



Møre og Romsdal
fylkeskommune

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

FYLKESORDFØRAREN

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
21/2267-8		80017/2022/N00	Anna Kristin Villa ,	28.06.2022

Høyringsvar - Ny konkurranse om regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge frå 1. april 2024

Fylkesutvalet i Møre og Romsdal syner til brev frå Samferdselsdepartementet datert 17. mars, og høyring om ny konkurranse om regionale ruteflygingar i Sør-Noreg og Nord-Noreg frå 1. april 2024.

Fylkesutvalet syner til vedtak i sak U-117/22 av 27. juni 2022:

Møre og Romsdal fylkeskommune ber Samferdselsdepartementet om:

- at ruta Ørsta/Volda – Oslo blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbodsrunde med eit servicenivå tilsvarande dagens ruteproduksjon (dvs. seks daglege rundturar utan mellomlanding)
- at ruta Ørsta/Volda – Bergen blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbodsrunde men at minstekravet blir utvida med 1-2 daglege rundturar og eit krav om ruteføring utan mellomlandingar
- å legge til rette for ein omfattande høyringsrunde i samband med resultatet av ekstern transportfagleg utgreiing hausten 2022
- å inkludere ei mogleg FOT-rute mellom Ørsta/Volda og Trondheim i den varsla eksterne transportfaglege analysen
- At fly med elmotor bør inngå i en pilotutprøving fra Hovden og til byene som flyene reiser til
- Samferdselsutvalet ber om at arbeidet med elektrifisering av kortbanenettet blir framskynda

Med helsing

Tove-Lise Torve
fylkesordfører

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur



Møre og Romsdal
fylkeskommune

saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
02.06.2022	69784/2022	Falko Müller

Saksnr	Utval	Møtedato
SA 59/22	Samferdselsutvalet	15.06.2022
64/22	Fylkeskommunedirektøren - innstilling	17.06.2022
U 117/22	Fylkesutvalet	27.06.2022

Høyringssvar - Ny konkurranse om regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 1. april 2024

Fylkeskommunedirektøren si innstilling:

Møre og Romsdal fylkeskommune ber Samferdselsdepartementet om:

- at ruta Ørsta/Volda – Oslo blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbudsrunde med eit servicenivå tilsvarande dagens ruteproduksjon (dvs. seks daglege rundturar utan mellomlanding)
- at ruta Ørsta/Volda – Bergen blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbudsrunde men at minstekravet blir utvida med 1-2 daglege rundturar og eit krav om ruteføring utan mellomlandingar
- å legge til rette for ein omfattande høyringsrunde i samband med resultatet av ekstern transportfagleg utgreiing hausten 2022
- å inkludere ei mogleg FOT-rute mellom Ørsta/Volda og Trondheim i den varsla eksterne transportfaglege analysen

Behandling i Samferdselsutvalet - 15.06.2022

Rådgivar Falko Müller orienterte i saka.

Carl Johansen (MDG) fremma på vegner av seg sjølv, og Kim Thoresen-Vestre (SV) følgjande alternative forslag:

«Samferdselsutvalget er opptatt av at klima- og naturkrisa, og fylkets målsetning om å bli Norges miljøfylke nummer 1, skal gjenspeiles i vedtak og høringsinnspill. Å be staten betale for flere flyavganger enn i dag, med en kabinfaktor på under 2/3, er ikke i tråd med dette.

Fremtidens arbeidsmarked vil i langt større grad være basert på digitale løsninger, og her ligger det store konkurransefortrinn for distriktene. Det er her økte ressurser bør settes inn.

Vi ber Samferdselsdepartementet se på i hvilken grad FOT-ordninga kan bli bedre tilpasset behovet innenfor dagens økonomiske ramme.»

Kim Thoresen-Vestre (SV) fremma følgjande tilleggssforslag:

«Nytt kulepunkt:

At fly med elmotor bør inngå i en pilotutprøving fra Hovden og til byene som flyene reiser til.»

Kristin Sørheim (SP) fremma følgjande tilleggsforslag:

«Samferdselsutvalet ber om at arbeidet med elektrifisering av kortbanenettet blir framskynda.»

Votering:

Det blei votert alternativt over fylkeskommunedirektøren si innstilling og forslaget fremma av Carl Johansen (MDG).

Fylkeskommunedirektøren si innstilling fekk 10 røyster og blei vedteke, medan 2 røysta (MDG, SV) for forslaget fremma av Carl Johansen.

Tilleggsforslaget fremma av Kim Thoresen-Vestre (SV) fekk 6 røyster og 6 røysta (FRP, H, UVS, 1SP) imot.

Møteleiar si røystegjeving for forslaget fremma av Kim Thoresen-Vestre (SV) blei dermed avgjerande jf. kommunelova § 11-9 andre ledd.

Tilleggsforslaget fremma av Kristin Sørheim (SP) fekk 6 røyster og 6 røysta (FRP, H, UVS, 1SP) imot. Møteleiar si røystegjeving for forslaget fremma av Kristin Sørheim (SP) blei dermed avgjerande jf. kommunelova § 11-9 andre ledd.

Tilråding frå Samferdselsutvalet - 15.06.2022

Møre og Romsdal fylkeskommune ber Samferdselsdepartementet om:

- at ruta Ørsta/Volda – Oslo blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbodsrunde med eit servicenivå tilsvarande dagens ruteproduksjon (dvs. seks daglege rundturar utan mellomlanding)
- at ruta Ørsta/Volda – Bergen blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbodsrunde men at minstekravet blir utvida med 1-2 daglege rundturar og eit krav om ruteføring utan mellomlandingar
- å legge til rette for ein omfattande høyringsrunde i samband med resultatet av ekstern transportfagleg utgreiing hausten 2022
- å inkludere ei mogleg FOT-rute mellom Ørsta/Volda og Trondheim i den varsla eksterne transportfaglege analysen
- At fly med elmotor bør inngå i en pilotutprøving fra Hovden og til byene som flyene reiser til
- Samferdselsutvalet ber om at arbeidet med elektrifisering av kortbanenettet blir framskynda

Fylkeskommunedirektøren har ikkje andre merknader og legg saka fram med slik innstilling:

Møre og Romsdal fylkeskommune ber Samferdselsdepartementet om:

- at ruta Ørsta/Volda – Oslo blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbodsrunde med eit servicenivå tilsvarande dagens ruteproduksjon (dvs. seks daglege rundturar utan mellomlanding)
- at ruta Ørsta/Volda – Bergen blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbodsrunde men at minstekravet blir utvida med 1-2 daglege rundturar og eit krav om ruteføring utan mellomlandingar
- å legge til rette for ein omfattande høyringsrunde i samband med resultatet av ekstern transportfagleg utgreiing hausten 2022
- å inkludere ei mogleg FOT-rute mellom Ørsta/Volda og Trondheim i den varsla eksterne transportfaglege analysen
- At fly med elmotor bør inngå i en pilotutprøving fra Hovden og til byene som flyene reiser til

- Samferdselsutvalet ber om at arbeidet med elektrifisering av kortbanenettet blir framskynda

Behandling i Fylkesutvalet - 27.06.2022

Carl Johansen (MDG) fremma på vegner av seg sjølv og Kim Thoresen-Vestre (SV) følgjande forslag:

«Fylkesutvalet er opptatt av at klima- og naturkrise, og fylkets målsetning om å bli Norges miljøfylke nummer 1, skal gjenspeiles i vedtak og høringsinnspill. Å be staten betale for flere flyavganger enn i dag, med en kabinfaktor på under 2/3, er ikke i tråd med dette.

Fremtidens arbeidsmarked vil i langt større grad være basert på digitale løsninger, og her ligger det store konkurransefortrinn for distriktene. Det er her økte ressurser bør settes inn.

Vi ber Samferdselsdepartementet se på i hvilken grad FOT-ordninga kan bli bedre tilpasset behovet innenfor dagens økonomiske ramme.»

Votering:

Det vart votert alternativt over kulepunkt 1, 2, 3 og 4 i fylkeskommunedirektøren si innstilling og forslaget frå Carl Johansen med fleire. Kulepunkt 1, 2, 3 og 4 i innstillinga frå fylkeskommunedirektøren fekk 10 røyster (AP, SP, KRF, V, FRP, H) og vart vedteke. 3 (MDG, SV) røysta for forslaget frå Carl Johansen med fleire og forslaget fall.

Kulepunkt 5 og 6 i fylkeskommunedirektøren si innstilling fekk 10 røyster (AP, SV, MDG, SP, KRF, V, H) og vart vedteke. 3 (FRP) røysta mot.

Vedtak i Fylkesutvalet - 27.06.2022

Møre og Romsdal fylkeskommune ber Samferdselsdepartementet om:

- at ruta Ørsta/Volda – Oslo blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbodsrunde med eit servicenivå tilsvarande dagens ruteproduksjon (dvs. seks daglege rundturar utan mellomlanding)
- at ruta Ørsta/Volda – Bergen blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbodsrunde men at minstekravet blir utvida med 1-2 daglege rundturar og eit krav om ruteføring utan mellomlandingar
- å legge til rette for ein omfattande høyringsrunde i samband med resultatet av ekstern transportfagleg utgreiing hausten 2022
- å inkludere ei mogleg FOT-rute mellom Ørsta/Volda og Trondheim i den varsla eksterne transportfaglege analysen
- At fly med elmotor bør inngå i en pilotutprøving fra Hovden og til byene som flyene reiser til
- Samferdselsutvalet ber om at arbeidet med elektrifisering av kortbanenettet blir framskynda

Bakgrunn

Høyringsrunde og kjøp av regionale flyruter

Samferdselsdepartementet (SD) skal gjennomføre ny anbodsrunde på regionale ruteflygingar i Sør- og Nord-Noreg med verknad frå 01.04.2024. I samband med dette, gjennomfører departementet ein høyringsrunde med fylkeskommunane, som ledd i utforminga av anbodsvilkåra.

Kjøp av regionale flyruter skjer ut frå Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i fellesskapet, som er implementert i norsk rett gjennom forskrift av

12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttenester i EØS. SD gir tilskot til regionale flyruter på ein rekkje strekningar i Noreg, der marknaden aleine ikkje sikrar tilfredsstillande transportstandard. Tilskottet blir gitt i form av at SD påleggja krav til offentleg tenesteyting (FOT) og kjøper flyrutetenester etter anbodskonkurranse.

Ansaret skal berre gjelde i den utstrekning det er nødvendig for å sikre at det på ruta blir gitt eit minstetilbod av ruteflygingar som tilfredsstiller fastsette krav til kontinuitet, regelmessigheit, prisfastsetting og minstekapasitet, som selskapa ikkje ville tatt på seg om dei berre skulle ha tatt omsyn til eigne kommersielle interesser. Kontraktar kan normalt bli inngått for ein periode på inntil fire år.

I Møre og Romsdal gjeld høyringa regionale ruteflygingar mellom Ørsta/Volda (HOV) og Oslo (OSL) og mellom Ørsta/Volda og Bergen lufthamn (BGO).

Dagens situasjon på aktuelle rutene

I noverande kontraktperiode blir både, HOV-OSL og HOV-BGO, operert av Widerøe med følgjande minstekrav (frå 01.03.2022):

Tabell 1: kravspesifikasjon (minstekrav) noverande kontraktperioden (tom. 31.03.2024)

rute	seter per år og retning	avganger ukedager	første landing i BGO/OSL senest	siste avgang frå BGO/OSL senest	mellom- landingar tillat
HOV-OSL	63 500	3	08:00	17:00	ja
HOV-BGO	19 000	2	09:00	16:30	ja

Per i dag (Mai 2022) blir ruta til/frå Oslo (OSL) betent med seks direkte daglege rundturar med første ankomst i OSL kl. 07:15 og siste avgang kl. 22:45. På Bergen-ruta er det tilbod om ein rundtur om morgonen via Songdal (indirekte ruteføring) og ein direktetur om ettermiddagen. Første ankomst i BGO om morgon er kl. 07:40 og siste avgang frå BGO er kl. 19:45. I første kvartal 2022 var kabinfaktor¹ på Oslo-ruta og for direkteruta til Bergen på omtrent 60-65 prosent.

Innspel frå andre instansar

Møre og Romsdal fylkeskommune er bedd om å innhente synspunkt og vurderingar frå omfatta kommunar, næringsliv, organisasjonar m.m., frå Posten Noreg AS, samt råka helseføretak. Av desse har det kome inn svar frå:

- Utviklingsforum Hovden lufthamn
- Stranda kommune
- Volda kommune
- Ørsta kommune

Kommunanes høyringsuttalar stiller seg bak innspelet frå Utviklingsforum Hovden lufthamn. Innspelet går ut på å behalde dagens støtteordning på rutene generelt men å auke servicegraden iht. Reisande sitt behov. Utviklingsforum meiner bla. at:

- seks daglege direkteturer til/frå HOV-OSL,
- tidleg ankomst i OSL/BGO (før kl. 08:30) og ankomst i HOV om morgonen, og
- fly med trykkabin og minst 39 seter

er avgjerande viktig for regional utvikling. Videre meiner dei at dagens prisnivå er ei belastning for både næringsliv og privatreisande og bør reduserast. Utviklingsforumet tilrår i tillegg å auke frekvensen på

¹ Talet på solgte billetter vs. talet på sete i kabinen

HOV-BGO frå to til fire daglege avgangar og å innføre ei ny FOT-rute mellom HOV og Trondheim med to daglege avgangar.

Ekstern transportfagleg utgreiing

I Hurdalsplattformen framgår det at regjeringa har ei målsetting om å sikre lavare prisar og fleire avgangar på kortbanenettet. Samferdselsdepartementet (SD) planlegg å innhente ei ekstern transportfagleg utgreiing som skal bl.a. innehalde trafikkprognosar og samfunnsøkonomiske nytte-kostnadsanalysar for FOT-rutene, samt ei vurdering av alternative modellar for fastsetting av billettprisinivået.

Fylkeskommunen fekk anledning til å kome med innspel til utredningsoppdraget i oktober 2021. Grunna forseinking med utredningsoppdraget, er det venta at utgreiinga blir ferdigstilt i månadsskiftet september/oktober 2022. SD indikerer at fylkeskommunen skal høyrast, med kort frist, om resultata av utgreiinga i hausten 2022 og dermed sirka 4 månader etter gjeldande høyringsprosess.

Vurdering

Drøfting

Møre og Romsdal er eit eksportretta distriktsfylke med sterk sysselsetting knytt til avanserte marine operasjonar. Søre Sunnmøre er ein del av det som er kalla ei komplett maritim klynge, som etter kvart og har blitt svært internasjonalt retta, med eit stort kontaktnett utanfor fylket, samt utlandet. Topografien med utsette fjelloverganger, fjordar og svært mange ferjesamband derimot må beskrive som utfordrande for næringsaktørar som er avhengig av god kommunikasjon til marknaden og kundane. Eit godt flyrutetilbod i nærleiken som sikre god kommunikasjonar med Noregs største byer og som korresponderer med ruter til utlandet er avgjerande for næringsaktørar og dermed for den økonomiske og sosiale utviklinga av heile regionen.

Dagens servicenivå på ruta Ørsta/Volda (HOV) – Oslo (OSL) med seks daglege avgangar verker tilstrekkeleg. Kabinfaktoren er relativt høg og bør observerast framover, spesielt dersom andre tiltak (f.eks. pristiltak) kan føre til ein ekstraordinær auke i etterspørsel.

Oslo-ruta vart kommersialisert i 2016 men tatt inn i FOT-ordninga igjen i 2021, grunna auke i billettprisar og nedgang i etterspørsel. Basert på disse erfaringane, legg vi til grunn at Oslo-ruta også blir omfatta av FOT-ordninga i neste anbudsrunde. Ein intensjon om å kommersialisere ei FOT-rute bør ta detaljert omsyn til korleis flyselskap opererer i ein nettverkssamanheng. Å kommersialisere ei enkelt rute (f.eks. HOV-OSL), som samtidig er geografisk ein del av eit FOT-nettverk (Vestlandet) har svært lite sannsynligheit for å tiltrekke seg mange potensielle tilbydarar, auke konkurransen og dermed forbetre servicenivået for passasjerane. Spesielt ikkje viss det krevjast spesialisert flymateriell som flyselskapet ofte må bruke samtidig på liknande ruter (som i realiteten er skjerma frå konkurranse) for å oppnå ein akseptabel bruksrate av flyet. Kommersialisering av ei enkelt rute kan dermed skape ein faktisk monopolsituasjon for flyselskapet som vinn FOT-ruter i nærheita. Ruta er framleis effektivt skjerma frå konkurranse, mens staten har mista kontroll for eksempel over billettprisane.

Dagens servicenivå på ruta Ørsta/Volda (HOV) – Bergen (BGO) med ein direkte og ein dagleg rundtur med mellomlanding i Sogndal bør tilpassast for å betre imøtekomme behovet til næringsaktørar og befolkninga i lufthamna sitt nedslagsfelt. Dette gjeld spesielt tre forhold: (1) avgrensa korrespondanse i BGO om morgonen, (2) verditap relatert til mellomlandingar, (3) generell lav avgangsfrekvens.

(1) Morgonfly til Bergen kjem til BGO kl. 07:40. Nødvendig overgangstid til vidare innanlands/utanlandsruter er minst 25-30 minutt. Korrespondansen er dermed realistisk for ruter med tidlegast avgangar frå BGO kl. 08:05.

I april 2022 har det vært 3 150 avgangar frå Bergen lufthamn totalt, med 430 av disse med avgangstid BGO før kl. 08:05. Sein ankomsttid for morgonfly i BGO gjer det umogleg for passasjerar frå HOV til å dra nytte av disse avgangar. Ankomsttid i BGO før kl. 07:05 (pluss 30 min overgang) derimot hadde skapt korrespondanse med ytterlegare 195 avgangar frå BGO bla. til destinasjonar som Aberdeen, Göteborg, Stavanger og Tromsø. Gitt at avgangstida frå HOV blir vidareført som i dag, kl. 06:15, kan bedra korrespondanse, dvs. tidlegare ankomst i BGO bli realisert dersom morgonflyet blir gjort om til direkte ruteføring om morgon.

(2) Morgonfly til Bergen mellomlandar på Sogndal (dvs. indirekte ruteføring) med ei aggregert reisetid HOV-Sogndal-BGO på 85 minutt og dermed 35 minutt meir enn tilsvarande direkte ruteføring mellom Ørsta/Volda og Bergen.

I første kvartal 2022 har det vært 2 200 reisende mellom HOV og BGO på ruteføringa med mellomlanding i Sogndal. Antar man at kvartalet er representativt for heile året og at halvparten av reisene var tenesterelaterte, utgjør tidstapet frå mellomlandinga ein ulempe for passasjerar til/frå HOV tilsvarende 2.9 millionar kroner per år². Denne ulempa av indirekte ruteføring kjem i tillegg til korrespondanseproblemet omtalt ovanfor.

(3) Internasjonale flyselskap opererer gjerne såkalla 'hub-and-spoke systems', da flynettverket er organisert rundt en sentral hub-lufthamn (hub). For å utnytte fordelene slike nettverk skapar for passasjerane, må reisende vere på hub-lufthamn til eit tidspunkt som treffer bra med øvrige ruteflygingar på hub-flyplassen. Bergen lufthamn tilbyr ei rekke direkte ruter til slike hub-lufthamner som for eksempel London-Heathrow og Frankfurt. Rutetabellen frå BGO er da likevel optimert med sikte på ankomsttid på hub-flyplassane.

Med kun to rundturar mellom HOV og BGO er nytta av tilgang til store europeiske hub-flyplassar via Bergen svært avgrensa. Dette skuldast hovudsakeleg dårleg koordinering mellom ankomsttida for FOT-ruta i BGO og avgangstida for internasjonale rutefly til hub-flyplassane. For eksempel, avgangstid i BGO til Frankfurt i 2022 er typisk kl. 12:45, noko som inneber ei ventetid for transferpassasjerar frå HOV-BGO på omtrent 5 timar (9.5 timer til London-Heathrow). Ventetidskostnader som følgje av dette er svært høge og avgrensar FOT-ruta sitt bidrag til den økonomiske og sosiale utviklinga av regionen. Ein auke i frekvensen med 1-2 daglege rundturar og iht. korrespondanse med internasjonale ruteflygingar, kan bidra til auka konkurransekraft for det lokale næringslivet og kanskje særleg den maritime klynga.

Forskjellen mellom høyringsfristen for gjeldande sak og ein eventuell ny høyringsrunde inkludert ekstern transportfagleg utgreiing i september/oktober 2022 er uheldig. Med bakgrunn i dei politiske målsettingar (Hurdalsplattformen) verker det sannsynleg at Samferdselsdepartementet (SD) kjem med nye moment som kan forandre korleis FOT-ordninga er organisert i Noreg. Noverande høyringsinnspel er derfor av foreløpig karakter. SD bør legge til rette for ein grundig høyringsrunde også hausten 2022.

Høyringsuttalar frå kommunane og Utviklingsforum Hovden lufthamn viser til at billettprisane på FOT-ruta opplevast som høye, noko som svekker konkurransekraft for det lokale næringslivet og kanskje særleg den maritime klynga. Fylkeskommunen støttar argumentasjonen. I den eksterne transportfagleg utgreiinga bestilt av SD, skal det bla. vurderast alternative modellar for fastsetting av billettprisar. Fylkeskommunen kjem til å tale seg meir detaljert om billettprisinivået i høyringsrunden som gjeld den transportfaglege utgreiinga.

I høyringsuttalar vart det også uttrykt ønske om å etablere ei FOT-rute mellom Ørsta/Volda og Trondheim. Samferdselsdepartementet krev ein omfattande analyse viss fylkeskommunen foreslår ein slik endring i rutetilbodet, noko som ikkje var mogleg på grunn av relativt kort høyringsfrist i gjeldande sak. Vi finn det likevel naturleg at SD inkluderer eit slikt rutealternativ i si aktuelle bestilling for ei ekstern transportfagleg utgreiing av FOT-ordninga i Noreg.

Konklusjon

Kommersialisering av ruta mellom Ørsta/Volda og Oslo i 2016 førte til høgare billettprisar og lågare etterspørsel, og ruta vart omfatta av FOT-ordninga i 2021. Negative erfaringar med kommersialisering frå 2016 kan truleg knytast til utfordringa med å kommersialisere ei enkelt FOT-rute som er ein del av et større FOT-nettverket. Effektar relatert til kommersialiseringa har enda ikkje vore drøfta i tilstrekkeleg omfang. Møre og Romsdal fylkeskommune ser det derfor naturleg å inkludere Oslo-ruta i også i neste anbudsrunde med standard (frekvens) tilsvarende dagens servicenivå.

Ruta mellom Ørsta/Volda og Bergen er vurdert å vere svært viktig for vidare utviklinga av maritim næring på Søre Sunnmøre, spesielt iht. kommunikasjon til marknaden og kundane i Nordsjøområdet og tilgang til store internasjonale hub-lufthamner. Dagens ruteopplegg avgrensar potensialet for slike reiser via Bergen, grunna lav frekvens, dårleg korrespondanse og tidkrevjande ruteføring med mellomlanding. Møre og Romsdal fylkeskommune vurderer at ruta fortsatt må vere ein del av FOT-ordninga, men med et auka minstekrav ang. avgangsfrekvens, korrespondanse utanlands og ruteføring utan mellomlandingar.

² 2021-kroner; verdsetting av reisetid iht. TØI 1762/2020: «Verdsetting av reisetid og tidsavhengige faktorer»

Samferdselsdepartementet (SD) planlegg å innhente konsulenthjelp til ei omfattande utgreiing ang. korleis FOT-ordninga er organisert i Noreg. SD leggje opp til ein kort høyringsrunde av utgreiinga hausten 2022. Det er sannsynleg at utgreiinga kjem med nye moment som er relevant for FOT-ruta i Møre og Romsdal. Forskjellen mellom høyringsfristen for gjeldande sak og utgreiinga som er planlagt ferdig til hausten er uheldig. Vi er invitert til å gi innspel i ein prosess, der vi ikkje kjenner resultatet av dei faglege innspela som departementet vil få frå eksterne konsulentar. Noverande høyringsinnspel er derfor av foreløpig karakter. Møre og Romsdal fylkeskommune ber SD om å leggje til rette for ein omfattande høyringsrunde i hausten 2022.

Etablering av ei FOT-rute mellom Ørsta/Volda og Trondheim kan bidra til regional utvikling i Møre og Romsdal. Gitt kort høyringsfrist og kravet om omfattande analyser har det ikkje vore mogleg for Møre Romsdal fylkeskommune å vurdere ei slik rute. Møre og Romsdal fylkeskommune ber SD om inkludere ein slik rute-opisjon i den eksterne transportfaglege analysen.

Ottar Brage Guttelvik
fylkeskommunedirektør

Arild Fuglseth
samferdselsdirektør