

**Til** Fylkestinget i Nordland  
**Fra** NHO Nordland  
**Kopi** Fylkesrådet i Nordland  
**Dato** 10. juni 2022  
**Sak** Fylkestingets saker nr. 96/2022

## 1. Sammendrag

I dette notatet gir vi innspill til **Sak 96/2022 Høring konkurranse FOT-ruter 2024** til fylkestingets saks-kart, juni 2022:

Tidligere innspill til nytt ruteopplegg fra regioner og interesseorganisasjoner er gjort under koronapandemien. Behovet for mobilitet gjennom FOT-ruter har nå økt betydelig. For Nord-Norge og distriktene er FOT-rutetilbudet et kollektivtilbud på lik linje med andre kollektivtilbud.

Frekvens og pris på kortbanenettet er kritiske faktorer for bedriftene, spesielt i en tid der arbeidsmarkedet er strammere. God mobilitet er en forutsetning for at mange bedrifter får arbeidskraft til å levere varer- og tjenester.

Hittil har FOT-ruteplanleggingen og anbudene tatt høyde for et minimum for å dekke et antatt eksisterende behov. Dette bør endres til at FOT-ruteproduksjonen blir tilbudsrevet. I de store byene er kollektivtrafikken betydelig subsidiert gjennom det nasjonale fellesskapet. Det er ingen grunn til at flytilbud i resten av distrikts-Norge skal behandles annerledes.

Kortbanenettet vil dessuten kunne ha en fremskutt posisjon i utviklingen av lavutslippsløsninger i luftfarten, hvor Nord-Norge kan og bør bli pilotområde i denne utviklingen.

NHO Nordland ber derfor fylkestinget fremme tilleggsforslag som underbygger ønsket om høyere ambisjoner for tilbudet enn tidligere:

- ***Fylkestinget støtter regjeringens målsetting om å halvere prisene og øke rutetilbudet på kortbanenettet. Fylkestinget mener at en slik ambisjon best kan oppnås ved å endre dagens prinsipper for ruteplanlegging, ved at prinsippene for kollektivtransportplanlegging i større grad legges til grunn, slik at flytilbudet ikke lenger er et minimumstilbud for en antatt etterspørsel, men tilbudsrevet. Målet må være å øke mobiliteten i regionen, slik at etablerte bo- arbeid, utdannings, opplevelsesmarkeder utvides, og slik bidrar til økt attraktivitet og rekruttering, tilflytting og bli- og bolyst. Fylkestinget ber fylkesrådet gå i dialog med regjeringen om å pilotere et utvalg teststrekninger i neste anbudsperiode.***

## 2. Innspill

### 2.1. Kort bakgrunn

Det henvises til NHO Nordlands innspill til høring om ny FOT-rutekonkurranse, datert 28.1.2021. <https://innsyn.onacos.no/nfk/mote/wfdocument.ashx?journalpostid=1000193302&do-kid=32849&versjon=1&variant=A&>

I det vesentlige kan innspillet fortsatt gjøres gjeldende, men det er behov for noen viktige påpekninger og følgelig ytterligere innspill.

Innspillet på daværende tidspunkt ble gitt

- a) midt i pandemien og
- b) under en forutsetning om at fylkeskommunene skulle overta ansvaret.

Nå, 1.5 år senere, er pandemien en ikke-begrensende faktor for mobilitet i regionen, landet og Europa. Overføringen av ansvaret til fylkeskommunene er stanset. Særlig første punkt har, sammen med det grønne skiftet, medført et vesentlig oppsving i jobb- og verdiskapingen. Konkurransen om arbeidskraften har hardnet til vesentlig regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Den grønne industrireisningen og gjenreisningen av reiselivet, øker behovet for ny arbeidskraft.

Fra å vurdere a) reduksjon av tilbud og b) videreføring av pre-koronatilbudet er nå c) økt tilbud, eneste rasjonelle alternativ, dersom vi som region skal evne å konkurrere om arbeidskraften med større, mer sammenkoblede og mobile regioner i Norge og Europa.

Hurdalsplattformen slår fast følgende på side 44: «Regjeringen vil: Sikre lavere priser og flere avganger på kortbanenettet. Målet er en halvering av prisene på FOT-rutene»

***Med bakgrunn i overstående mener vi at det fremlagte forslag ikke et tilstrekkelig offensivt, selv om det delvis legger opp til et økt tilbud. Vi mener at understående tillegg vil bidra til å teste ut en vesentlig omlegging av tilbudet, og dermed regionens attraksjonskraft.***

### 2.2. Grunnlagt forslag

FOT-rutene omtales populært som landsdelens kollektivtransport. Som transportbærer behandles ikke kortbanenettet slik ved utforming av rutetilbudet. De samme prinsippene som for planlegging av kollektivtransporten for øvrig legges ikke til grunn ved transport på kortbanenettet. Dette medfører at kriterier som kabinfaktor blant vektet tungt, noe som blant annet kan gi redusert frekvens. Anbudene dimensjoneres ut fra nå-situasjonen, der det er lav aksept for tomme seter, noe som kan medføre færre avganger og høyere pris. Skal det lykkes å etablere FOT-rutenettet som noe mer enn et minimums transporttilbud, må prinsippene for ruteplanleggingen endres vesentlig.

Skal vi utvide bo- arbeids- utdanning- opplevelsesmarkedet, må vi ha luftbro mellom stedene våre med høy frekvens og lave priser, slik at folk og bedrifter kan basere og planlegge basert på at dette. Det vil øke vår konkurransekraft overfor andre regioner i Norge og Europa, da vi kan utnytte styrkene hos hverandre i Nordland, innenfor de 5 markedene. I dag er ikke dette mulig. En relevant sammenligning er E18 på Sørlandet, som har bundet sammen kystbyene og dermed utvidet befolkningens valgmuligheter innenfor de 5 markedene.

I fire store byene betaler det nasjonale fellesskapet ca. halvpartene (mellom 43 og 60%) av kostnaden for kollektivtilbudet, dette utgjør over 7 milliarder kroner (2019-tall)<sup>1</sup>. Til sammenligning utgjør FOT-rutenettet ca. 40% av produksjonen på kortbanenettet, og ca. 800 millioner i kostnad for fellesskapet. Dette skal dekke FOT-tilbudet i hele landet. Dette er ikke en direkte overførbart sammenligning, men illustrerende som poeng.

Det er innlysende at med dagens teknologi, tilgjengelig flyflåte og kostnadsprofil, er ikke kollektivplanleggingsprinsippene direkte overførbare til FOT-rutenettet, men en grad av dette er gjennomførbart. Og med regjeringens offensive ambisjonsnivå, åpner dette med andre ord for å pilotere nye metoder for ruteplanlegging, med mål om å utvide de 5 markedene og mobiliteten i regionen slik at både arbeids- og utdanningspendling, samt adgang til å benytte de ulike regionens opplevelsestilbud, gjøres mulig.

Fylkestinget bør følgelig ikke bare akseptere premisset for den historiske ruteplanleggingen som systematisk har bygd ned tilbudet og dermed mobiliteten, attraktiviteten og konkurransekraften for regionen vår. I stedet bør fylkestinget utfordre sentrale myndigheter på å teste ut en ny ruteplanleggingstilnærming bygget på prinsippene for kollektivtransportplanlegging. Sett i lys av innføringen nye grønne teknologiplattformer i kortbaneluftfarten, som både ventes å gi rom for vesentlig lavere kostnader og økt frekvens/produksjon, bør dette testes ut på dagens flyflåte slik at fremtidig dimensjonering ikke fortsetter den systematiske nedbyggingen.

### 2.3. Konkret forslag

- Fylkestinget støtter regjeringens målsetting om å halvere prisene og øke rutetilbudet på kortbanenettet. Fylkestinget mener at en slik ambisjon best kan oppnås ved å endre dagens prinsipper for ruteplanlegging, ved at prinsippene for kollektivtransportplanlegging i større grad legges til grunn, slik at flytilbudet ikke lenger er et minimumstilbud for en antatt etterspørsel, men tilbudsrevet. Målet må være å øke mobiliteten i regionen, slik at etablerte boarbeid, utdannings, opplevelsesmarkeder utvides, og slik bidrar til økt attraktivitet og rekruttering, tilflytting og bli- og bolyst. Fylkestinget ber fylkesrådet gå i dialog med regjeringen om å pilotere et utvalg teststrekninger i neste anbudsperiode.

---

<sup>1</sup> <https://e24.no/norsk-oekonomi/i/onkdaJ/kollektivtransporten-i-storbyene-stoettes-med-milliarder> Dette er noe redusert etter pandemien.