

Samferdselsdepartementet
v/samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.:
ET/SS

Arkiv:

Dato:
29.10.2021

Vedrørende utlysning av konkurranse om drift av regionale flyruter i Nord-Norge fra 1. april 2022

Det viser til utlysning av konkurranse om drift av regionale flyruter i Nord-Norge for perioden 1.april 2022 - 31.mars 2024

Helgelandrådet registrerer at regjeringen i sin pressemelding nr. 175/21 mener at denne utlysningen vil sikre et godt tilbud til flyreisende i Nord-Norge de neste to årene.

Helgelandrådet er av den motsatte oppfatning. Samferdselsdepartementet har benyttet seg av et sviktende underlag for beregning av framtidig etterspørsel, noe som etter vårt syn vil gi et tilbud som ikke er i tråd med behovet i regionen. Det er brukt trafikkprognoser utviklet i koronatiden som beregningsgrunnlag for tilbudskravene i utlysningen. Dette mener Helgelandrådet er for passivt og vil føre til et svekket flytilbud i perioden fram til mars 2024. Dette vil ramme næringslivet og det øvrige samfunnslivet i Nord-Norge svært hardt.

Tilbudet på kortbanenettet i Nord-Norge er en vesentlig del av vårt kollektivtilbud og er helt avgjørende for å beholde et desentralisert næringsliv og bosetting. Vi vil her også påpeke at den største enkeltkjøper av flytjenester til/fra Helgeland er Pasientreiser HF, og at de fleste reisene her går til/fra Bodø og Tromsø.

Helgelandrådet ber derfor at regjeringen snarest korrigerer underlaget og åpner for at alle flyplassene på Helgeland får fire avganger hver vei pr dag i ukedager, og to avganger hver vei lørdag og søndag. Det må også legges til rette for at det er mulig å reise Helgeland -Tromsø t/r på samme dag.

Vi viser ellers til Helgelandrådet sitt høringsvar gitt til Nordland fylkeskommune 28.01.2021 i forbindelse med anskaffelse av FOT-ruter i Nordland samt uttalelsen fra fylkestinget i Nordland 18.10.21 (se vedlegg).

Helgelandsrådet krever med dette at anbudsgrunnlaget endres slik at det tar bedre hensyn til behovene til de som skal benytte seg av tilbudet. Dette må gjøres før fristen går ut 30. november 2021

Med vennlig hilsen
Helgelandsrådet

Eilif K. Trælnes (sign.)
Leder

Stig Sørra (sign.)
Sekretariatsleder

Vedlegg:

- Utlysning av konkurranse om drift av regionale flyruter i Nord-Noreg frå 1. april 2022
- Høringssvar fra Helgeland interkommunale politiske råd (Helgelandsrådet) - anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland
- Uttalelse fra fylkestinget i Nordland Arbeiderpartiet, Rødt, Fremskrittspartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Miljøpartiet De Grønne, Senterpartiet – FOT-ruter



Utlysning av konkurranse om drift av regionale flyruter i Nord-Noreg frå 1. april 2022

Pressemelding | Dato: 30.09.2021 | [Samferdselsdepartementet](#)

(<http://www.regjeringen.no/no/dep/sd/id791/>)

| Nr: 175/21

- Dei regionale flyrutene er ein viktig del av vårt samferdselstilbod. Dette gjeld spesielt i Nord-Noreg, der transportavstandane er store. Gjennom utlysinga av ny konkurranse om drift av regionale flyruter i Nord-Noreg vil regjeringa sikre eit godt tilbod til flypassasjerane dei neste to åra, seier samferdselsminister Knut Arild Hareide.

Samferdselsdepartementet har i dag lyst ut ein ny konkurranse om drift av regionale flyruter i Nord-Noreg. Tilbudsfristen for flyselskapa er 30. november 2021.

For å sikre eit tilbod på dei flyrutene som det ikkje er bedriftsøkonomisk lønsamt å operere med eit tilfredsstillande rutetilbod, kjøper staten flytransport etter ein konkurranse blant flyselskapa, ofte kalla FOT-ruter (Forpliktingar til offentleg tenesteyting). Flyselskapet som vann konkurransen, får einerett til drift av eit eller fleir ruteområde, i eit gitt tidsrom. Samferdselsdepartementet kan setje krav til drifta av flyrutene. Dette omfattar krav som setekapasitet, ruteføring og maksimalpris på billetter.

Samferdselsdepartementet inngår som hovudregel kontrakt med flyselskapet som tilbyr å drive ei flyrute til den lågaste kostnaden for staten.

Ny konkurranse om flyruter i Nord-Noreg

Alle ruteområda i inneverande avtale for Nord-Noreg er vidareført i denne utlysinga. Den inkluderer i tillegg rutene Harstad/Narvik–Bodø, Stokmarknes–Bodø og Stokmarknes–Tromsø som seinare er tatt inn i kjøpsordninga.

Konkurransen omfattar følgjande ruteområde i perioden 1. april 2022 – 31. mars 2024:

- Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest og Alta.
- Hasvik–Tromsø v.v., Hasvik–Hammerfest v.v. og Sørkjosen–Tromsø v.v.
- Lakselv–Tromsø v.v.
- Andenes–Bodø v.v., Andenes–Tromsø v.v.
- Harstad/Narvik–Tromsø v.v., Harstad/Narvik–Bodø v.v.
- Stokmarknes–Bodø v.v., Stokmarknes–Tromsø v.v.
- Svolvær–Bodø v.v.
- Leknes–Bodø v.v.
- Røst–Bodø v.v.
- Brønnøysund–Bodø, Brønnøysund–Trondheim v.v.
- Sandnessjøen–Bodø, Sandnessjøen–Trondheim v.v.
- Mo i Rana–Bodø, Mo i Rana–Trondheim v.v.
- Mosjøen–Bodø, Mosjøen–Trondheim v.v.
- Namsos–Trondheim, Rørvik–Trondheim v.v.

Forkorta avtaleperiode

Reglane for flyrutekjøp opnar for ei avtaleperiode på inntil fem år i Nord-Noreg. Pandemien har midlertidig ført med seg ein uføreseieleg situasjon for flyselskapa, og Stortinget si omgjerding av avgjerda om å overføre ansvaret for flyrutekjøp til fylkeskommunen har medført ei seinare utlysing enn normalt. Avtaleperioden i denne utlysinga er difor sett til to år. Det er i tillegg lagt til rette for å gjera endringar i kontrakten undervegs i avtaleperioden om eit nytt politisk fleirtal ønskjer det.

- Moglegheitene for å kombinere fleire ruteområde er utforma med tanke på å leggje til rette for konkurranse og samstundes hente ut stordriftsfordelar som kan gi staten lågare kostnader, seier Hareide. I tillegg er krava til rutedrifta utforma for å gi flyselskapa gode moglegheiter for kostnadseffektiv drift og marknadstilpassing.

Reduksjon i krava til setekapasitet grunna pandemien

NB! Trafikkprognosane viser at det vil ta tid før etterspørselen tek seg opp til nivået før pandemien. Krava til setekapasitet er difor satt ned med om lag 7,5 prosent på alle ruter unntatt ruteområde 1 (Finnmark og Nord-Troms) der fallet i etterspørselen er lågare. Den usikre trafikksituasjonen er også ei viktig årsak til den relativt korte avtaleperioden.

Meir informasjon om konkurranse finner du [her](#)

(<http://www.regjeringen.no/no/dokumenter/drift-av-regionale-ruteflygingar-i-nord-noreg/id2873231/>).

Samferdselsdepartementet

2.15 Billettpris

Maksimal billettpris, fullt fleksibel ein veg (maksimalpris), skal i driftsåret som tek til 1. april 2022, ikkje overstige følgjande beløp:

Tabell 1. Maksimalprisar ruteområde 1

Til	Alta	Berlevåg	Båtsfjord	Hammerfest	Honningsvåg	Kirkenes	Mehamn	Vadsø	Vardø
Fra									
Alta		1 502	1 551	931	1 187	1 577	1 388	1 530	
Berlevåg	1 502		383	1 359	1 056	1 117	825	974	
Båtsfjord	1 551	383		1 445	1 159	1 013	942	871	
Hammerfest	931	1 359	1 445		974	1 584	1 213	1 491	
Honningsvåg	1 187	1 056	1 159	974		1 388	892	1 267	
Kirkenes	1 577	1 117	1 013	1 584	1 388		1 244	582	942
Mehamn	1 388	825	942	1 213	892	1 244		1 106	
Vadsø	1 530	974	871	1 491	1 267	582	1 106		
Vardø						942			

Tabell 2. Maksimalprisar ruteområde 2-14

Rute – til og fra	Maksimalpris
Hasvik–Tromsø	1 195 kr
Hasvik–Hammerfest	864 kr
Sørkjosen–Tromsø	931 kr
Lakselv–Tromsø	1 807 kr
Andenes–Bodø	1 800 kr
Andenes–Tromsø	1 335 kr
Harstad/Narvik–Tromsø	1 507 kr

Harstad/Narvik–Bodø	1 539 kr
Stokmarknes–Bodø	1 468 kr
Stokmarknes–Tromsø	1 660 kr
Svolvær–Bodø	1 291 kr
Leknes–Bodø	1 279 kr
Røst–Bodø	1 284 kr
Brønnøysund–Bodø	1 751 kr
Brønnøysund–Trondheim	1 868 kr
Sandnessjøen–Bodø	1 512 kr
Sandnessjøen–Trondheim	2 096 kr
Mo i Rana–Bodø	1 299 kr
Mo i Rana–Trondheim	2 336 kr
Mosjøen–Bodø	1 543 kr
Mosjøen–Trondheim	2 064 kr
Namsos–Trondheim	1 375 kr
Rørvik–Trondheim	1 528 kr

For kvart påfølgjande driftsår skal maksimalprisen justerast 1. april innanfor ramma av tolv månaders endringa i konsumprisindeksen (KPI) i februar same året. Statistisk sentralbyrå offentliggjør KPI i mars (<http://www.ssb.no>).

Operatøren skal tilby billetter gjennom minst éin salskanal til ein pris som ikkje overstig maksimalprisen.

Maksimalprisen gjeld òg for billetter som blir selde av andre selskap som operatøren kontrollerer. Operatøren er ansvarleg for at også slike tilbydarar rettar seg etter maksimalprisen.

Maksimalprisen skal vere inkludert alle skattar, avgifter og gebyr til det offentlege, og alle andre prispåslag (servicegebyr o.a.) som operatøren legg på prisen i samband med utskriving av billetten.

2.16 Reglar om sosiale rabattar

2.16.1.

På flyruter der Samferdsledepartementet kjøper tenester etter forpliktingar til offentleg tenesteyting, skal følgjande persongrupper ha krav på sosial rabatt:

- a. Personar som har fylt 67 år på utreisedagen.
- b. Blinde som har fylt 16 år.
- c. Personar som har fylt 16 år og har uførepensjon i medhald av lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdlova) kapittel 12, eller personar som tek imot tilsvarende ytingar frå anna EØS-land.
- d. Elevar over 16 år ved spesialskular for høyrselshemma.
- e. Medfølgjande ektefelle/sambuar utan omsyn til alder, eller ein person som må følgje den som har rett til rabatt etter a)–d). Den som har rett til rabatt, avgjer sjølv behovet for følgje.
- f. Personar som ikkje har fylt 16 år på utreisedagen.

2.16.2.

Sosial rabatt for personar omfatta av punkt 1 skal utgjere 50 % av maksimal normaltakst.

2.16.3.

Sosial rabatt skal ikkje ytast dersom reisa blir betalt av Folketrygda eller annan statleg instans.

2.16.4.

Vaksen person (over 16 år) skal ha rett til å ta med seg barn under to år gratis så sant barnet ikkje tek opp eit eige sete og barn og vaksen reiser saman.

2.16.5.

Ved kjøp av billett kan det krevjast at dei reisande viser følgjande dokumentasjon:

- a. Person som nemnt i punkt 1 bokstav a) må vise identifikasjon med bilete og fødselsdato.
- b. Personar som nemnt i punkt 1 bokstav b) eller c) må vise stadfesting eller tilleggsinformasjon frå Folketrygda eller Noregs Blindeforbund. Passasjerar frå andre EØS-land må vise tilsvarende dokumentasjon frå heimlandet.
- c. Person som nemnt i punkt 1 bokstav d) må vise skulebevis og erklæring frå Folketrygda om rett til grunnstønad eller hjelpestønad eller tilsvarende stønad frå anna EØS-land.

2.10 Ruteområde 10

2.10.1 Brønnøysund–Bodø

Kapasitet

Tilbydt setekapasitet skal være minst 18 500 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

- Det skal være minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

- Det skal være minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Brønnøysund:

- Første landing i Bodø skal være seinast kl. 10.00

Til Brønnøysund:

- Siste avgang frå Bodø skal være tidlegast kl. 16.00

2.10.2 Brønnøysund–Trondheim

Kapasitet

Tilbydt setekapasitet skal vere minst 41 500 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

- Det skal vere minst tre daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

- Det skal vere minst tre avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag-fredag:

Frå Brønnøysund:

- Første landing i Trondheim skal vere seinast kl. 08.30

Til Brønnøysund:

- Siste avgang frå Trondheim skal vere tidlegast kl. 17.00

2.11 Ruteområde 11

2.11.1 Sandnessjøen–Bodø

Kapasitet

Tilbydt setekapasitet skal vere minst 20 500 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Sandnessjøen:

- Første landing i Bodø skal vere seinast kl. 10.00

Til Sandnessjøen:

- Siste avgang frå Bodø skal vere tidlegast kl. 16.00

2.11.2 Sandnessjøen–Trondheim

Kapasitet

Tilbydt setekapasitet skal vere minst 29 500 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag-fredag:

Frå Sandnessjøen:

- Første landing i Trondheim skal vere seinast kl. 08.30

Til Sandnessjøen:

- Siste avgang frå Trondheim skal vere tidlegast kl. 17.00

2.13 Ruteområde 13

2.13.1 Mosjøen–Bodø

Kapasitet

Tilbydt setekapasitet skal vere minst 10 750 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

- Det skal vere minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

- Det skal vere minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Måndag-fredag:

Frå Mosjøen:

- Første landing i Bodø skal vere seinast kl. 10.00

Til Mosjøen:

- Siste avgang frå Bodø skal vere tidlegast kl. 16.00

2.13.2 Mosjøen–Trondheim

Kapasitet

Tilbydt setekapasitet skal være minst 34 750 seter per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag-fredag:

- Det skal være minst to daglege avgangar i begge retningar.

Laurdag-søndag:

- Det skal være minst to avgangar i begge retningar laurdag og søndag samla.

Rutetider

Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo.

Måndag-fredag:

Frå Mosjøen:

- Første landing i Trondheim skal være seinast kl. 08.30

Til Mosjøen:

- Siste avgang frå Trondheim skal være tidlegast kl. 17.00

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 (Helgelandsskiltet) - 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.

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

- **Helgelandsskiltet legger foreslåtte avgang og ankomsttider slik det kommer frem i saksunderlaget som rådets høringssvar.**
- **Helgelandsskiltet 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

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
	<utvalg>	<dato>

12. Uttalelse fra Arbeiderpartiet, Rødt, Fremskrittspartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Miljøpartiet De Grønne, Senterpartiet - FOT

Anbudskonkurransen for FOT-ruter må endres – straks!

30 september ble anbudskonkurransen for fremtidig tilbud på småflyplasser lyst ut (FOT-ruter). Anbudsfristen er 30. november.

Forut for anbudskonkurransen hadde Nordland fylkeskommune anbudet ute på høring, og fikk innspill fra alle regionene i Nordland. Innspillene som kom inn er ikke hensyntatt i anbudskonkurransen, med unntak av at Skagen lufthavn er inne som FOT-lufthavn.

Nordland fylkesting er glad for at Skagen lufthavn nå er tatt inn som FOT-lufthavn. Ut over dette er anbudskonkurransen nær en kopi av siste anbudskonkurransen, og vil i så måte kunne gi regionene i fylket et dårligere tilbud enn i dag.

Dagens rutetilbud representerer et absolutt minimumstilbud for regionene i fylket. Fylkestinget i Nordland er bekymret for at utilstrekkelig finansiering av FOT-ruter fra statens side vil kunne medføre redusert rutetilbud, og anbudskonkurransen åpner nettopp for dette. Ny regjering klargjør i Hurdalsplattformen at de skal sikre lavere priser og flere avganger på kortbanenettet.

En generell reduksjon i krav til årlige flyseter rammer reisende i alle regioner. Reduksjon i rutetilbud og setekapasitet ble svekket også i forrige anbudsrunde. Derfor er det aller viktigste nå er at rutetilbud og setekapasitet holdes på minimum dagens nivå.

I hele fylket ser man en stor øking i reiselivet, ikke bare i sommersesongen, men gjennom hele året. Setekapasitet og frekvens må bidra til at reiselivsnæringen gis gode vilkår.

Kortbanenettet er selve ryggraden i den nordnorske lufttrafikken, og spiller en vesentlig rolle for at det skal være mulig å leve og skape verdier i vår ressursrike landsdel.

I anbudskonkurransen er det ingen krav til å sikre korrespondanse fra Helgeland med fly fra Bodø til Tromsø. Med foreslåtte ruteprogram vil det antagelig ikke vært mulig å ta en dagstur til Tromsø innenfor dette tidsvinduet. Dette rammer pasientreiser til Universitetssykehuset Nord-Norge, samt behovet for å styrke samspillet om næringsutvikling og bedre tjenester i fylket.

For alle regioner må det ligge krav om ankomst i Bodø senest kl 08.30 om morgenen, i kombinasjon med krav om siste avgang fra Bodø tidligst kl 17.00, som for andre regioner i fylket. Dette ivaretar også korrespondanse til Tromsø.

Tildelingskriteriet i anbudet sier: "*Som hovedregel skal kontrakten tildelast det tilbudet som har det lågaste kompensasjonskravet for heile kontraktperioda frå 1. april 2022 til 31. mars 2024.*" Man får altså ikke noe ekstra-poeng for å gi et tilbud som passer bedre for de som skal bruke flyene.

Vi krever derfor straks at anbudet endres slik at det tar bedre hensyn til behov hos de som skal benytte tilbudet. Dette kan gjøres før fristen går ut 30. november.

Odd Arnold Skogsholm
Arbeiderpartiet

Per-Gunnar Skotåm
Rødt

Richard Dagsvik
Fremskrittspartiet

Beate Bø Nilsen
Høyre

Dagfinn Arntsen
Kristelig Folkeparti

Christian Torset
Sosialistisk Venstreparti

Håkon Møller
Miljøpartiet De Grønne

Karl-Hans Rønning
Senterpartiet