



Sogn og Fjordane fylkeskommune
Askedalen 2

6863 LEIKANGER

Att: Ole Ingar Hagen Hæreid

Dykkar ref
14/4481-2

Vår ref (oppgje ved svar)
14/11541

Dato
22.09.2014

Høyring frå Gloppen kommune - anbod på regionale ruteflygingar i Sør-Norge frå 1. april 2016

Eg viser fylkeskommunen sitt brev datert 22. august i år, og kjem med denne fråsegna på vegner av Gloppen kommune:

1. Same rutetilbod i 15 år

Det rutetilbodet som er på Sandane lufthamn, Anda er om lag det same som vart fastsett for 15 år sidan, faktisk på enkelte dagar ein reduksjon. I denne tida har trafikken på flyplassen nesten blitt fordobla. Dette medfører at dei mest populære rutene er fullbooka langt tid i førevegen og det fører til stor avvising frå flyplassen til andre flyplassar eller transporttilbod. Alle dei andre flyplassane som er i nemnde anbodsrunde har dei siste åra fått utvida rutetilbod.

I mai 2014 gjennomførte Centio ein marknadsundersøking for interessegruppa for Sandane lufthamn. Den viser klart at førsteprioritet for dei reisande er direkte ruter til særleg Oslo. Også tidstabellen er dårlegare for reisande frå Sandane enn frå dei andre flyplassane. Vi viser til vedlegg som meir konkret fortel noko om krava vi har til det nye anbodet.

2. Rapporten frå TØI og Møreforskning

Rapporten kjem ikkje med forslag på endring i flyplasstrukturen i nemnde ruteområde. Vår merknad til rapporten går på det som er nemnt om at Sandane Lufthamn treng mykje subsidiar. Vi vil minne om at bak det statlege kjøpet av flytenester ligg ei anbodsutlysing. Ved siste anbodsutlysing fekk Widerøe hand om å trafikkere alle flyplassane i fylket. På Florø lufthamn la WF inn eit nulltilbod. Dei kravde ingen statleg kompensasjon. Kvifor det? Det er grunn til å tru at det hadde samanheng med at dette var den einaste flyplassen i fylket der det kunne bli reell konkurranse. Den naturlege støtta som WF ville legge inn på Florø er det grunn til å tru dei har tatt att på t.d. Sandane. Derfor er ikkje det statlege støttekjøpet eit uttrykk for kva det kostar å fly på ein flyplass, men eit resultat av eit anbodssystem med mange svakheiter.

Det er inga logisk forklaring på at subsidiane til Sandane lufthamn skulle auke. Sidan 2000 har talet på flybevegelsar vore om lag konstant, medan talet på reisande har auka frå 29 000 til 40 000 passasjerar. All økonomisk tanke skal då tilseie at det burde bli mykje billegare for WF å fly på Sandane, med langt betre kapasitetsutnytting. Vi stiller oss undrande til at TØI-rapporten ikkje tek opp desse problemstillingane.

3. Sandane stangar mot taket

Sandane lufthamn er i dag i den situasjon at vi stangar mot taket når det gjeld passasjerutvikling. Dei viktigaste rutene er fullbooka lang tid i førevegen, m.a. fordi vi deler fly med Sogndal. Frå Nordfjord er det difor stor lekkasje av flypassasjerar til andre flyplassar og andre transporttilbod. At denne mangel på kapasitet skal føre til subsidiesluk, er heilt ulogisk. Det er vanskeleg å ta eit fly som ikkje går!

Det bør såleis vere eit heilt klart krav i høve neste anbudsrunde at både Sandane og Sogndal må få fleire direkte ruter. Alle mellomlandingar forlenger reisetida og kan vere ubehageleg for dei reisande. I tillegg må Sandane få ein annan tidtabell som fører til at ein når vidare flysamband på Gardemoen om morgonen, at det kjem tidlegare fly inn til Sandane om morgonen og at siste fly til Sandane på kveld må gå seinare. Slik er tidtabellen på dei andre flyplassane i ruteområdet.

4. Kvar reiser nordfjordingane?

I TØI-rapporten er det gjort nokre vurderingar på om kva vil skje med dei reisande om t.d. Sandane lufthamn vert nedlagt, og at Kvivsvegen har svekka grunnlaget for Sandane. Det blir her lagt til grunn at folk frå Nordfjord då vil bruke Sogndal lufthamn. Det trur ikkje vi vil vere reisemønsteret. For det første er det slik at det berre er for Indre Nordfjord at Ørsta/Volda lufthamn er eit kortare alternativ ved Kvivsvegen. For alle andre i Nordfjord har ikkje Kvivsvegen ført til kortare veg. For det andre er det slik at om Sandane vert lagt ned, så vil Ørsta/Volda vere eit langt betre alternativ enn Sogndal, i alle fall for dei som er på nordsida av Nordfjorden.

Vi ser ingen grunn til å ta nokon ny diskusjon om rutestrukturen i nemnde ruteområde, og ser det som sjølvstøtt at Sogn og Fjordane fylkeskommune støttar dette synet. Regjeringa sitt arbeid med å evaluere flyplasstrukturen må fylkeskommunen følgje nøye med på. Det må argumenterast sterkt for den struktur vi har i dag og vidare utvikling av dette. Alt anna vil svekke fylket vårt og framtidig næring og busetting.

5. Nytt rutetilbod

Som nemnt innleiingsvis har rutetilbodet ved Sandane lufthamn stått stille dei siste 15 år. Vi har utarbeidd eit nytt rutetilbod som ligg ved her, basert på befolkningsgrunnlaget i Nordfjord, marknadsundersøking og vekst i trafikken. Her ligg det primært eit opplegg med fleire direkte ruter, men også eit godt samarbeid med dei andre lufthamnene i fylket. Dette rutetilbodet vil gje ei god utvikling for lufthamna, og skape utvikling i Nordfjordregionen. Det vil flytte trafikk frå veg til luft og spare tid for dei reisande.

Med helsing

Anders Ryssdal
ordførar
tlf. 977 06 880

Dette brevet er elektronisk godkjent og blir sendt utan signatur.

Vedlegg:	Frå interessegruppa for Sandane lufthamn
Dok.nr	Tittel på vedlegg
231082	Passasjerstatistikk 2000-2013
231079	Brukarundersøking i mai 2014
231080	Framlegg til nye flyruter
231081	Oppsummering

Kopi til:
Interessegruppa for Sandane lufthamn v/Svein-Ottar Sandal