

Samferdselsdepartementet
v/Samferdselsminister
Pb 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.:
BH

Arkiv:

Dato:
29.04.2020

Fremtidig lufthavnstruktur på Helgeland

Helgeland Regionråd viser til samferdselsministerens uttalelse til NRK-Nordland den 24. april om bygging av storflyplass i Rana, der Avinor vil bli bedt om å prioritere dette arbeidet. NRK-Nordland siterer statsråden slik:

«På Helgeland trengs det nettopp en ny lufthavn, og vi sier tydelig at vi lytter til regionen. Vi ønsker å ha denne ved Mo, og det skal vi gjennomføre, sier han.»

Det er med stor bekymring vi registrerer at samferdselsministeren mener det er riktig å bygge en storflyplass i Rana, som er den nordligste kommunen på det langstrakte Helgeland, altså meget usentralt i forhold til et flertall av befolkningen på Helgeland. Vår bekymring er blant annet basert på utredningene fra Urbanet Analyse og Møreforskning.

PASSASJERGRUNNLAGET

Befolkningen på Sør-Helgeland vil ikke kunne benytte en storflyplass i Rana på grunn av avstandene, og det er ikke stort nok passasjergrunnlag på Midt- og Nord-Helgeland for større fly fra Rana hvis ikke dagens flyplasser i Mosjøen og Sandnessjøen legges ned. Det framgår av de nevnte utredninger, som er det nærmeste vi kommer sakens faktum:

- 1) På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utførte **Urbanet Analyse** en analyse om eventuelle endringer i lufthavnstrukturen på Helgeland som følge av bygging av storflyplass i Rana (Rapport 66/2015). Urbanet Analyse forutsetter at Mosjøen Lufthavn legges ned og skriver følgende om passasjergrunnlaget for flyplass i Rana: «*Dersom et stort jetfly (186 seter) skulle ha betjent Osloruten ville kabinfaktoren vært på kun 28 prosent i 2025 dersom Mosjøen Lufthavn ikke legges ned (...) og på 43 prosent i 2055 dersom Mosjøen lufthavn legges ned.*» Urbanet Analyse foreslår derfor at en storflyplass i Rana trafikkeres med fly av typen Dash 8 - Q400 som ved tre daglige rundturer på hverdager og én daglig rundtur i helg vil gi en kabinfaktor på 66 prosent i åpningsåret 2025 dersom Mosjøen lufthavn ikke legges ned, og på 78 prosent dersom Mosjøen lufthavn legges ned. Normal lønnsom drift krever en kabinfaktor på 70–80 prosent (Hovedrapporten s. 30).

- 2) **Møreforskning** utførte i 2015 en utredning på oppdrag av bl.a. Polarsirkelen og Mo Industripark der man - for å oppnå tilstrekkelig passasjergrunnlag for storflyplass i Rana - legger til grunn av Mosjøen Lufthavn legges ned og at alle fritidsreisende og 50 % av de arbeidsreisende fra Sandnessjøen Lufthavn går over til å benytte storflyplassen i Rana. (s.24)

KONSEKVENSER

Mosjøen Lufthavn: En nedleggelse av Mosjøen Lufthavn i tråd med konklusjonen i Urbanet Analyse sin utredning innebærer at befolkningen i Vefsn, Grane og Hattfjelldal ikke lenger har tilgang til ambulansefly, noe som var en forutsetning ved nedleggelsen av både fødeavdeling og kirurgisk akuttberedskap ved sykehuset i Mosjøen. I tillegg til redusert akuttberedskap, vil pasienter som trenger elektiv behandling, få en betydelig mer strabasjøs reise med bil til og fra Hauan i Rana. Nord-Norges største industribedrift, Alcoa avd. Mosjøen, med en årsomsetning på mellom 5-6 milliarder kroner, vil miste tilgang til en flyplass som i dag ligger ca. 15 min. kjøretur fra industriområdet. Dette er selvfølgelig av stor verdi både for reisende til og fra ALCOA med hovedadministrasjonen i USA og ved hastetransport av varer tilsendt som flyfrakt. Også for resten av næringslivet i Vefsn-regionen er kortbaneflyplassen i Mosjøen av stor betydning.

Sandnessjøen Lufthavn: I foretaksmøte med Helse Nord RHF 27. januar 2020 vedtok helse- og omsorgsminister Bent Høie ny sykehusstruktur på Helgeland, der akutt sykehuset i Sandnessjøen og omegn skal være hovedsykehuset på Helgeland. Administrasjonen skal flyttes fra Mo i Rana til det nye hovedsykehuset. Hvis samferdselsministeren gir politisk klarsignal for bygging av storflyplass i Rana, er det sannsynlig at Sandnessjøen Lufthavn blir nedlagt, noe vi kommer tilbake til. Det nye hovedsykehuset i Sandnessjøen vil dermed bli uten tilgang til ambulansefly for transport av pasienter til og fra større sykehus. Det gir både pasienter og pårørende et dårligere tilbud enn i dag. Samtidig er det uheldig for rekruttering av godt kvalifisert helsepersonell at man ikke har tilgang til flyplass nær arbeidstedet.

DOBBELT STORTINGSVEDTAK

Før Stortinget tok ferie i 2017, ble det fattet to vedtak om bevaring av Mosjøen Lufthavn:

- 1) Under behandling av Avinor-meldinga la Transport- og kommunikasjonskomiteen inn følgende enstemmige merknad som ble vedtatt av Stortinget 15.juni: *«Komiteen legger til grunn at man ikke endrer dagens flyplasstruktur ved bygging av ny stor flyplass i Mo i Rana. Dette betyr at Mosjøen Kjørstad ikke legges ned ved bygging av ny lufthavn på Hauan.»*
- 2) Under behandlingen av Nasjonal Transportplan 19. juni ble følgende merknad fra Transport- og kommunikasjonskomiteen vedtatt av Stortinget: *«I forbindelse med utbyggingen av Hauan understreker komiteen at lufthavnene i de resterende regionsentrene på Helgeland opprettholdes. Dette gjelder blant annet lufthavnen på Kjørstad i Mosjøen og Stokka i Sandnessjøen.»*

Med andre ord - dobbelt stortingsvedtak for bevaring av Mosjøen Lufthavn, og i det ene vedtaket er også Sandnessjøen Lufthavn tatt med. Før disse to vedtakene ble fattet, ble det sendt en uttalelse til

Stortinget fra 48 politiske lokallag på Midt- og Sør-Helgeland, der man uttrykte bekymring for at ulønnsom drift ved en storflyplass i Rana på sikt vil kunne framtvinge nedleggelse av kortbaneflyplasser. En kort omtale av denne uttalelsen tas med her.

UTTALELSE FRA 48 POLITISKE LOKALLAG

I brev datert 9. mai 2017 til Stortinget krevde lederne i 48 politiske lokallag på Midt- og Sør-Helgeland at en eventuell bygging av storflyplass i Rana ikke skal berøre den øvrige flyplass-strukturen på Helgeland, og at byggestart ikke skal skje i første del av planperioden i NTP 2018-2029. I brevet uttrykker de lokalpolitiske lederne sin bekymring for at storflyplassen i Rana blir et stort, permanent pengesluk med relativt få passasjerer, og at dette kan føre til politisk press for nedleggelse av flyplassene i Mosjøen og Sandnessjøen.

Vi minner i denne sammenheng om Avinors brev til Samferdselsdepartementet av 12.03.2019 der Avinor skriver om ny lufthavn i Mo i Rana: «*Prosjektet er ikkje samfunnsøkonomisk eller bedriftsøkonomisk lønsamt.*» Det samme finner vi i gjeldende NTP (2018-2029) side 117: «*Ny lufthavn i Mo i Rana ligger ikke inne i Avinors investeringsplaner og er ikke bedriftsøkonomisk lønnsom.*» Om dette prosjektet uttalte administrerende direktør i NHO Luftfart, Torbjørn Lothe, allerede i 2015: «*...en slik flyplass er et svært ulønnsomt prosjekt. Til syvende og sist er det flypassasjerene som må betale regningen for høye driftsutgifter,(...)*» (Helgelendingen 19.12.2015)

De 48 politiske lokallagene er Kristelig Folkeparti, Høyre, Venstre, Fremskrittspartiet, Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne, Sosialistisk Venstreparti og Rødt. Senere har to partilag sluttet seg til uttalelsen, som dermed representerer samtlige aktive politisk lokallag i 12 av de 18 kommunene på Helgeland, med et klart flertall av befolkningen på Helgeland.

ELFLY og LANDSDELENS BEHOV

I Nasjonal Transportplan (2018-2029) s. 117 står det under «Ny lufthavn i Mo i Rana»: «*Prosjektets omfang, løsningsutforming og investeringskostnad må derfor vurderes mot landsdelens transportbehov og aktuelle flytyper ved oppstart.*» (understreket her)

Etter hva vi kan se, har ikke departementet foretatt noen vurdering av landsdelens transportbehov og aktuelle flytyper tilknyttet storflyplass i Mo i Rana. Det kan ikke være noen tvil om at rullebanen ved Bodø Lufthavn er så nedslitt at den må erstattes så snart som praktisk mulig, og prosjektet «Ny by, ny flyplass» må prioriteres foran storflyplass i Rana.

Storflyplassen i Rana er dimensjonert for fossilt drevne jetfly, noe som ikke er i tråd med politiske føringer for «det grønne skiftet». Hele prosjektet er basert på store fly på strekningen Mo i Rana - Gardermoen uten mellomlanding. Hva med passasjerer som skal til Trondheim, Bodø eller Tromsø? Både Trondheim, Bodø og Tromsø er viktige destinasjoner for helgelendingene, ikke minst for studenter og pasienter. Skal de måtte reise via Gardermoen? Er det fornuftig økonomisk, tidsmessig og ut fra et miljø-perspektiv?

I mars 2019 uttalte konsernsjef Stein Nilsen i Widerøe til Finansavisen at grønn teknologi på kortbane kan være mulig innen 2025. «Om flyet vil gå på strøm, hydrogen eller er hybridbasert er for tidlig å si.» (sitert i Dagbladet 14.03.19)

Vi er av den oppfatning at mindre elektriske fly med hyppigere avganger fra alle dagens kortbaneflyplasser på Helgeland vil være langt å foretrekke, alle hensyn tatt i betraktning. Vi slutter oss derfor til det enstemmige vedtaket under Nordland fylkestings møte i februar 2018 der Samferdselsdepartement ble bedt om å utrede strekningen Trondheim – Helgeland - Bodø som pilotområde for utprøving av elektriske fly. Under fylkestingets møte i Mosjøen i oktober 2018 gjentok fylkestinget sitt vedtak enstemmig i forbindelse med behandlingen av Avinors Nordområdestrategi. I tillegg viste fylkestinget til den betydning kortbanenettet har når det gjelder sikkerhet og beredskap for innbyggerne i Nordland. Her er ambulansefly og ambulanshelikopter særdeles viktig, påpekes det.

TIDLIGERE UTTALELSER FRA ORDFØRERE PÅ HELGELAND

De 12 kommunene på Midt- og Sør-Helgeland står samlet i sin protest mot bygging av en storflyplass i Mo i Rana, som ifølge Urbanet Analyse og Møreforskning vil innebære nedleggelse av kortbaneflyplasser. Allerede i februar 2014 sendte ordførerne i Alstahaug, Dønna, Herøy, Leirfjord, Vefsn, Bindal, Brønnøy, Sømna og Vega en uttalelse til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen der man blant annet avviser påstanden om at ny lufthavn i Mo i Rana vil bli et vekstskapende tiltak for hele Helgeland. «For midt- og sør-regionen av Helgeland vil en stor flyplass ved Mo i Rana ha negativ effekt både for næringslivet og offentlig sektor» skrev ordførerne. De påpeker også de alvorlige konsekvenser flyplass-prosjektet vil kunne få for det akuttmedisinske tilbudet i både Vefsn-regionen og i regionen Alstahaug/Ytre Helgeland hvis kortbaneflyplassene her legges ned.

Etter at Urbanet Analyse hadde lagt fram sin ringvirkingsanalyse i 2015, sendte ordførerne i Alstahaug, Dønna, Herøy, Leirfjord, Vefsn, Grane, Hattfjelldal, Brønnøy, Sømna, Vega, Vevelstad og Bindal et felles hørings svar til departementet der man igjen påpeker kortbanenettets vesentlige rolle i utviklingen av næringsliv og bosetting i regionen, og gir klart uttrykk for at man ikke ønsker bygging av stor flyplass i Mo i Rana med de negative konsekvenser som Urbanet Analyse har påpekt.

OPPSUMMERING

Som ordførere for et flertall av befolkningen og kommunene på Helgeland ønsker vi å gi klart uttrykk for at vi ikke trenger en stor lufthavn i Mo i Rana. Storflyplass-prosjektet i Rana, helt i den nordlige del av Helgeland, har vært og er meget omstridt. Både Urbanet Analyse og Møreforskning legger til grunn for sine beregninger av passasjergrunnlag for denne storflyplassen at Mosjøen Lufthavn må legges ned. Møreforskning forutsetter dessuten at mesteparten av passasjergrunnlaget for Sandnessjøen Lufthavn overføres til storflyplassen i Rana.

Etter at statsråd Bent Høie nå har bestemt at hovedsykehuset for Helgeland skal ligge i Sandnessjøen med omegn, vil det være meget uansvarlig å bygge en storflyplass i Rana som betinger nedleggelse av Sandnessjøen Lufthavn. Det vil bety at akutt syke pasienter ikke kan transporteres med ambulansefly fra hovedsykehuset i Sandnessjøen til universitetssykehuset i Tromsø eller andre større

sykehus. Også Vefsn, Grane og Hattfjelldal mister selvfølgelig ambulanseflyet hvis Mosjøen Lufthavn legges ned. Oppsummert vil bygging av storflyplass i Rana få klart negative konsekvenser for luftambulansetjenesten, helse-reiser til større sykehus, næringslivet og privatpersoner som får et dårlige flytilbud enn i dag, særlig ved reiser til/fra Trondheim, Bodø og Tromsø.

Vi ber Samferdselsdepartementet sikre at dagens flyplass-struktur på Helgeland opprettholdes og videreutvikles som en del av «det grønne skiftet» med overgang til elfly, som er et billigere og et betydelig mer miljøvennlig transportmiddel enn store fossilt drevne jettfly fra en storflyplass i Rana.

Vi håper at samferdselsministeren har anledning til å lytte til våre argumenter og forspør med dette om et digitalt møte med statsråden vedrørende fremtidig lufthavnstrukturen på Helgeland.

For Helgeland Regionråd

Peter Talseth
Leder