



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Vår dato:	27.06.2022	Vår referanse:	202213584-9	Vår saksbehandler:
Deres dato:		Deres referanse:	21/2267-8	Øyvind Rinbø

Svar på høring om utforming av konkurranse om regionale flyruter fra 1. april 2024

Det vises til brev med referanse 21/2267-8 datert 17. mars 2022. Departementet inviterer fylkeskommunene til å levere innspill til utformingen av konkurransen om de regionale flyrutene fra 1. april 2024. Fylkesdirektøren legger her frem resultatet av arbeidet i Trøndelag fylkeskommune.

Fylkesdirektøren har innhentet synspunkter og vurderinger fra aktører i fylket som berøres av flytilbudet. Tilbakemeldingene danner sammen med politisk behandling i fylkesutvalget 21. juni, samt tidligere relevante politiske vedtak, utgangspunktet for fylkeskommunens høringsinnspill.

Betraktninger om fylkeskommunens rolle i anskaffelsesprosessen

Samferdselsdepartementet har gitt fylkeskommunene en koordinerende rolle i arbeidet med å innhente brukererfaringer med dagens rutetilbud. Det formidles i departementets høringsbrev at «[h]ovedmålet med høringsrunden er å innhente informasjon og åpne for at fylkeskommunenes vurderinger og prioriteringer blir en del av beslutningsgrunnlaget for konkurransen».

Trøndelag fylkeskommune mener det er positivt at Samferdselsdepartementet inviterer fylkeskommunene til å være tett på anskaffelsesprosessen. Dette gjør både at flytilbudet i større grad kan sees i sammenheng med det øvrige kollektivtilbudet. I forbindelse med fjorårets tilbakeføring av ansvaret for rutekjøpene til staten, uttrykte fylkeskommunene et ønske om en aktiv rolle.

Erfaringer med dagens rutetilbud og innspill til kommende konkurranse

Trøndelag fylkeskommune vurderer at det var riktig av Samferdselsdepartementet å inngå toårskontrakter for rutene i Nord-Norge. Koronapandemien har skapt betydelig usikkerhet for kommende års trafikkomfang og dermed for flyselskapenes inntekter. Per juni 2022 ser man tydelige tendenser til at trafikken er i ferd med vende tilbake til Avinors lufthavner. Denne utviklingen legger til rette for lengre kontrakter for perioden etter 1. april 2024, som gir forutsigbarhet både for bransjen og de reisende, forutsatt at kontraktene er balanserte og hensiktsmessig utformet fra departementets side.

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Mobilitet

Forutsetningene for driften av de forskjellige rutene i Trøndelag er nokså ulike og utformingen av konkurransen må ta utgangspunkt i erfaringene med de enkelte rutene. Det er likevel noen generelle synspunkter som kan trekkes frem:

- Den økonomiske rammen må være romslig nok for forholdsmessige risikopåslag fra flyselskapene som følge av gjenværende virkninger av pandemien, slik at flytilbudet kan opprettholdes. En reduksjon av dagens tilbud, som må betraktes som et minimumstilbud, vil være uakseptabelt, også tatt pandemien i betraktning. Høringsinnspillene fylkesdirektøren har mottatt er alle tydelige på viktigheten av rutene for både bosetting og næringsutvikling. Regjeringen slår i Hurdalsplattformen fast at det skal arbeides for flere avganger på kortbanenettet. Konkurransen om rutene fra 1. april 2024 vil være den første og best egnede muligheten for å realisere ambisjonene.
- Billettprisene på de regionale rutene bør reduseres. I Hurdalsplattformen står det at målet er en halvering prisene på rutene.
- Grunnleggende arbeidsrettigheter, inkludert retten til å organisere seg, må sikres i kommende kontrakter. Regjeringen har i Hurdalsplattformen understreket betydningen av å bekjempe sosial dumping i luftfarten og legge til rette for seriøse aktører i bransjen. Videre har Samferdselsdepartementet belyst temaet i en rapport fra september 2021. Mulighetene må nå omsettes i praksis.
- Regjeringen må følge opp egne miljø- og klimaambisjoner i Hurdalsplattformen som sier at kortbaneflyplassene skal brukes i arbeidet med elektrifisering av luftfarten, blant annet gjennom et program for teknologiutvikling. Trøndelag ligger her langt fremme med blant annet aktive forsknings- og næringsmiljøer og Interreg-prosjektet Green Flyway. Innsikten fra aktører i fylket kan være verdifull på nasjonalt nivå.

De enkelte innspillene fra berørte aktører i nedslagsfeltet til lufthavnene i Trøndelag er vedlagt saken, og det vises til vedleggene for fullstendige svar. Under følger en sammenfatning av hovedpunktene.

Ørland–Oslo

- Kommersiell drift av Ørland-ruten har ikke vist seg bærekraftig. Det er nå lang erfaring med en rute som har vist seg vanskelig å drifte uten offentlig støtte. Om ruten tas inn i ordningen med statlige rutekjøp, vil tilbudet kunne stabilt og forutsigbart – noe som vil berede grunnen for kommersiell drift frem i tid.
- Ørland lufthavn og rutetilbudet er viktig ikke bare for region, næringsliv og lokalbefolkning, men også Luftforsvaret, som har gjort Ørland flystasjon til sitt største satsningsområde. Luftforsvarets arbeidstakere med sine familier, og vernepliktige, har behov for at det er tilrettelagt for effektiv avvikling av reiser til og fra regionen.
- Med omsetning på over 7 mrd. kr og nesten 1000 sysselsatte i 2020, er Fosenregionens verdiskapning innen sjømatnæringen betydelig. Næringen har behov for et pålitelig og stabilt flytilbud.
- Reiselivsnæringen på Trøndelagskysten har et stort verdiskapingspotensial. Dette lar seg ikke realisere uten et pålitelig flytilbud fra Oslo.
- For ønsket ruteplan vises til innspillet fra Fosenregionen og Ørland kommune i vedlegg.

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Mobilitet

Rørvik/Namsos–Trondheim

- For Namdalen er gode flyruter nødvendige for å korte ned avstanden både til Trondheim, Oslo og den øvrige verden.
- Videreutvikling av Namdalens to flyplasser, Rørvik og Namsos, er avgjørende for bosetting og næringsutvikling i regionen.
- Widerøes opplegg for sommerrutene i 2022 til Rørvik og Namsos er svakere enn på lenge. Rutene er lagt til tidspunkter som er ukurante og ikke etterspørres av reisende.
- Det er ønske om at setekapasiteten i Namsos opprettholdes på dagens 22 500 seter, men at den i Rørvik økes fra 27 500 til 30 000. Ved å ha krav til setekapasitet på ukebasis, og ikke årsbasis som i dag, vil det ikke være mulighet til å redusere tilbudet på sommeren.
- Dagens kontrakt gir for stor fleksibilitet til operatør, slik at tilbudet kan endres i for stor grad, og dette gir for lite forutsigbarhet for de reisende og næringslivet.
- For ønsket ruteplan vises til innspillene fra Namdal regionråd/Luftfartsforum Namdal, Nærøysund kommune og Namsos kommune i vedlegg.

Røros–Oslo

- I løpet av de siste par årene har flyruten på Røros blitt operert av tre forskjellige operatører. Manglende kontinuitet og stabilitet gjør at tillitten til ruten forsvinner, og det skapes stor usikkerhet blant næringsliv som er avhengig av en velfungerende flyrute for å kunne være lokalisert på Røros og i regionen. Kontinuitet kan sikres ved at man vektlegger at flere krav enn kun pris vektlegges i anbudsutlysningen.
- Det må være et krav til gjennomgående billetter i kontrakten. Nesten halvparten av reisende fra Røros til Oslo skal videre med fly.
- Røros lufthavn er den flyplassen på kortbanenettet som er mest utsatt for morgentåke. Morgentåken gjør det helt nødvendig med et nattparkert fly for å sikre at morgenavgangen, som kommunen anser som den viktigste, går til oppsatt tid.
- Kontraktene må sikre at flyoperatøren faktisk leverer det de har inngått kontrakt på, slik at man ikke kommer i en situasjon der passasjerer, bagasje og frakt må settes igjen på grunn av at flyoperatøren mangler materiell, sertifiseringer og piloter med tilstrekkelig opplæring.
- For ønsket ruteplan vises til innspillet fra Røros kommune i vedlegg.

Tilleggspunkter etter politisk behandling i fylkesutvalget

Fylkesutvalget vedtok 21. juni i [sak 147/22](#) følgende tilleggsbemerkninger:

- Tilbudet Rørvik/Namsos–Trondheim må bedres vesentlig og flyavgangene må bli bedre tilpasset næringslivet og befolkningens behov enn det som er tilfelle i dagens kontrakt.
- Nattparkering på Rørvik og Røros må søkes gjeninnført da det vil ha stor betydning for regulariteten.
- Fylkesutvalget ber om at flyruten Ørland–Oslo blir en FOT-rute.

Med vennlig hilsen

Øyvind Rinbø

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Mobilitet

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Vedlegg:

1. Innspill fra Fosenregionen og Ørland kommune
2. Innspill fra Namsos kommune
3. Innspill fra Nærøysund kommune
4. Innspill fra Namdal regionråd og Luftfartsforum Namdal
5. Innspill fra Røros kommune
6. Innspill fra St. Olavs hospital
7. Innspill fra Posten Norge