

Til	Fylkestinget i Nordland Fylkeskommune
Fra	NHO Nordland, NHO Arktis, NHO Reiseliv, NHO Luftfart, Offshore Norge, Sjømat Norge Nord, NELFO nord, EBA Nord-Norge, LUP - leverandørutviklingsprogrammet
Kopi	Fylkesrådet i Nordland
Dato	12. desember 2022
Sak	Fylkestingets sak nr. 19/2022 Høring på Transportfaglig utredning for regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024

1. Sammendrag

FOT-ruter for økt kollektiv mobilitet

For store deler av landet er FOT-rutene kollektivtransport. Anbudene må derfor innrettes på en måte som bidrar til vekst og utvikling i hele landet. På lik linje med annen kollektivtransport bør FOT-rutene utgjøre et så godt tilbud at de stimulerer til bo- og bli-lyst, eksisterende og fremtidig verdi- og jobbskaping.

Effektiv mobilitet for bosetting og arbeidsliv

Et fungerende og godt tilbud på kortbanenettet kjennetegnes ved:

1. **Tilbud**

Tilstrekkelig antall flyavganger(frekvens) som tilfredsstillter innbyggernes og næringslivets behov

2. **Pris**

En kostnad for reisen som kan forsvare kost/nytte i den enkeltes vurdering

En fungerende kollektivtransport på kortbanenettet legger til rette for vekst, trivsel og utvikling. Vi må tenke på flytilbud som et verktøy for å korte avstander som gjør at bolyst, bli-lyst, jobb- og verdiskaping kan skje i hele landet.

2. Innspill

1) Tilbud

Over tid har vi sett at FOT-rutetilbudet på kortbanenettet har blitt redusert til et minimum. Flere strekninger har svært lav utnyttelse, mens andre har så høy utnyttelse at passasjerer blir avvist.

Det er uheldig å planlegge for fremtiden med utgangspunkt i gårdagens tilbud som ikke ivaretar det eksisterende behovet eller potensialet for vekst og utvikling. Alle ambisjoner for Nord-Norge og i næringslivet hensyntas ikke i grunnlaget, og vil dermed være med på å holde etterspørsel og tilbud på et lavt nivå.

Fremtidig tilbud må legge til rette for at fly blir en forutsigbar og naturlig reisemåte, som gir økt bevegelsesfrihet og skaper ringvirkninger i nærings- og samfunnslivet.

Tilgjengeligheten til kortbanenettet forutsetter en desentralisert flyplasstruktur, og dagens flyplasstruktur må inngå i fremtidig FOT-ruteanbud.

2) Pris

Billettprisen må være på et nivå som gjør fly til et tilgjengelig alternativ, der nytten den enkelte ser målt mot kostnaden er positiv. I dag er billettprisene på FOT-rutene antatt 30-40 prosent for høye for å utnytte potensialet og samfunnsnyttene ved tilbudet. Vi støtter regjeringens ambisjon i Hurdalsplattformen om en halvering av flyprisene.

a) Gjennomgående billetter

En stor del av merkostnaden med å fly utenom stamrutestedene er at dagens modell ikke gir mulighet for gjennomgående billetter. "Pris + pris" gjør at reiser som starter eller avsluttes av en FOT-rute blir betydelig dyrere enn å bytte fly på kommersielle strekninger. Et godt eksempel er reiser der flere FOT-ruter er en del av reisen og at disse er meget kostbare. Vi mener derfor det bør være gjennomgående priser for reiser over flere flystrekninger, og at departementet må se på hvordan stimulere til gjennomgående priser på reiser med flere strekninger.

b) Transportstandardkriterier - næringslivets behov

Næringslivets behov og planer er ikke tatt høyde for i analysen. I tillegg til videreforbindelser, helsevesenets behov og adgang til fylkesadministrasjon må arbeid- og næringslivets behov for transport vektlegges sterkere. Både det eksisterende behovet og fremtidig behov må tas med i disse vurderingene.

For å skape arbeidsplasser og verdier i fremtiden er flyruter viktige for bedriftene. Reiselivsnæringen er prisgitt gode flytilbud for å lykkes med helårsturisme, samtidig er det flere kommende behov og planer som vil generere økt trafikk.

Flere av operatørselskapene på norsk sokkel planlegger for økt aktivitet utenfor Nordlandskysten. Som et eksempel kan vi nevne at Aker BP og Equinor i 2023 estimerer å generere drøyt 26.000 flypassasjerer i Brønnøy tilknyttet helikoptertrafikk. Samme selskap iverksetter Skarv Satellitt-prosjektet i 2023 med Sandnessjøen som hub. Prosjektet har en vedtatt samlet investering på i overkant av 16 milliarder kroner. Dette medfører betydelig reiseaktivitet. Etter hva vi kan forstå er ingen av punktene nevnt over ivaretatt i Oslo Economics analyse.

Blant bedrifter med tilknytning til kortbanenettet finner vi eksempler på vedtatte og påbegynte næringsetableringer og aktiviteter som ikke er tatt høyde for i utredningen.

c) Nullutslippsløsninger på kortbanenettet.

Den teknologiske utviklingen i luftfart går raskt fremover. Det antas at det allerede i 2026 er første generasjons nullutslippsfly med ca 9 seter klar for kommersiell trafikk. Første del av 2030 vil sannsynligvis andregenerasjons nullutslippsfly være klart, da med setekapasitet på ca 30-40 seter. Det må hensyntas i kommende anbudsperiode.

Med FOT-rutesystemet og kortbanenettet har Norge et godt utgangspunkt for å pilotere og innføre ny teknologi innen luftfart. Gjennom utviklingsanbud kan staten fortløpende - i perioden - vurdere kost/nytte for tidlig innføring av nullutslippsløsninger på utvalgt/e strekning/er. Selv om

innfasingen vil ha en “pukkelkostnad”, antas det at andregenerasjons nullutslippsfly vil ha betydelig lavere driftskostnader: En slik utvikling vil gi rom for et enda bedre tilbud til en lavere pris innenfor den samme rammen.

Opsjon på utviklingskontrakt i perioden vil bidra til å nå ambisjonen om at Norge skal bli en internasjonal ledende nasjon i verden innen utvikling, uttesting og implementering innen klimanøytral luftfart.

3) Forslag

NHO Nordland ber departementet utarbeidet et FOT- ruteanbud med høyere ambisjoner for tilbudet enn tidligere:

- **NHO Nordland støtter regjeringens målsetting om å halvere prisene og øke rutetilbudet på kortbanenettet. NHO 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 et tilbud som er tilbudsrevet. Målet må være å øke mobiliteten i regionen, slik at etablerte bo-, arbeids, utdannings og opplevelsesmarkeder utvides, og slik bidrar til økt attraktivitet og rekruttering, tilflytting og bli- og bolyst.**
- **NHO Nordland ber om at det sees på en modell som muliggjør gjennomgående priser ved bruk av flere flystrekninger i en reise.**
- **NHO Nordland ber om at det i anbudsperioden igangsettes arbeid med å pilotere et utvalg teststrekninger for test og utvikling av flytilbudet.**
- **NHO Nordland ber om at det legges inn opsjon på utviklingsanbud for innfasing av null-/lavutslippstilbud på en utvalgt stekning i perioden.**

Mer utfyllende om NHO Nordlands innspill:

Fly som kollektivtransport

Flytilbud på kortbanenettet utgjør i store deler av landet en sentral del av kollektivtilbudet, der å reise med fly er like vanlig som å reise med buss. Samtidig er effektiv mobilitet avgjørende for befolkningen, bedriftene, arbeidsplassene, helsevesenet og Forsvaret. Kortbanenettet og effektiv reisevei til en rimelig pris danner grunnlaget for en desentralisert bosetning og næringsliv.

FOT-rutene sikrer flytilbud der markedet ellers ikke er i stand til det på kommersielt grunnlag. Som kollektivtransport for øvrig i smått og stort blir subsidiert, bidrar et godt FOT-tilbud til effektiv mobilitet, og tetter fjordgap og samler bygd og by, og korter ned avstanden mellom bysentra.

Først med tilbud og pris som gjør kortbanenettet tilgjengelig som reisevei, vil det bygges marked som gir ringvirkninger i næringslivet.

I forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter legges det til grunn redusert etterspørsel etter flytilbud. Dette er ikke i tråd med vekstambisjoner i nordnorsk næringslivet, ei heller nordområdesatsinger. Reiselivsnæringen opplever sterk vekst og høy etterspørsel etter opplevelser i Nord-Norge, sjømatnæringen planlegger for økt produksjon og det er flere større industrietableringer på gang som tilsier økt behov for transport.

NHO mener at dagens forslag til FOT ruteanbudet for perioden 2024-2029 bidrar til å holde etterspørselen nede. Dagens FOT- rutetilbud er et absolutt minimum for å sikre grunnleggende fremkommelighet, der flere regioner har fått redusert frekvens og dermed et dårligere flytilbud, som igjen har medført til en utflating eller reduksjon i passasjertall.

Flere flyavganger og lavere priser vil øke etterspørselen etter flytilbudet.

Transportstandardkriteriene som beskriver måloppnåelsen på de enkelte rutene blir vurdert etter tilgjengeligheten til hovedstadsflyplass og stamflyplass, helsevesenets behov og tilgjengelighet til fylkesadministrasjon. Disse kriteriene er vesentlig, men vi mener at næringslivets behov for dagens og fremtidig transportkapasitet må vektles høyere. Særlig behovet til reiselivsnæringen må hensyntas.

Arbeidsmarkedsmobilitet er for mange lokalsamfunn en avgjørende faktor, og vi forventer at behov i arbeids- og næringsliv tas med som kriterier da arbeidsreiser, pendlerreiser og turister er en stor bruker av flytilbudet.

Jobb- og verdiskaping - kollektiv mobilitet for økt bo-lyst og bli-lyst i hele landet

For folk og bedrifter er bevegelsesfrihet et gode som settes høyt. Det handler om at innbyggerne kan leve sine liv ved å enkelt kunne reise dit en vil når en vil, og å kunne bo og jobbe der en ønsker.

Fremtidens flytilbud må gjenspeile det faktiske behovet i fremtiden. Skal man få til en tilbudsrevet utvikling må man ta utgangspunkt i et fremtidig behov som ikke bygger utelukkende på statistikk fra eksisterende tilbud som over tid er blitt bygd ned.

Nord-Norge trenger flere innbyggere og flere som kan fylle jobbene som skapes. 3 av 4 bedrifter mangler kompetent arbeidskraft. Befolkningsutviklingen får konsekvenser for alle samfunnsområder og krever nytenkning og endring i offentlig planlegging og tilrettelegging, og ikke minst virkningsfulle tiltak.

Arbeidsledigheten er rekordlav, og mange bedrifter er nå mer enn noen gang avhengig av arbeidskraft som finnes utenfor egen region. Dette understreker behovet for flyruter i et jobb- og verdiskapingsperspektiv. Næringslivets nåværende behov og fremtidige vekstpotensial må vektes høyere i fremtidig utforming av FOT-anbudet.

Reiselivsnæringen må inkluderes i utforming av nytt FOT-ruteanbud

God offentlig infrastruktur er en viktig forutsetning for et konkurransedyktig reiseliv. Samferdselstilbudet betyr mye for hvor tilgjengelig ulike reisemål blir og hvor trafikkstrømmene går. Tilgjengelighet er sentralt for reiselivsnæringens verdiskapingspotensial og utviklingsmuligheter.

Reiselivsnæringen er en stor transportbruker, også av kollektivtilbudet. Paradokset er at de i liten grad inkluderes i utforming og planlegging av FOT-rutetilbud eller øvrig kollektivtilbud.

Med bakgrunn i at stadig flere utalandske turister kommer inn til landsdelen med direktefly fra utlandet er det også behov for å flere avganger som kan bidra til at turister kan reise videre fra stamflyplass til kortbaneflyplassene i distriktet.

Markedsanalyser fra Innovasjon Norge viser at tilgjengelighet er det som øker sannsynligheten mest for om utenlandske gjester velger Norge som reisemål. Derfor er det helt avgjørende at FOT-rutene også tilpasser seg reiselivets behov.

Lofoten som eksempel har de siste ti årene hatt over 30 % økning i overnattinger på hotell og camping, i tillegg til en sterk økning av besøkende som bor privat eller fri-camper. Flere steder har også bygget seg opp med betydelig kurs- og konferansevirksomhet, som igjen er avhengig av effektiv transport til, fra og innad i landsdelen.

Pris

Hurdalsplattformen omtaler enighet mellom regjeringspartiene om lavere billettpriser på FOT-rutene. Vi forventer at ambisjonene i Hurdalsplattformen følges opp og prisnivået reduseres. Lavere priser og flere avganger på kortbanenettet vil styrke tilbudet vesentlig.

NHO mener det er en god ambisjon fordi pris er avgjørende for bruken av rutene på kortbanenettet. For høye priser vil bidra til at bedriftene ser på mindre effektive alternativer, eller lar være å benytte seg av flytilbudet. For høyt prisnivå hever også barrieren for tilreisende i å besøke regionen. Prisnivået bør derfor reduseres i kommende anbudsperiode.

Frekvens, kapasitet, regularitet

Rutetilbud og setekapasitet må økes. FOT-rutene må, sammen med det kommersielle rutenettet, sikre økt rutetilbud for å øke mobiliteten, tilgjengeligheten og fleksibiliteten mellom regioner i nord, bysentra og resten av landet. Flere avganger på kortbanenettet er med og bidrar til bolyst, næringsutvikling og økt attraksjonskraft som reisemål.

Forutsigbarhet

For reisende (bedriftene og næringslivet) er det viktig med stabilt tilbud over tid. Hyppige endringer i frekvens, og for store sesongvariasjoner, vil bidra til manglende forutsigbarhet og gjøre næringslivsaktivitet vanskeligere, samtidig som det kan hindre arbeidskraftmobilitet og planlegging av aktiviteter frem i tid.

Foregangsland for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger

Ambisjonen er at Norge skal bli en internasjonal ledende nasjon i verden innen utvikling, uttesting og implementering innen klimanøytral luftfart. Kortbanenettet er en unik arena for nettopp det. Mange flyplasser, korte avstander og få passasjerer gjør en slik pilotering mulig.

Teknologimodenheten har ikke kommet langt nok til å stille krav allerede fra 2024, men NHO mener at det i perioden bør åpnes for å utlyse utviklingskontrakter som vil bidra til å fremskynde utviklingen av null- og lavutslippsfly i kommersiell trafikk. Herunder legge til rette for pilot/utviklingskontrakter på enkeltstrekninger for å sikre innfasing av null- og lavutslippsfly så snart teknologien er moden.