



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Vår dato:	17.11.2021	Vår referanse:	202139762-3	Vår saksbehandler:
Deres dato:		Deres referanse:	21/2267-1	Øyvind Rinbø

Svar på forespørsel om innspill til utredning av flyrutekjøp i Nord-Norge og Sør-Norge fra 1. april 2024.

Det vises til brev med referanse 21/2267-1 datert 06.10.2021. Departementet ber her om innspill fra fylkeskommunene til temaer og problemstillinger som ønskes dekket i den transportfaglige utredningen som skal gjennomføres som en del av anskaffelsesprosessen for flyruter i Nord-Norge og Sør-Norge med kontraktsoppstart 01.04.2024. Fylkeskommunene har fått utsatt departementets frist for å komme med innspill til 17.11.2021.

Trøndelag fylkeskommune gjorde et omfattende arbeid for å gjennomføre en vellykket fylkeskommunal overtakelse av ansvaret for flyrutene. Da fylkeskommunene innstilte igangsatte aktiviteter knyttet til overtakelsen som følge av Stortingets vedtak 20.05.2021 om statlig tilbakeføring og Samferdselsdepartementets påfølgende beslutning om å stanse arbeidet med overføringen av ansvaret, var Trøndelag fylkeskommune nær utlysning for rutene i Namdalen med avtaleoppstart 01.04.2022. En rekke vedtak fra fylkestinget hadde gitt overordnede føringer og økonomiske rammer for konkurransen. Det var planlagt at konkurransen skulle gjennomføres i samarbeid med fylkeskommunene Nordland og Troms og Finnmark.

En viktig komponent i Trøndelag fylkeskommunes arbeid med rutene var dialogen med Namdal regionråd. Fylkesrådmannen kommer til å videreføre denne, også etter tilbakeføringen av ruteansvaret til staten. Kommunene Ørland og Røros vil også være viktige aktører i Trøndelags luftfartsarbeid. Alle har vært konsultert i forbindelse med dette innspillet.

Med utgangspunkt i politiske vedtak og dialogen med berørte parter i fylket, har fylkesdirektøren fått flere føringer som bør følges opp i Samferdselsdepartementets utredning:

- Konkurransesituasjonen på kortbanenettet har tidligere blitt viet oppmerksomhet fra statens side. I dialogen med potensielle operatører av rutene fikk også fylkene høre at det er utfordrende å legge til rette for økt konkurranse. En viktig tilbakemelding var at tiden fra utlysning av konkurranse til ruteoppstart må være tilstrekkelig lang. De tre nordligste fylkene hadde som intensjon å legge opp til

Trøndelag fylkeskommune

Samferdsel - seksjon Mobilitet

kontrakter på rundt to år i første anbud, både for å tidsmessig begrense perioden hvor ettervirkningene av koronapandemien antas å skape særlig usikkerhet og inntektstap, og for å legge til rette for mer konkurranse på sikt.

Konkurransmessige virkninger av ulike utlysningstidspunkter kan være noe å se på i departementets utredning. I tillegg er mulighetene for konkurranse om støttefunksjonene til selve flyrutedriften, et relevant tema. Når én operatør ikke bare har rutedriften, men også kontroll over deler av tilknyttet infrastruktur og bemanningsbehov, kommer andre potensielle operatører i en utfordrende konkurransesituasjon. Departementet bør her utrede alternativer måter å organisere driften på med sikte på økt konkurranse.

- Trøndelag fylkeskommune vedtok tidlig i sin anskaffelsesprosess at mulighetsrommet for å sikre grunnleggende arbeidsrettigheter skulle søkes utnyttet, herunder retten til å organisere seg ([FT-sak 8/21](#)). En utredning om lønns- og arbeidsvilkår i bransjen ble i september 2021 gjennomført for Samferdselsdepartementet. Eventuelle uavklarte forhold rundt disse temaene bør forfølges i kunnskapsoppbyggingen fram mot neste utlysning.
- Miljø- og klimaambisjoner bør prioriteres også på de regionale flyrutene. På politisk bestilling ([HUT-sak 21/20](#)) utredet fylkesdirektøren i Trøndelag fylkeskommune spørsmålet om når og hvordan ulike klimateknologier og -virkemidler kan tas i bruk på kortbanenettet. Disse spørsmålene er fortsatt relevante, og departementet bør i sitt utredningsarbeid se på hvilke muligheter som finnes for perioden fra 1. april 2024.
- Flyruten mellom Ørland og Oslo bør innlemmes i ordningen med statlige kjøp av ruter. Dette er et ønske som fylkestinget i Trøndelag enstemmig har stilt seg bak ([FT-interpellasjon 9/19](#)). I evalueringen av anbudsordningen for regionale flyruter, gjennomført av Transportøkonomisk institutt i 2010, pekes det på at Ørland er den eneste av flyplassene med 2,5 time reisetid til stamflyplass som ikke er inne i FOT-ordningen. Ørland-ruten bør på nytt evalueres i en ekstern utredning.
- I tråd med politiske ønsker i Trøndelag ([HUT-sak 85/20](#)), bes departementet også ta for seg mulighetene for korrespondanse mellom Namdals-rutene og Nord-Norge, samt Vestlandet.

Individuelle innspill fra Namdal regionråd, Ørland kommune og Røros kommune legges ved innspillet fra Trøndelag fylkeskommune.

Med vennlig hilsen

Øyvind Rinbø

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Vedlegg:

1. Innspill Ørland kommune og Fosenregionen
2. Innspill Luftfartsforum Namdal
3. Innspill Røros kommune

Trøndelag fylkeskommune
Samferdsel - seksjon Mobilitet