

Transport- og kommunikasjonskomiteen

Deres ref.

Vår ref.
595/2021/N41/ARNSOL

Dato
11.01.2021

INNSPILL TIL REPRESENTANTFORSLAG OM EN KRISEPLAN FOR NORSK LUFTFART UT 2021 DOKUMENT 8:58 S

Ørland kommune har i flere anbudsrunder gitt innspill om at Oslo-Ørland bør innlemmes i FOT-rutenettet. Ved siste runde viste man, ved å benytte departementets egne kriterier (som utarbeidet av Transportøkonomisk Institutt), at Ørland lufthavn har høyest score på det såkalte tilgjengelighetsbehovet («avstand til stamflyplass») og dermed objektivt sett burde ha blitt tatt inn i programmet. Ørland hadde fram til 2017 et minimumstilbud som betjente Oslo med en 19-seter, men opplevde en fem-dobling av passasjertallene da et bedre tilbud kom på banen. Det norskeide Air Leap AB opererer i dag ruten og endte året 2019 med 22.236 passasjerer. Hadde 2020 vært et normalår ville ruten opplevd stor vekst da Forsvaret (FLO) og Air Leap inngikk avtale med oppstart mars 2020. Slik ble ikke fjoråret og man endte opp med 12.477 passasjerer i 2020. Det er grunn til å tro at ruta skal kunne opprettholdes på kommersiell basis hvis flyselskapet i tillegg har en avtale med forsvaret. Men, det har vist seg umulig for flyruta Oslo-Ørland å fungere på kommersiell basis under pandemien.

Kort tid etter Covid-19 startet justerte Air Leap flyruten ved å serve Ørland på samme rute som Røros-Oslo. Røros er en del av kortbanenettet (FOT) og en stopp på Røros fungerer greit geografisk da det ligger mellom Ørland og Oslo. Problemet flyselskapet her fikk var at kompensasjonen fra samferdselsdepartementet for å betjene Røros ble kraftig redusert siden Ørland skulle drives kommersielt; øyensynlig også under korona-krisen. For å få full FOT-kompensasjon for Røros-flyvningene måtte derfor flyselskapet igjen drive to separate ruter (Oslo-Røros og Oslo-Ørland). Siden Covid-19 også har påvirket passasjertallene mellom Oslo og Ørland så selskapet seg nødt til å redusere tilbudet i høst. I dag vurderer selskapet det dithen at de må stoppe alle avganger av økonomiske hensyn. Uten statlig støtte til flyruta vil Air Leap ikke kunne betjene Ørland flystasjon under krisen.

Oberst Øivind Gunnerud, sjef 132 luftving ved Ørland flystasjon sier at «Ørland flystasjon er Luftforsvarets største kraftsamlingsområde, og vil når ferdig utbygd bestå av nærmere 1500 tjenestegjørende, inkludert vernepliktige. Arbeidstakere med sine familier, og vernepliktige, har behov for at det er tilrettelagt for effektiv avvikling av reiser til og fra regionen. Videre vil Forsvarets nye militære ordning innebære hyppigere bytte av stilling og tjenestested for offiserer. I denne sammenheng er det vesentlig at det er godt tilrettelagt for pendling. Dette for å sikre tilførsel av kritisk kompetanse til Ørland, men også legge til rette for at det skal være mulig å

bosette seg her og effektivt kunne pendle til andre regioner i Norge for arbeid. I denne sammenheng vil flytilbudet være av avgjørende betydning.»

Etter henvendelse fra Ørland kommune svarer Forsvarsdepartementet bl.a. at: «Det er viktig for forsvarssektoren at det er et dekkende rutetilbud Oslo-Ørland. Dette for å redusere reisetiden for pendlere, tjenestereisende, besøkende og leverandører til et minimum. Forsvarets ansatte har behov for stabilitet og forutsigbarhet knyttet til rutetilbudet, samtidig som departementet har forståelse for situasjonen luftfarten står opp i. Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO) er i tett dialog med Samferdselsdepartementet (SD) og jobber i tillegg tett med brukere og flyselskap for å få den best tilrettelagte løsningen for Forsvaret.»

Flyselskapet Air Leap som betjener ruten mellom Norges kampflybase og Norges viktigste flyplass operer flyruta på egen risiko. Alle passasjerflyselskap i verden har blitt negativt påvirket av Covid-19 – så også Air Leap. Selskapet er ikke lengre i stand til å betjene Oslo-Ørland uten økonomisk hjelp fra staten.

Levetidskostnadene for F-35 er i 2020 kroner beregnet til over 306 milliarder kroner. Å sikre Ørland flystasjon tilgang på kompetanse gjennom tilrettelegging for pendling og økt attraktivitet som tjenestested er avgjørende. Til forskjell fra øvrige andre sivile lufthavner, så er Ørland lufthavn og et flyrutetilbud til Oslo ikke bare viktig for region, næringsliv og lokalbefolkning. Ørland Lufthavn og rutetilbudet er først og fremst viktig for Norge, NATO og understøttelse av nasjonal forsvarsevne. Et langsiktig og forutsigbart ruteopplegg må sikres av Staten nå.

Vi ber om at flyruten Oslo-Ørland blir ivaretatt i kriseplanen.

Med hilsen

Tom Myrvold
Ordfører