad (1)	Ankomst hovedstad (sentrum) senest kl. 10, etter samlet reisetid på maks 4 timer. Retur fra hovedstad (sentrum) tidligst kl. 16, med samlet reisetid til hjemkommune på maks 4 timer. Tidligste utreise fra hjemkommune kl. 06 og seneste retur kl. 24.	Opphold i hovedstad 6 timer, etter samlet reisetid på maks 5 timer hver vei. Tidligste utreise fra hjemkommune kl. 05 og seneste retur til hjemkommune kl. 24.
Tilgang til internasjonalt flytilbud (2)	Ankomst lufthavn med internasjonalt rutetilbud senest kl. 08.00, etter samlet reisetid på maks 2,5 timer. Retur fra samme flyplass tidligst kl. 16.30, med samlet reisetid til hjemsted på maks 4 timer. Tidligste utreise fra hjemsted kl. 06 og seneste retur kl. 24.	Ankomst lufthavn med internasjonalt rutetilbud senest kl. 10, etter samlet reisetid på maks 5 timer. Retur fra samme flyplass tidligst kl. 15, med samlet reisetid til hjemsted på maks 5 timer. Tidligste utreise fra hjemsted kl. 04 og seneste retur kl. 24.
By med regionsykehus (3)	Ankomst sykehuset senest kl. 10, etter samlet reisetid på maks 4 timer. Retur fra sykehuset tidligst kl. 16, med samlet reisetid til hjemkommune på maks 4 timer. Tidligste utreise fra hjemkommune kl. 06 og seneste retur kl. 24.	Opphold ved sykehuset 6 timer, etter samlet reisetid på maks 5 timer hver vei. Tidligste utreise fra hjemkommune kl. 05 og seneste retur til hjemkommune kl. 24.

Tabell 1: Transportstandardkriterium

Dei føreslegne kriteria er ikkje vekta. Det er heller ikkje alle ruter der alle kriterium er relevante. Dersom t.d. ruta Sogndal – Bergen vert vurdert vil hovudstadskriteriet falle bort når Sogndal har direkte rute til Oslo. Kriteriet til fylkesadministrasjon er teke ut i det nye forslaget til kriterium frå MFM/TØI, som meiner dette har liten relevans for flyrutene i Sør-Norge. Tilgang til internasjonalt flytilbud er behalde. Det vil som regel vere samanfall med oppfyllinga av dette kriteriet og dei to andre, sik Møreforskning har utforma tidskrava.

Samfunnsøkonomi

Møreforskning/TØI har utført ei enkel samfunnsøkonomisk vurdering som har teke utgangspunkt i ei kartlegging av tilskot pr. passasjer pr. rute, som kan hentast ut frå statistikk, samt dei reisande sine billettutgifter og verdien av tidsbruk ved flyreisa. Grovt rekna har dei kome fram til at ruta Bergen-Førde ikkje har vesentlege kostnadsinnsparingar for dei reisande samanlikna med alternativ transport. Den har heller ingen vesentleg effekt på oppfyllinga av transportstandard-kriterium. Ein bør difor vurdere å ta ut ruta av FOT-ordninga.

Det er gjort berekningar av reisekostnader, flydriftskostnader og tilskot og har teke med følgjande element i berekning av generaliserte reisekostnader:

- Tidsverdi for fly etter hensikt med reisa og transportmåte
- Reisetid
- Reisehensiktsfordeling
- Reisemiddel for alternativ transport og tilbringarreiser
- Kostnader som kan/skal betalast
- Andre element

Møreforskning/TØI har gjennomført berekningar av reisekostnader for flyruter og tilsvarende strekningar betent med alternativ transport for alle ruter som kan tenkast lagt inn under FOT-ordninga. Det er teke omsyn til korleis rutene faktisk vert drifta. Det er teke omsyn til omstiging (transfer) på alle lufthamnene der dette er har vesentleg betydning, og justert kostnadane ved alternativ transport slik at den kjeda går fram til aktuell lufthavn. Berekningane inkludere dei rutene som vart overført til kommersiell drift for perioden april 2016 – april 2020.

Kommersialisering av flytilbudet

Analysar viser ein trafikkreduksjon frå kommersialisering (både pris og kapasitetseffekt) på rundt 10 prosent for rutene på Florø og Osloruta frå Ørsta/Volda. Berekningar av real-økonomiske verknader og fordelingsverknader for Florø viser at dei reisande over Florø hadde eit samfunnsøkonomisk tap i 2017 på mellom 5-7 mill. kr. Det er berekna at fordelingseffekten frå passasjerane til flyeselskapet som følgje av høge billettprisar var på 30 mill. kr i 2017.

Trafikkvolumet på dei rutene som kan vere aktuelle for kommersialisering tilseier at det er vanskeleg å sjå føre seg to konkurrerande aktørar, noko som kunne ha styrka priskonkurransen.

Møreforsking/TØI gir ingen tilråding om fortsatt overgang til kommersialisering, men peiker på at den tettast trafikkerte Osloruta under dagens FOT (Førde-Oslo) nok vil være den mest eigna kandidaten dersom ein skulle velje å gjere dette.

FOT-tilbodet 2020 – 2024, generelle krav og tilrådingar

Det er føreslege at setekravet vert formulert på årsbasis, ev. på sesongbasis. Rigide krav pr. dag og veke vil føre til dårleg tilpassing til faktisk etterspurnad og bind operatøren sin moglegheit til å trekke ut stordriftsfordelar.

Det er også forslag om å avstå frå krav om tal rundturar, flystorleik og direkte ruteføring. Krava til tidspunkt må innrettast mot å etablere ein «grøn» transportstandard (jf. tabell 1). Dei har ikkje vurdert fordelinga kvar dag/helg i detalj, men antyder ein kapasitet med 2 t/r reiser i løpet av helga for enkelte ruter. I nokre tilfelle er FOT tilrådd avgrensa til verkedagar. Generell minimum ruteføring basert på transportstandardkriteria kan formulerast slik:

Hovudstad/tilgang til internasjonale ruter:

- 1 avgang til Oslo med landing OSL seinast 08:00
- 1 avgang frå Oslo/OSL tidlegast kl. 16:30

Regionsenter:

- 1 avgang til Bergen med landing BGO seinast 09:30
- 1 avgang frå Bergen/BGO tidlegast kl. 16:30

«Hovudstadskriteriet» omfattar også omsynet til å kunne nå internasjonale flyruter. Dagens ruteføring til Oslo om morgonen tilfredsstiller dette kriteriet frå alle dei aktuelle lufthamnene, inkludert dei som i siste avtaleperiode fekk kommersielle ruter.

Det er ikkje føreslege auke i maksimalprisane, all den tid dei har hatt ein viss auke i inneverande avtaleperiode.

Rutespesifikke tilrådingar

Førde

For Førde – Oslo vil 5 daglege flygingar og 1 kvar helgedag gje om lag 117 000 sete med ei 39-seters maskin. Prognosane tilseier 77 000 passasjerar i 2024. Ein kapasitet på 117 000 sete vil gje eit gjennomsnittleg belegg på 66 prosent med 5 daglege flygingar. Ein reduksjon til 4 rundturar på verkedagar vil gje ei gjennomsnittleg utnytting på 80 prosent. Dette er vurdert til å vere for høgt.

Førde – Bergen er berekna til å ha ein etterspørsel på 10 000 passasjerar i 2024. Eit hensiktsmessig tilbod på vekedagar er 2 turar pr. dag. Med ei 39-seters maskin vil dette gje rundt 40 000 sete ein gjennomsnittsutnytting på 25 prosent. Med 2 turar på helg i tillegg, blir utnyttingsgraden 20 prosent.

Ut i frå ei vurdering av transportstandard, trafikklekkasje til Bergen lufthamn og nytte/tilskotsforholdet, så tilrår Møreforsking/TØI å ta denne ruta ut av FOT-ordninga. Dersom ein vel å halde ruta i FOT-ordninga, så vert det tilrådd eit setekrav på 15 000, som vil gje ei kapasitetsutnytting på 66 prosent i snitt.

For Førde er det forslag om:

- 117 000 seter vert tilbydd t/r samla til Oslo. Førde-Bergen vert teken ut av FOT.
- Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring.
- Tidskrav etter «grøn» transportstandard.
- Maksimalkakst som i dag.

Sogndal

For Sogndal vil 4 daglege flygingar og 1 flyging kvar helgedag gje om lag 97 000 sete med ei 39-seters maskin. Prognosane for 2024 tilseier 51 000 passasjerar. Omtalt kapasitet vil gje eit gjennomsnittsbelegg på 52 prosent. 3 rundturar/verkedag og 1 tur/retur kvar helgedag gir om lag 77 000 sete og ein gjennomsnittleg utnyttingsgrad på 66 prosent.

For Sogndal – Bergen er det berekna ein etterspørsel på 17 000 passasjerar i 2024. Ein minimum hensiktsmessig tilbod på verkedagar er 2 turar pr. dag. Med ei 39-seters maskin vil dette gje rundt 40 000 sete og ei gjennomsnittsutnytting på 43 prosent. Med 2 turar i helgane i tillegg, blir utnyttingsgraden 30 prosent.

Ut i frå ei vurdering av transportstandard, trafikklekkasje til Bergen lufthamn og nytte/tilskotsforholdet, tilrår Møreforsking at denne ruta vert behalde i FOT-ordninga, sjølv om trafikkgrunnlaget er lite. Om ein vel å halde ruta i FOT-ordninga, vert det tilrådd eit setekrav på 25 000. Dette gir ein kapasitetsutnytting på 68 prosent i snitt og 2 turar tur/retur dagleg på verkedagar.

For Sogndal er det forslag om:

- 77 000 seter vert tilbydd t/r samla til Oslo og 25 000 sete tur/retur til Bergen.
- Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring
- Tidskrav etter «grøn» transportstandard
- Maksimalkakst som i dag.

Sandane

For Sandane-Oslo vil 2 daglege flygingar og 1 kvar helgedag gje om lag 57 000 sete med ei 39-seters maskin. Prognosane for 2024 tilseier 33 000 passasjerar i 2024. Omtalt kapasitet gir eit gjennomsnittsbelegg på 58 prosent. 2 daglege rundturar på ein verkedag må sjåast på som eit minimum. Møreforsking/TØI tilrår 57 000 sete på denne strekninga.

Det er berekna at Sandane-Bergen vil ha ein etterspørsel på 4 000 passasjerar i 2024. Eit hensiktsmessig tilbod på verkedagar er 2 turar pr. dag. Det vert føreslege 6000 sete på strekninga.

For Sandane er det forslag om:

- 57 000 seter tilbys t/r samlet til Oslo og 6 000 seter t/r samlet til Bergen
- Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring
- Tidskrav etter «grøn» transportstandard, men med fleksibilitet til å møte gul standard.
- Maksimalkakst som i dag.

Florø med eventuell tilbakeføring til FOT

For Florø-Oslo vil 4 daglege flygingar og 1 kvar helgedag gje om lag 97 000 sete med ei 39-seters maskin. Prognosane har dagens kommersielle drift som utgangspunkt. Dei tilseier 51 000 passasjerar i 2024. Dersom det vert lagt til ein vekst på 10 prosent ved tilbakeføring til FOT på grunn av rundt 15 prosent lågare maksimalprisar og kanskje noko høgare avgangsfrekvens, vil dette gje rundt 56 000 passasjerar i 2024. Omtalt kapasitet gir et gjennomsnittsbelegg på 58 prosent.

Under same føresetnader vil Florø-Bergen ha ein etterspørsel på 55 000 passasjerar i 2024, aukande til 61 000. Ved same tilbod som Florø – Oslo vil dette gje eit gjennomsnittsbelegg på rundt 63 prosent.

For Florø er det forslag om:

- 97 000 seter vert tilbydd t/r samla til Oslo og 97 000 sete tur/retur samla til Bergen ved tilbakeføring til FOT.
- Ingen krav til frekvens, flystørrelse eller ruteføring

- Tidskrav etter «grøn» transportstandard
- Maksimalkost redusert til samanliknbart med dagens FOT-nivå.

Det er knytt ein usikkerheit til ruteføringa ved ei tilbakeføring til FOT-ordninga med tanke på om ein vil behalde dagens ruteprogram eller om ein vil få endringar som følgje av bortfall av enkelte morgon- og kveldsruter etter kommersialisering.

Ørsta/Volda

Rutene mellom Ørsta/Volda og Oslo er kommersielle direkteruter. Rutene mellom Ørsta/Volda og Bergen inngår i FOT-ordninga. Enkelte av desse rutene har mellomlanding i Sogndal, og vil såleis vere av interesse i denne saka.

Det er tilrådd at ruta mellom Ørsta/Volda og Bergen vert behalde i FOT-ordninga, sjølv om trafikkgrunnlaget er relativt lite og at Ålesund lufthamn har ruter til Bergen. Dersom ein vel å halde ruta i FOT-ordninga, er det tilrådd eit setekrav på 35 000 sete. Dette vil gje ein kapasitetsutnytting på 66 prosent i snitt og 2 turar tur/retur dagleg på kvardagar.

Aktuelle kommersielle ruter

Det er vanskeleg å nytte seg av objektive kriterier for overgang til kommersielle ruter. Det mest nærliggande objektive kriteriet for kommersiell drift er at ruta ikkje treng støtte for å kunne oppretthalde dagens produksjon og prisnivå. Det er også eit alternativ å vurdere kommersiell drift når det er relativt nær balanse med dagens produksjon og prisnivå. Det kan bety ein viss auke i billettprisen.

Ved overgang til kommersiell drift vil det ikkje lenger vere mogleg å regulere marknaden med omsyn til billettprisar, rutefrekvens og avgangstider. Dette, kombinert med ein sannsynleg låg prisfølsomheit og gjennomgåande for låge trafikkvolum til å gje rom for to aktørar, vil sette ein operatør i stand til å kunne bruke marknadsmakt til å heve billettprisane og redusere frekvensen.

Det er klare indikasjonar på at kommersialisering kan skape store fordelingsverknader med overføring frå dei reisande til operatør gjennom høgare billettpris.

For følgjande ruter er det eit relativt godt grunnlag for at rutene kan gå kommersielt, dersom myndigheitene ønskjer det:

- Oslo – Førde
- Oslo – Ørsta/Volda (går kommersielt i dag)
- Oslo – Florø (går kommersielt i dag)
- Bergen – Florø (går kommersielt i dag)

Kommersielle ruter for Florø lufthamn

Etter kommersialiseringa av Florø steig billettprisane markert. Tal flygingar gjekk ned. Samanlikna med den nye modellen for FOT-maksimalprisar steig maksimalprisen med om lag 15 prosent for flygingar til Oslo og 35-40 prosent for flygingar til Bergen. Tilsvarende auke i andre rabatterte billetter ligg på 10-15 prosent. Reduksjon på tal tilbodne sete var på om lag 1/3. Ved nabolufthamna Førde lufthamn var tal tilbodne sete uendra i same periode.

Ei samanlikning av flytrafikken før og etter kommersialisering viser ein vesentleg nedgang i tal flypassasjerar. Tal passasjerar til Oslo gjekk ned med nesten 30 prosent frå april 2015 til april 2016. Tal passasjerar frå Førde gjekk opp i same periode. Det har vore ein tydeleg nedgang i flytrafikken frå Florø lufthamn etter kommersialiseringa (mellom 8 og 16 prosent).

4. Innkomne merknader og innspel

Saka om ny konkurranse på regionale ruteflygingar frå 1. april 2020 er sendt til kommunane, regionråda, næringsråd og regionale statlege etatar for merknader og innspel til forslaga i rapporten frå Møreforskning/TØI. Innkomne merknader er oppsummert i eige vedlegg, som følgjer saka. I hovudsak går innspela i retning av at:

- Det er viktig med eit godt flytilbod, dagens tilbod ikkje godt nok for å skape vekst og utvikling.

- Det er låg regularitet og høge prisar på flyrutene
- Det er behov for betre flytilbod mot Bergen, behovet er undervurdert
- Det er ikkje nattstasjonert fly på Haukåsen, noko som fører til mykje forseinkingar og kanselleringar, særleg om vinteren. Nattstasjonert fly vil betre regulariteten og sikrere avgangar om morgonen.
- Det er ønskje om fleire direkteruter. Returrutene må gje betre moglegheit for dagsturar mot Oslo og Bergen.
- Det er vankeleg å korrespondere med andre innanlandske fly med dagens rutetilbod.
- Det må vere like vilkår for Florø lufthamn og Førde lufthamn.
- Florø må inn i FOT-ordninga igjen. Kommersielle ruter på Florø har ført til redusert rutetilbod og høgare prisar – som igjen har ført til reduksjon i trafikken.
- Regional statsetatar har behov for ruter til Bergen som korresponderer med fly til m.a. Haugesund og Stavanger. Returtilbodet frå Bergen for dårleg.
- Næringslivet er ikkje tilfreds med rutetilbodet. Rutene bør i større grad tilpassast næringslivet sitt behov med tenlege avgangar.
- Maksimalprisen er nådd, kan ikkje auke meir.
- Minimum setekapasitet og flystorleik må ligge som eit anbodskriterium
- Det må stillast krav om faktisk regularitet
- Rutene mellom Førde og Bergen må ikkje kommersialiserast.
- Alle flyrutene må inn i FOT-ordninga

5. Vurderingar og konsekvensar

Regionreforma med overføring av ansvar for kjøp av regionale flyruter

I høyringsbrevet viser Samferdsledepartementet til at Stortinget våren 2017 vedtok å overføre ansvaret for kjøp av innanlandske flyruter til regionalt nivå som ein del av regionreforma. Midlar til flyrutekjøp vil bli overført til rammetilskotet etter kvart som kontraktane mellom Samferdsels-departementet og flyselskapa går ut. Fleire kontraktar vil gå ut etter etableringa av dei nye fylkeskommunane 1. januar 2020. Det vert opna for at fylkeskommunane kan overta kontraktar som vert inngått før fylkeskommunane overtek oppgåva. Dette vil også gjelde for nye kontraktar om regionale ruteflygingar for neste avtaleperiode med oppstart 1. april 2020.

Som følgje av Stortinget sitt vedtak om overføring av dette ansvaret frå 1. januar 2020, har fylkeskommunen bedt om å bli tidleg involvert i anbudsprosessen som departementet no har starta opp. Pr. i dag er fylkeskommunen ein høyringspart i ein prosess som departementet har ansvaret for. Fylkesrådmannen meiner at Samferdsledepartementet må stå ansvarleg for gjennomføringa av kontrakten frå 1.april 2020. Fylkeskommunen må få tid til å bygge opp kapasitet og kompetanse fram mot arbeidet med neste anbudskontrakt mvf. 1. april 2024.

Kommersialisering av flyruter - tilbakeføring til FOT-ordninga

Erfaringane etter kommersialiseringa på Florø syner at det ikkje er aktuelt med kommersialisering av andre ruter. Ruta mellom Førde og Oslo er ei av rutene som er trekt fram som ei aktuell kommersiell rute. Basert på kva som har skjedd med rutetilbod og billettprisar på dei kommersielle rutene i Florø, ser ikkje fylkesrådmannen at det skal vere grunnlag for å kommersialisere fleire flyruter i Sogn og Fjordane. Tvert om bør alle rutene inngå i FOT-ordninga.

Maksimalprisar

Utgreiinga frå Møreforsking/TØI viser at maksimalprisen på FOT-rutene har auka med om lag 10 prosent frå 2016/17. Fleire av innkomne merknader/innspel peikar på dyre flybillettar og store kostnader for dei reisande med fly. Det er tilrådd å ikkje auke maksimalprisen på FOT-rutene i neste anbudsperioden. Fylkesrådmannen sluttar seg til denne tilrådinga.

Kriteriesett basert på transportstandard og samfunnsøkonomi

MFM/TØI har vidareutvikla og brukt nokre enkle, rettleiande vurderingskriterium for kor lang reisetid det skal vere til ulike knutepunktsfunksjonar og kor lenge ein skal kunne opphalde seg der gjennom ein arbeidsdag basert på ei dagsreise. MFM/TØI føreslår følgjande tre transport-standardkriterier for FOT-rutekjøp:

- Tilgang til hovudstad,
- Tilgang til internasjonalt flytilbod

- By med regionsjukehus

Det er føreslege at det vert lagt til grunn «grøn» transportstandard, jf. tabell 1.

I transportstandarden som er lagt til grunn for gjeldande FOT-anbod er det også tilgang til fylkesadministrasjon eit kriterium. Dette kriteriet er tekne ut i det nye forslaget, med grunngjeving om at dette kriteriet har lite relevans for flyrutene i Sør-Norge. Fylkesrådmannen er ikkje samd i denne grunngjevinga og viser m.a. til samanslåing av høgskulane på Vestlandet, Innovasjon Norge, NAV, politiet, alarmsentralen, samanslåing av fylkesmannsembeta i Hordaland og Sogn og Fjordane frå 2019 og samanslåing av fylkeskommunane Hordaland og Sogn og Fjordane frå 2020. frå før har vi regionar i Statens vegvesen, Skatteetaten og helse Vest m. fl. Alle desse har ein desentralisert struktur, der reiser mellom Bergen og Sogn og Fjordane vil vere svært aktuelle. Sjølv med ein desentralisert struktur, vil tilgang til fylkesadministrasjon i Bergen vere eit viktig kriterium i dei nye strukturane. I tillegg til Bergen, er også korrespondansen vidare til Stavanger viktig. Fylkesrådmannen legg difor til grunn at tilgang til fylkesadministrasjon bør vere eit av kriteria kriteriesettet for transportstandard.

I utgangspunktet har fylkesrådmannen ikkje innvendingar til det føreslegne kriteriesettet basert på transportstandard og samfunnsøkonomi, men viser til innkomne innspel til det framtidige anbodet på FOT-rutene. Her går det fram at også tilgang på nasjonalt flytilbod må vere eit kriterium. Mange har peika på manglande korrespondanse mellom nasjonale flyruter og FOT-rutene til Sogn og Fjordane både på ut- og innreise. Resultatet er at mange må reise dagen før planlagt avreise og kjem heim dagen etter planlagt retur. Dette påfører dei reisande og næringslivet ekstra kostnader med overnatting. Det må difor vere eit krav at siste fly frå Oslo og Bergen på kveldstid korresponderer med dei nasjonale flyrutene for å unngå unødvendige overnattingar. For første fly ut frå Sogn og Fjordane må det vere eit krav at desse går på eit tidspunkt som gjer at reisande kjem seg vidare med innanlandske flyruter utan lang ventetid i Oslo eller Bergen. I mange av innspela/merknadane blir det bedt om returruter frå Oslo og Bergen som gir ein «normal» arbeidsdag. Normal arbeidsdag på kontoret/jobb er vanlegvis til 16:00. Første fly frå Bergen går i dag først kl. 20:00 og gir ikkje ein normal arbeidsdag. Det bør leggest opp til ein retur frå Bergen mellom kl. 16:00 og 17:00 for å få ein normal arbeidsdag. Fylkesrådmannen er samd i tilrådinga om legge opp til å nå ein «grøn» transportstandard i anbodsgrunnlaget, men meiner tilgang til nasjonale flyruter og tilgang til fylkessenter må leggest til i kriteria.

Rutetilbodet mot Bergen

Fylkesrådmannen registrerer at det er ønskje om m.a. fleire flyruter, betre frekvens og betre regularitet til Bergen. Vi har eit rutetilbod i dag som ikkje fungerer optimalt. I arbeidet med anbodsgrunnlaget bør Samferdsledepartementet legge vekt på å gjere dagens rutetilbod betre enn i dag. Rutetilbodet må vere slik at det er mogleg å reise med fly tur/retur både til Oslo og Bergen innanfor ei akseptabel reisetid. Særleg rutene mellom Sogn og Fjordane og Bergen må vurderast nøye. Møreforsking viser til trafikkprognosar der trafikken mellom Sogn og Fjordane og Bergen vil gå ned fram mot 2024. Møreforsking ser ikkje på kva årsaka til dette kan vere. Fylkesrådmannen meiner at dette dels skuldast at tilbodet er ikkje tilpassa dei reisande sitt behov, både ut frå Sogn og Fjordane og særleg på returen frå Bergen. Ankomst Flesland kl. 10:00 er alt for seint til å rekke møter i Bergen. Returen kl. 20:00 er alt for seint i forhold til avslutta arbeidsdag i Bergen mellom 15:00 og 16:00. Med hurtigbåt er reisande inne i Bergen rundt kl. 12:00. Redusert ekspressbusstilbod frå Sogn og Fjordane til Bergen medfører at buss ikkje er alternativ reisemåte for mange. Mange vel difor å køyre til Bergen med bil. Det bør vere retur frå Bergen på ettermiddag mellom 16:00 og 17:00. Med ein retur frå Bergen slik som i dag kl. 20:00 blir det mange timar venting etter avslutta arbeidsdag før ein kan reise tilbake til Sogn og Fjordane. Dette gjer at mange vel alternative reisemåtar både til og frå Bergen. Med dei samanslåingsprosessane som er på gang mellom Sogn og Fjordane og Hordaland, vil behovet for betre flyruter auke i åra som kjem.

FOT-tilbodet 2020 – 2024, generelle krav og tilrådingar

Møreforsking/TØI føreslår at setekravert vert formulert på årsbasis eller eventuelt på sesongbasis. I følgje Møreforsking vil rigide krav pr. dag og veke føre til dårleg tilpassing til faktisk etterspurnad. Med dagens ruteopplegg ser vi at tilpassinga til faktisk etterspurnad varier

i stor grad. Fleire av innspela viser til at det ikkje plass på flyet t.d. frå Sogndal på morgonen. Kapasiteten er for liten og tilbodet ikkje tilpassa etterspurnaden. Resultatet blir at mange vel alternative reisemåtar, må reise kvelden før eller reiser ikkje i det heile. Med eit meir tilpassa ruteopplegg og kapasitet vil etterspurnaden etter flyreiser truleg auke – ikkje gå ned slik som i dag.

Møreforsking tilrår også å avstå krav om rundturar, flystorleik og direkte ruteføring. Dersom det ikkje skal stillast krav til flystorleik fryktar fylkesrådmannen at flytypen/flystorleiken vert tilpassa etterspurnaden på dei enkelte rutene og at dermed kan få mindre fly enn det som går i rutetraffikk i dag. Setekapasitet og gjennomsnittsbelegget i dei rutespesifikke tilrådingane er berekna ut i frå på 39-seters maskiner. Med unntak av Florø er det ingen lufthamner i Sogn og Fjordane som kan ta i mot større fly enn dette. Fylkesrådmannen meiner at det er eit rimeleg krav frå næringsliv, det offentlege og andre reisande at det ikkje vert opna for mindre flytypar enn i dag.

Fordelinga av tal turar og setekapasitet på kvardag/helg er ikkje vurdert i detalj, men det er antyda ein kapasitet med 2 t/r reiser i løpet av helga for enkelte ruter. Fylkesrådmannen legg også til grunn at behovet for flyreiser er størst frå måndag til fredag.

Rutespesifikke tilrådingar

Ut i frå tilrådd kriterium for transportstandard og ei analyse av framtidig etterspørsel, har Møreforsking/TØI kome med rutespesifikke tilrådingar for kvar enkelt lufthamn.

Dei rutespesifikke tilrådingane legg opp til tidskrav etter «grøn» transportstandard for alle lufthamner med unntak av Sandane, der dei meiner det kan vere ein fleksibilitet til å møte gul standard. Fylkesrådmannen viser til at det er brei politisk semje om å oppretthalde eit tenleg tilbod på alle 4 flyplassane i Sogn og Fjordane. Tidskrav etter gul transportstandard er difor ikkje akseptabelt.

For Førde er det føreslege å ta ruta Førde – Bergen ut av FOT-ruteordninga p.g.a. liten trafikk. Fylkesrådmannen er ikkje samd i denne tilrådinga, jf. avsnittet ovanfor om rutetilbodet mot Bergen. Behovet for rutetilbod mot Bergen vil auke, både frå Førde lufthamn og dei andre lufthamnene i Sogn og Fjordane. Det er difor ikkje tilrådeleg å legge ned Bergensruter. Reisande frå Førde vil få problem med dagsreiser for møter i Bergen av fleire grunnar:

- Første fly inn til Bergen er rundt kl. 10:00. Dette er for seint til å nå møter i Bergen
- Ekspressbussen frå Sogndal til Bergen, via Vadheim som er inne i Bergen kl. 10:15 vert lagt ned frå juni 2018.
- Ekspressbåten kjem til Bergen 11:45

Det er ikkje mogleg med dagsreiser med offentleg kommunikasjon frå Førde til Bergen for rekke møter i Bergen. Alternativet blir dermed bil. Med eit betre tilpassa flyrutetilbod mellom Førde og Bergen vil tal reisande mot Bergen truleg auke.

Møreforsking peikar i rapporten på at trafikkgrunnlaget mellom Sogndal og Bergen er lite, men tilrår likevel å behalde denne ruta i FOT-ordninga. Heller ikkje her er rutene tilpassa behovet for tidleg ankomst Bergen og tidleg avreise frå Bergen. Rutetilbodet mellom Sogndal og Bergen bør vidareførast i FOT-ordninga og tilpassast det reelle behovet. Ruter som ikkje er tilpassa behovet vert heller ikkje brukt. Det bør vera ein avgang i 16-17-tida i tillegg til kveldsavgangen kl. 20 for å ivareta behovet til dei reisande.

Kommunane i Sogn (gjennom Sogn regionråd), næringslivet og fylkeskommunen har gått inn i eit spleiselag for å få bygd ein hangar for nattstasjonering av fly på Sogndal lufthamn, Haukåsen. Bygging av hangaren vil starte opp sommaren 2018. Grunnen til dette er eit ønskje om betre regularitet. Regulariteten er til tider dårleg, i tillegg til manglande kapasitet i høve til behovet. Sogndal er i dag ein HUB med fly både frå Sandane og Ørsta/Volda vidare til Bergen og Oslo. Dårlege vêrtilhøve medfører fleire kanselleringar og overflygingar, særleg på vinterstid. For å unngå kanselleringar fordi fly ikkje kan gå ned på grunn av vêrforholda, bør det stillast krav om nattstasjonert fly på Haukåsen. Lokalt er det vist stor vilje for å legge forholda til rette for dette.

For Sandane er det tilrådd eit tidskrav etter grøn standard, men med ein fleksibilitet mot gul transportstandard. Det vil ikkje vere akseptabelt at Sandane får redusert tidskrav samanlikna med dei andre lufthamnene. Nordfjordrådet peiker i si fråsegn på at det Møreforsking sin rapport byggjer på eit grunnlag som er direkte feil for Nordfjord sin del når det gjeld trafikkanalyser. Dei ønskjer m.a. krav om minimum 4 avgangar mellom Sandane og Oslo måndag – fredag og minimum 3 avgangar mellom Sandane og Bergen måndag – fredag. Fylkesrådmannen ser at det kanskje kan vere vanskeleg å få ei rutetilbod som er betre enn i dag, men kan ikkje akseptere eit dårlegare rutetilbod enn i dag. Dagens rutetilbod må vere betre tilpassa brukarane sine behov.

I april 2016 vart rutene på Florø lufthamn kommersialiserte. Etter kommersialiseringa steig billettprisane, og tal flygingar gjekk ned. Samanlikna med maksimalprisar for FOT-ruter steig maksimalprisen med om lag 15 prosent for flygingar til Oslo og 35-40 prosent for flygingar til Bergen. Tilsvarende auke i andre rabatterte billetter ligg på 10-15 prosent. Ei samanlikning av flytrafikken før og etter kommersialisering viser ein vesentleg nedgang i tal. Kommersialiseringa av rutene på Florø lufthamn har ført til svekka konkurransevilkår for næringslivet samanlikna med fylkes elles. Utviklinga på Florø lufthamn tilseier, etter fylkesrådmannen si vurdering, at flyrutene på Florø lufthamn må inn att i FOT-ordninga i komande anbodsperiode 1. april 2020 – 31. mars 2024. Rutetilbodet må minimum vere på det nivået som var før kommersialiseringa. Maksimal- prisen må reduserast til same nivå som nivået med maksimalprisen i dagens FOT-ordning.

Regularitet

Kanselleringar skuldast både vêrtilhøve, mangel på maskiner og mannskap. Vêrtilhøva er det vanskeleg å gjere noko med, men departementet bør stille krav til regularitet der mangel på mannskap og maskiner ikkje vert akseptert. Regulariteten både Sogndal og ved dei andre lufthamnene må bli betre.

6. Konklusjon

Fylkesrådmannen meiner at Samferdsledepartementet bør vera ansvarleg for å følgje opp anbudskontrakten for rutflygingar for perioden 1. april 2020 – 31. mars 2024. Fylkeskommunen vil overta ansvaret med utarbeiding av anbudsgrunnlaget for perioden gjeldande frå 1. april 2024. dette vil gje oss god tid til å bygge kompetanse og kapasitet til neste anbudsutlysing.

Fylkesrådmannen føreset at det skal vera eit godt og attraktivt tilbod, minimum på nivå med i dag, på alle flyplassane i Sogn og Fjordane. Det er viktig at rutetilbodet fungerer optimalt med omsyn til regularitet og tilpassa rutetider. Sogn og Fjordane fylkeskommune kan ikkje akseptere eit dårlegare flyrutetilbod enn i dag. Det må vere mogleg å delta på møte både i Oslo og Bergen med møtestart mellom kl. 09:00 og 10:00. Det må leggst opp til retur frå både Oslo og Bergen på ettermiddag mellom kl. 16:00 og 17:00 i tillegg til kveldsavgangane. Behovet for setekapasitet og eit godt rutetilbod er viktigast på vekedagane frå måndag til fredag. Vi bør difor prioritere dette framføre rutetilbod og setekapasitet på helg. Eg meiner vidare at det må gjerast tiltak for å sikre god regularitet, m.a. gjennom nattstasjonerte fly.

Fylkesrådmannen meiner vidare at samanslåingsprosessane som no skjer på Vestlandet, vil medføre behov betre rutetilbod mellom Sogn og Fjordane og Bergen, ikkje dårlegare.

Fylkesrådmannen sluttar seg til transportstandard som er tilrådd frå Møreforsking, og at «grøn» transportstandard må leggst til grunn for den framtidige transport-standard for FOT-rutene. Standarden må utvidast med følgjande to kriterium: krav til tilgang til fylkesadministrasjon og tilgang til nasjonale rutflygingar. Eg støttar Møreforsking i at maksimaltakst for FOT-rutene er nådd.

Florø lufthamn må tilbakeførast til FOT-ordninga i neste anbodsperiode. Det kan ikkje akseptast at nokon av dagens ruter vert kommersialiserte.