

Nordland fylkeskommune
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

Deres ref.:
20/34992- 1

Vår ref.:
SL/SS

Arkiv:

Dato:
28.01.2021

Høringssvar fra Helgeland interkommunale politiske råd (Helgelandsrådet) - anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Det vises til invitasjon fra Nordland fylkeskommune 17. desember 2020 til å komme med innspill til FOT-ruter i kommende kontraktperiode.

Helgelandsrådet ved komite for samferdsel har i sak 2/21 – Høring – anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland gjort følgende vedtak:

- **Helgelandsrådet legger foreslåtte avgang og ankomsttider slik det kommer frem i saksunderlaget som rådets høringssvar.**
- **Helgelandsrådet vil også presisere viktigheten av at den øvrige ruteproduksjonen til fylkeskommunen innen buss, båt og ferge korresponderer med flyrutene og togtilbudet. Små endringer i ruteproduksjon kan medføre ekstra overnatting for deltagelse på dagsmøter.**

Saksunderlag

Bakgrunn

Gjennom regionreformen er ansvaret for anskaffelse og drift av flyrutene i FOT-nettet (FOT = Forpliktelse til offentlig tjenesteyting) overført fra staten til fylkeskommunene. Nordland fylkeskommune forbereder nå en utlysning av anbudskonkurranse for flyrutene for perioden 2022 – 2027 (fra 1. april 2022), og har sendt saken ut på høring.

FOT-rutene i Nordland opereres i dag av Widerøe AS, med unntak av helikopterruten mellom Bodø og Værøy, som opereres av Lufttransport Rotorwing AS. Værøyruten har en kontrakt som utløper 31. juli 2024, mens kontrakten for de øvrige rutene utløper 31. mars 2022. Disse anbudene planlegges nå å bli lyst ut i april/mai 2021.

Det opplyses videre i høringsbrevet (utdrag):

«Den pågående pandemien har rammet luftfarten hardt. Hittil i 2020 har det i Nordland vært et fall i antall reisende på mer enn 40 %, sammenlignet med 2019. Dette har medført at Staten i 2020 har støttet flyselskaper i Norge med milliardbeløp for å opprettholde et minimumstilbud på innlandsruter. Tradisjonelt har 45-60 % av de tilbudte setene på de ulike FOT-rutene blitt solgt. Hittil i 2020 har nivået ligget rundt 25-35 % solgte seter. Mye av denne

overkapasiteten vil fortsatt eksistere i 2022. Både miljøhensyn og økonomiske hensyn tilsier at noe av denne overkapasiteten må reduseres. Dersom man ser bort fra Skagen, vil en økning av produksjon være svært krevende, men noen mindre justeringer og endringer vil være mulig. Det handler om å prioritere optimalt for å få mest mulig verdi ut av begrensede ressurser.»

Passasjerstatistikk:

«En spesiell henstilling går til Helgeland. Etter den betydelige omleggingen av rutetilbudet fra våren2017, har passasjerstatistikken utviklet seg svært ulikt mellom de fire flyplassene. For de øvrige flyplassene ser man ikke en slike markante endringer.

Nordland fylkeskommune (Nfk) har behov for innspill og anbefalinger basert på lokalkunnskap. Nfk vil unngå å endre på ruter som fungerer godt, og da må vi ha en forståelse av hvorvidt en utvikling har skjedd på grunn av, eller på tross av, dagens rutetilbud. Nfk ber de enkelte lokalregioner på Helgeland belyse disse forholdene spesielt. Nfk har foretatt en statistisk sammenligning av passasjertrafikken i det siste driftsåret i den forrige kontrakten (april 2016-mars 2017) med trafikken i det andre driftsåret etter omleggingen (april 2018 – mars 2019).»

I vårt hørings svar har vi sammenfattet innspill fra våre medlemskommuner og Alstahaug næringsforeningen, Brønnøy Næringsforum og Vefsn næringsforening. Vi er kjent med at noen av våre medlemskommuner sender inn egne hørings svar, men innholdet i disse er i all hovedsak også innlemmet i dette hørings svaret.

Kortbanenettet på Helgeland

Det norske kortbanenettet er et resultat av politiske vedtak som ble gjort i 1960- og begynnelsen av 1970-årene. Målet var å imøtekomme kravet om bedre infrastruktur ute i distriktene, der det var stort ønske om etablering av mindre flyplasser med korte rullebaner for fly. Kortbanenettet er distriktenes «busselskap», og er i dag en like avgjørende faktor for et desentralisert næringsliv og bosetting som da det ble etablert. I tillegg var og er kortbanenettet ev viktig forutsetning for regionspsykehusordningen i Norge.

Innenfor Helgelandsrådet sitt virkeområde er det tre flyplasser. Flyplassene er lokalisert i regionsentrene Alstahaug, Brønnøy og Vefsn og alle betjener ett stort omland. Det er økt behov for rutegående flytrafikk i både offentlig tjeneste, i pasientreiser og i ulike utadrettede næringer. Det nevnes særlig næringer og konkurranseutsatte virksomheter knyttet til havbruk, oljerelaterte virksomheter, industri, turisme samt fremtredende logistikk tjenester med så vel utstyr som mannskaper.

Mangel på og endring i frekvens bidrar til merkostnader for lokalt og regionalt næringsliv. For aktører som opererer i Kurs- og konferansemarkedet vanskeliggjør lav rutefrekvensen mulighetene til å kunne tilby å utføre sine tjenester på Helgeland.

Helgelandsrådet mener at hvis Nordland skal bringes enda tettere sammen med resten av landet er kortbanenettet av avgjørende betydning. Total reisetid og frekvens er nøkkelen for utvikling og vekst i regionen.

Momenter til høringen

Innspill fra Alstahaug næringsforening, Brønnøysund næringsforum og Mosjøen næringsforening:

- Flyruter som muliggjør dagsmøter i Oslo, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Nordland fylke nord for Bodø (Lofoten, Ofoten og Vesterålen).
- Flyruter som muliggjør dagsmøter på Helgeland, og at foredragsholdere og deltakere på konferanser kan komme og returnere samme dag.
- Økt frekvens på tilbudet.
- Vurdere opprettelse av direkteruter til Trondheim og Bodø når det er mest reisende.
- Samkjøre ruter når det er mindre reisende. Gjelder spesielt Bodø-Helgeland T/R. Dette vil kunne gi enda bedre frekvens, slik det var før dette Fot-ruteanbudet ble igangsatt.
- Avganger i helgene må nå flyavganger videre fra Bodø og Trondheim.
- Sette krav om trykk-cabin på alle ruter
- Sette krav i anbud på daglig setekapasitet. Ikke årlig setekapasitet som i dag.
- Rutetilbud må tilfredsstillende behovene til pasientreise, slik at belastningen for pasientene blir minst mulig. Dette gjelder også reiser til og fra våre helsetilbud internt på Helgeland.
- Når offentlige myndigheter er oppdragsgiver bør det settes krav om at selskap skal ha tariffavtale, samt at tilbyder overholder norske lønns og arbeidsvilkår.

Tidligere undersøkelse viser at næringslivet prioriterer i følgende rekkefølge:

1. Reisetid totalt
2. Frekvens
3. Reisetidspunkt
4. Pris

Vurdering av høringsnotat og forslag til frekvens

Som tidligere omtalt ser Helgelandrådet en betydelig nedgang i passasjerer fra 2016-2017 til 2018-2019 for Helgeland totalt, med store variasjoner mellom de fire flyplassene på Helgeland.

Dette har sin hovedårsak i ny anbudsperiode fra 01.04.2017. Antall ruter ble omtrent halvert og rutene til/fra Bodø ble langt dårligere og i liten grad tilpasset korresponderende ruter. Mye av den tapte trafikken er sannsynligvis overført til alternativ transport som f.eks bil, men også at en ble «tvunget» til å benytte tilbud fra annen flyplass for å redusere den totale reisetiden.

En synlig konsekvens av endrede ruter har bidratt til at Sandnessjøen lufthavn ha fått en betydelig nedgang i antall reisende og Mosjøen lufthavn har fått en vekst på hele 63% på rutene fra Bodø. Den store veksten i Mosjøen skyldes nok ikke bare endret bruk av flyplass

(tidligere reisende fra Sandnessjøen), men også at passasjerer ikke fikk korresponderende fly til Mosjøen fra Trondheim, og dermed måtte via Bodø. Anleggsarbeidet i forbindelse med E6 Helgeland sør og bygging av vindmøllepark i Mosjøen er også noe av forklaringen.

Dagen tilbud oppleves ikke tilfredsstillende og tilrettelegger ikke for økt aktivitet og videreutvikling av Helgeland. Helgelandrådet mener at man under utarbeidelse det mye anskaffelsesdokumentet ikke må fokusere for sterkt på dagens ruteføring, men legge til grunn hvilke konsekvenser endringene i anbudsperiode fra 01.04.2017, har fått for de reisende til og fra Helgeland. Helgelandrådet er også innforstått med at den pågående pandemien vil kunne medføre redusert utnyttelse av solgte seter, men å basere fremtidig ruteføring på bakgrunn av dagens situasjon, mener vi er feil og lite fremtidsrettet.

I den videre vurderingen betegner vi Helgeland som flyplassene i Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen. Mo i Rana bør tas med i ruteproduksjon som angår flyplassen i Mosjøen, da samordning vil kunne bidra til en bedre utnyttelse av kapasitet.

Med utgangspunkt i dagens situasjon, har vi forslag til følgende rutetabell:

Mandag til fredag:

- Morgenavganger fra Helgeland
 - Avreiser fra Helgeland:
 - Ankomst Bodø senest kl. 08.00
 - Ankomst Tromsø senest kl. 10.00
 - Ankomst Oslo senest kl. 09.15
 - Ankomst Bergen senest kl. 09.30
- Formiddag sørfra og nordfra:
 - Mulighet for ankomst til Helgeland senest kl. 09.00-09.30
 - Fly til Bodø kl. 09.30-10.00
- Midt på dag
 - Fly Bodø-Helgeland-Trondheim midt på dag (som etablert rute Bodø- Mosjøen i dag) ca. kl. 12.00-13.30
 - Kan med fordel kombineres med gjennomgående Mo-Mosjøen og Sandnessjøen-Brønnøysund.
- Ettermiddag/kveld:
 - Fly fra Helgeland ca. kl. 16-17 – Kan med fordel kombineres med gjennomgående rute Bodø-Mo-Mosjøen-Trondheim og Bodø-Sandnessjøen-Brønnøy-Trondheim med avgang Bodø ca. kl. 15.30-16.30.

- Fly fra Trondheim ankomst senest kl. 18.00, med forbindelser fra Oslo/Vestlandet, med videre forbindelse til Bodø.
- Siste ankomst inn til Helgeland fra Bodø ca. kl. 22.00, med forbindelser fra Tromsø-Oslo-Vestlandet.

Lørdager:

- Forbindelser både inn og ut av Helgeland nord/sør på formiddag som når forbindelser videre fra Trondheim og Bodø. Fra sør til Helgeland ca. 10.30 -11.30 og nord til Helgeland 12.30 -13.30

Søndager:

- Forbindelser både inn og ut av Helgeland, nord/sør på formiddag som når forbindelser videre fra Trondheim og Bodø, som gjør at man kan være i f.eks. Oslo og Tromsø på ettermiddag.
- Fra nord til helgeland ca. kl. 12.15 – 13.50 og fra sør til Helgeland kl. 15.30
- Også tilsvarende som ettermiddag/kveldsprogram ukedager.

Foreslåtte avgang og ankomsttider tar hensyn til befolkningen og næringslivets behov i større grad en eksisterende rutetabell.

Konklusjon/forslag til vedtak

Helgelandrådet legger foreslåtte avgang og ankomsttider slik det fremkommer i sakunderlaget som hørings svar.

Helgelandrådet vil også presisere viktigheten av at den øvrige ruteproduksjonen til fylkeskommunen innen buss, båt og ferge korresponderer med flyrutene og togtilbudet. Små endringer i ruteproduksjon kan medføre ekstra overnatting for deltagelse på dagsmøter.

Med vennlig hilsen

Helgelandrådet

Ivan Haugland (sign.)
Leder komite for samferdsel

Stig Sørra (sign.)
Sekretariatsleder