

Nordland fylkeskommune
Fylkeshuset
8048 Bodø

Att. Stian Jensen

Deres ref.:

Vår ref.:
SS/CO

Arkiv:

Dato:
25.11.22

Innspill - Høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflyginger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024 (Samferdselsdepartementet)

Helgelandsrådet er kjent med at Samferdselsdepartementet nå gjennomfører «Høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflyginger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024» hvor kun fylkeskommunen, og ikke kommunene, er høringsinstans.

Helgelandsrådet støtter i utgangspunktet tidligere høringsuttalelse fra Nordland fylkeskommune på konkurranse om FOT-ruter fra 2024 (Fylkestingssak 096/2022 av 13.06.22) selv om Nfk sitt vedtak ikke er helt i tråd med vårt høringsinnspill. Helgelandsrådet velger likevel å komme med noen innspill og betraktninger til fylkesrådets utarbeidelse av høringsinnspill knyttet til den transportfaglige utredningen.

Høringen omhandler den eksterne transportfaglige utredningen «Forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter», utarbeidet av Oslo Economics med bistand fra Norconsult og Handelshøgskolen ved Nord universitet. I utredningen fremkommer det at prognosene som legges til grunn er beheftet med betydelig usikkerhet. Det er også tydelig at man ikke har tatt innover seg eksisterende kunnskap om fremtidige/planlagte næringsetableringer, forventet befolkningsutvikling og endringer i sykehusstruktur i forbindelse med utredningen.

Helgelandsrådet ber fylkesrådet ta med følgende momenter i sitt høringsvar:

Rapport: Forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter (Oslo Economics, Norconsult, Nord universitet)

2. Hvordan vurdere om tilbudet er tilpasset etterspørselen?

2.3.3 Prognosemetodikk

Befolknings- og arbeidsplassutvikling: «SSB lager framskrivninger for utvikling i befolkning og arbeidsplasser. I prognosene anvender vi befolknings- og arbeidsplassutvikling i influensområdene til de ulike flyplassene FOT-rutene betjener, i henhold til SSBs middeelframskrivning av befolkningen og arbeidsplassene.»

Helgelandrådet sine kommentarer: Prognosene som brukes som grunnlag i rapporten fra SSB tar ikke høyde for planlagte næringsetableringer og befolkningsvekst på deler av Helgeland. Dette slår uheldig ut i forhold til de fleste analyser om dagens flytilbud og fremtidig behov. Her vil vi henvise til ringvirkingsanalyser bestilt av Vefsn kommune (Mosjøen og omegn næringssselskap) og Rana kommune (Rana utvikling) – tittel på analysene må legges inn, som indikerer behovet til de nye næringsetableringene, forventet befolkningsutvikling og dermed behov for flytilbud. Økt behov gjelder både i investeringsfasen i form av importert arbeidskraft, i byggefasen og i driftsfasen.

For de etablerte-basefunksjonene i Sandnessjøen og Brønnøysund vil en iverksetting av rapportens forslag til rutefrekvens bidra til reduksjon i aktivitet i stedet for økt aktivitet. Dette imøtekommer ikke de signalene og de beslutningene både Aker BP og Equinor om økte inviteringer i Norskehavet nord som annonserer i disse dager.

7. Helgeland

7.3 Transportstandard for Helgeland

7.3.1 Alternativer til bruk av lokal flyplass

«De korte avstandene gjør at det er mulig for reisende fra både Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana å oppnå en tilfredsstillende transportstandard ved bruk av flytilbudet ved den nærmeste flyplassen.»

Helgelandrådet sine kommentarer: Det forutsetter at den/de reisende har egen bil, og ikke benytter offentlig kommunikasjon. Offentlig kommunikasjon mellom disse lokasjonene er ikke tilpasset reising mellom flyplassene. Flyplassene er kommunikasjonsknutepunkt for de omkringliggende kommunene. Hvis man bor på Herøy/Dønna og bruker flyplassen i Sandnessjøen er det urimelig langt å måtte reise til Mosjøen eller Mo i Rana for å fly til Bodø, eller andre destinasjoner. For pasientreisende vil en slik reise bli spesielt utfordrende. Feilen kommer tilbake i

7.5 Oppsummering av tilbudet på Helgeland.

«Når det gjelder transportstandard er denne i all hovedsak tilfredsstillende, om en tillater bruk av St. Olavs hospital i Trondheim som universitetssykehus, og anvender tilbud ved nærliggende lufthavner for å nå regionadministrasjonen i Bodø.»

Helgelandrådet sine kommentarer: Transportstandard for Helgeland når det gjelder tilgang til universitetssykehus er gitt gul score basert på krav om tidligst ankomst ved UiT. Videre sier rapporten at grønn score ville vært mulig dersom kravet ikke gjaldt tilgang til sykehuset i regionen (Tromsø) spesielt, men tilgang til et universitetssykehus. Her trekkes St. Olavs hospital i Trondheim inn som tilgjengelig sykehus gjennom fritt behandlingsvalg. Det oppsummeres med tilfredsstillende transportstandard forutsatt bruk av St. Olavs hospital i Trondheim som universitetssykehus. Vi ser på denne slutningen som feil da kravet gjelder tilgang til universitetssykehus i vår helseregion. St. Olavs hospital ikke er relevant i denne sammenheng.

16. Forslag til FOT

16.6 Tiltak for å tilpasse rutetilbudet på Helgeland

16.6.1 Forslag til tilpasninger, etter åpningen av Mo i Rana lufthavn

I siste avsnitt står følgende: «For å sikre korrespondanse nordover for Mosjøen og Mo i Rana foreslår vi en justering av kravet til rutetider for Mo i Rana – Bodø, med krav om første landing i Bodø senest klokka 08:30, og med krav om videre korrespondanse til Tromsø. På Mosjøen foreslår vi ingen justeringer, men legger til grunn at reisende fra Mosjøen som skal til Tromsø kan anvende tilbudet fra Mo i Rana.»

Helgelandssrådet sine kommentarer: Det må stilles krav om landing i Bodø senest klokken 08.30 for alle flyplassene på Helgeland. Da vil man ha mulighet til møter/seminarer i Bodø og for korresponderende fly til Tromsø slik at pasienter kan rekke dagbehandling/undersøkelse ved UNN i Tromsø uten å må reise hjemmefra kl. 03:00 eller 04:00 på natten. I tillegg vil vi påpeke at det ikke finnes offentlig kommunikasjon mellom flyplassene som muliggjør en slik reise for store deler av befolkningen. Ved nye Mo i Rana lufthavn planlegges bare direkte ruter med større fly til/fra Oslo lufthavn. Vi ser det som urealistisk at pasienter fra nedslagsfeltet til Sandnessjøen og Mosjøen kan reise via Mo i Rana til Oslo og videre til Tromsø for dagbehandling ved UNN i Tromsø. Hvis man ser på de omkringliggende kommunene til Sandnessjøen og Mosjøen vil slike reiser være umulig, og vil medføre at flere må legge inn ekstra reisedag og hotellovernattinger.

16.6.2 Tiltakene på Helgeland – betydning for samfunnsøkonomi, transportstandard og utgifter
«Åpningen av nye Mo i Rana lufthavn vil gjøre det mulig å redusere utgiftene til FOT på Helgeland. Samtidig er trolig potensialet for besparelser ved justeringer av kravene begrenset. Flere av rutene på Helgeland har frekvenskrav som tilsvarer et minimumstilbud på to avganger daglig. Den nye flyplassen bør imidlertid åpne for diskusjoner om lufthavnstrukturen. Som vi kommer tilbake til i kapittel 16.8 vil det sannsynligvis være tilrådelig å legge ned en lufthavn på Helgeland. Brukerne av flytilbudet på lufthavnen vil få et svekket tilbud derifra, men ulempen kan helt eller delvis veies opp av et tilbud fra Mo i Rana med lavere pris og høyere frekvens.»

Utdrag fra Hurdalsplattformen:

«Norge er helt avhengig av det desentraliserte rutetilbudet for flytrafikk, noe Avinor-modellen er med på å sikre. Kortbanenettet er avgjørende for bosetting og verdiskaping i hele landet. Regjeringen vil legge til rette for et styrket flytilbud på kortbanenettet.»

«Regjeringen vil opprettholde eksisterende lufthavnstruktur».

«Videreføre og styrke Avinor-modellen for å drifte og videreutvikle flyplasser i hele landet.»

Helgelandssrådet sine kommentarer: de overnevnte momentene fra Hurdalsplattformen bør påpekes i høringssvaret fra Nfk. I tillegg må Nfk henvise til Stortingets vedtak: «I forbindelse med utbyggingen av Hauan understreker komiteen at lufthavnene i de resterende regionsentrene på Helgeland opprettholdes. Dette gjelder blant annet lufthavnene på Kjærstad i Mosjøen og Stokka i Sandnessjøen.»

Generelle kommentarer fra Helgelandsskiltet:

- Rapporten har stort fokus på pasientreiser og lite på næringslivsreiser.
- Det brukes 80 mrd. på kollektivtransport i de 4 største byene i Norge, som utgjør en sponning på 40-60%, mens det brukes 750 mill. på FOT-rutene i distriktene.
- Kortbanenettet er å betrakte som kollektivtransport i distriktene.
- Liten forståelse i rapporten for at de lokale flyplassene er kommunikasjonsknutepunkt for de omkringliggende kommunene.
- Kommunene er meget kritisk til at de ikke er høringspart i denne høringen.

Med vennlig hilsen
Helgelandsskiltet

Eilif K. Trælnes (sign.)
Leder og ordfører Brønnøy kommune

Stig Sørra (sign.)
Sekretariatsledere