

**Ansvarleg sakshandsamar sign. for utført handling:  
Saka er godkjend av fylkesrådmannen:**

Dokumentoversyn:

Tal prenta vedlegg: \*

Tal uprenta vedlegg: \*

## **Luftfart på Vestlandet - rapport frå Rogalandforskning**

**Fylkesrådmannen rår Vestlandsrådet til å gjere slikt vedtak:**

Rapporten frå Rogalandforskning er eit grundig arbeid med vurdering av luftfartsstrukturen på Vestlandet. Vestlandsrådet ynskjer å arbeide vidare med saka, jfr saksframstillinga.

Vestlandsrådet ynskjer å kome med konkrete innspel til rutetilbod /rutestruktur og avgiftspolitikkk. Det må førebuast ei sak til neste møte på dette.

Prenta vedlegg:

Rapport frå Rogalandforskning: Luftfart på Vestlandet

Uprenta vedlegg:

## **Saksframstilling**

### **Bakgrunn**

Vestlandsrådet vedtok på møte 23.juni 2004 å setje i gang arbeid med utforming av eit hovudprosjekt for utvikling av luftfarten på Vestlandet. Opplegg for prosjektet var oppe til handsaming i møte 12.januar 2005, og Vestlandsrådet sette då av 300.000,- kr til arbeidet. Rogalandsforskning vart engasjert som konsulent, og rapporten skulle vere klar til handsaming i Vestlandsrådet i juni-møtet.

### **Samandrag av rapporten**

Hovudmål for prosjektet var å sjå på lufthamner på Vestlandet og kva form (organisering /drift) som best vil tene Vestlandsfylka sine interesser. Det er ein føresetnad i prosjektet at Vestlandsfylka skal ha dei same rammevilkåra som resten av landet. Utgreiinga er basert på dokumentasjon frå tidlegare studie, rapportar og statistikk. Det er gjennomført samtalar med kvar av lufthamnsjefane, og desse vart også inviterte til ein felles gjennomgang.

Avinor har ikkje gjeve tilgang til rekneskap for dei enkelte lufthamnene, så bedriftsøkonomiske tal for desse er difor ikkje med i utgreiinga.

Luftfarten er svært viktig for Vestlandet, både ut frå eit geografisk perspektiv og eit næringsperspektiv. Sjølv om dette er ein felles situasjon for heile Vestlandet er ikkje luftfarten på Vestlandet prega av eit eintydig interessefellesskap. Det er store skilnader i generell tilgjenge, befolknings- og næringsgrunnlag mellom dei ulike regionane på Vestlandet. Dagens modell for flyplassforvaltning gjev ei utstrekkt utjamning mellom dei regionale interessene. Relevante skilnader i utviklingsperspektiv for flyplassane er knytt til i kor stor grad flyplassane og flyrutetilbodet skal nyttast som ein reiskap for ønska utvikling for samfunnet eller meir som ei forretningsmessig sak i seg sjølv.

Utgreiinga gjev grunnlag for ein vidare diskusjon om organisering av luftfarten på Vestlandet. Som føresetnad i styringsmodellane ligg det at:

- Modellane skal bidra til å realisere ein vekststrategi for luftfarten på Vestlandet.
- Modellane skal bidra til at dei to store lufthamnene kan få utløyst sitt utviklingspotensial.
- Ved ei dermed auka inntektsramme skal dei mellomstore og regionale flyplassane vere sikra grunnlaget for å oppretthalde og utvikle tilbodet på ein effektiv måte i trå med regionalpolitiske behov.

Det er i rapporten skissert tre modellar: Dagens modell, Fristillingsmodellen og Regionmodellen. Av desse er det lagt mest vekt på Regionmodellen, og denne har igjen tre underliggjande modellar:

1. *Full desentraliseringsmodell*: I denne modellen tenkjer ein seg ei fristilling av lufthamnene der kvar einskilt vert eigd og driven av lokale /regionale aktørar. Dette vil tilseie eit fullstendig lokalt /regionalt økonomisk ansvar, men det vil også gje større handlingsrom.
2. *Regional "Avinor-modell"*: Her blir solidaritetsprinsippet mellom alle lufthamnene på Vestlandet vektlagt. Vi kan tenkje oss eit overordna Vestlandsorgan tilsvarande Avinor som eigar av lufthamnene.
3. *Regional "klynge modell"*: Denne modellen er basert på ei intern integrering der enkeltlufthamner orienterer seg saman i klynger ut frå influensområde, tilbod og funksjonar. Lufthamnene i Stavanger, Haugesund og på Stord vil då naturleg utgjere ei slik klynge,

sameleis kan ein tenkje seg Bergen lufthamn organisert saman med dei regionale lufthamnene i Sogn og Fjordane. Den siste klynga blir då dei mellomstore lufthamnene i Møre og Romsdal saman med den regionale flyplassen i Ørsta /Volda.

### **Fylkesrådmannen si vurdering**

Fylkesrådmannen er tilfreds med Rogalandforskning sitt arbeid ut frå den tids- og kostnadsramma dei har hatt til rådvelde. Utgreiinga er ikkje nok detaljert til at det kan takast nokon konklusjon i høve til organisering av luftfarten på Vestlandet. Vi må i ei neste runde gå kritisk gjennom økonomien til dei einskilde flyplassane og likeeins sjå på kva nye standardkrav frå EU vil krevje av tiltak.

Det bør arbeidast vidare med ei konkretisering av dei regionale styringsmodellane og konsekvensane av desse. Dette er eit eige stykke arbeid som ikkje treng å knytast opp mot arbeidet med transportplan for Vestlandet. Reismønster og trafikkstraumar i flytrafikken i dag og vidare utvikling sett i høve til utbetring av vegnettet på Vestlandet er derimot eit tema som vil vere aktuelt å omhandle i transportplan for Vestlandet.

Samferdselsdepartementet skal i haust setje i gang eit arbeid som grunnlag for ein intern strukturdebatt. Det er viktig at Vestlandsrådet er i forkant og kjem med innspel til denne debatten, og resultatet av arbeidet vil igjen gje innspel til arbeidet med transportplan for Vestlandet. Det er difor viktig å fortsetje det arbeidet som nå er sett i gong med å få ein bedriftsøkonomisk gjennomgang av dei ulike flyplassane og ved å arbeide vidare med dei regionale styringsmodellane som er skisserte i rapporten. Dette kan for eksempel gjerast ved hjelp av arbeidsseminar.