

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
217/2021	Fylkesrådet	22.09.2021

Høring - Innstilling fra Nordland fylkeskommune om utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet

Sammendrag

I denne saken uttaler fylkesrådet i Nordland seg om utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet. Fylkesrådet har lagt mindre vekt på effektene av selve pandemien, og mer vekt på den langsiktige utviklingen av luftfarten i landsdelen.

Fylkesrådet understreker luftfartens betydning for den videre samfunnsutvikling og fremtidig næringsutvikling i fylket og landsdelen.

Fylkesrådet belyser de positive effektene som en sunn og bærekraftig konkurranse kan ha for flytilbudet på FOT-rutene og kortbanenettet.

Fylkesrådet belyser den historiske utviklingen av trafikken ved flyplassene i Nordland, og påpeker de bakenforliggende årsaker til at Skagen/Stokmarknes har fått et stadig svakere tilbud, sammenlignet med de andre flyplassene i fylket.

Fylkesrådet konkluderer med at Skagen på nytt må inn under FOT-ordningen. Fylkesrådet konkluderer videre at ingen av FOT-rutene i Nordland må vurderes overført til kommersiell drift, inntil videre.

Fylkesrådet mener at tilbudet er utilstrekkelig på de fleste FOT-rutene i fylket, og at de fremtidige rammene til anskaffelse av FOT-ruter må utvides betydelig.

Fylkesrådet begrunner viktigheten av det grønne skiftet innen luftfarten i Nordland.

Fylkesrådet påpeker at utslipp til luft per passasjerkilometer er størst på de korteste flyrutene. Dette er samtidig de rutene som egner seg best til el-fremdrift og null utslipp.

Fylkesrådet påpeker at driftskostnadene ved ren batteridrift er betydelig lavere enn ved bruk av fossilt drivstoff. Det ligger derfor en betydelig økonomisk gevinst i å gjennomføre det grønne skiftet på de korteste flyrutene.

Fylkesrådet mener at Bodø utmerker seg som et naturlig sted å lokalisere et fremtidig senter for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart.

Fylkesrådet mener at det haster med å sette i gang det grønne skiftet, fordi omstillingen kommer til å bli både tidkrevende og ressurskrevende.

Fylkesrådet understreker viktigheten av flyplassprosjektene i Bodø og Mo i Rana, og at en bevarer eksisterende kortbanenett.

Fylkesrådet poengterer at de nye flyplassene må planlegges og prosjekteres på en fleksibel måte som kan ivareta de fremtidige behovene. Spesielt gjelder dette det grønne skiftet og evnen til å betjene de markeder som flyplassen er innrettet mot.

Fylkesrådet fremhever spesielt markedet for eksport av sjømat og langdistanse flyfrakt, som har potensial til å vokse fra både Evenes og Bodø. Når rullebanen i Bodø flyttes må denne ønskede kapasiteten tas hensyn til, både når det gjelder rullebanen og øvrig infrastruktur.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet (SD) har invitert Nordland fylkeskommune til høring. Tema for høringen er luftfartens utvikling etter pandemiutbruddet, og høringsinnspillene skal benyttes i arbeidet med en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi, som skal fremlegges våren 2022. Opprinnelig frist for å gi høringsinnspill var 1. september, men etter at fristen er blitt utsatt to ganger, er endelig frist satt til 22. september 2021.

Problemstilling

I [høringsbrevet](#) ber Samferdselsdepartementet om innspill særlig knyttet til luftfarten etter pandemiutbruddet, herunder om utfordringer, muligheter og internasjonale utviklingstrekk med betydning for norsk luftfart. Innledningsvis henviser utvalget til NOU 2019:22 *Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring*, som ble overlevert 3. desember 2019. Utvalget som sto bak denne utredningen hadde blant annet blitt bedt om å vurdere hvordan konkurransen kan økes, særlig i markeder der globalisering og deregulering ikke har slått ut i sterkere konkurranse og lavere priser.

Nordland fylkeskommune har i sin drøfting valgt å vektlegge noen muligheter og utfordringer som er spesielt viktige for fylket og landsdelen på lang sikt, som fylkeskommunen har spesielt gode forutsetninger for å uttale seg om og kan påvirke. Effektene av selve pandemien er i mindre grad vektlagt i drøftingen. Fylkeskommunen belyser følgende hovedtema:

1. Luftfartens betydning
2. Fot-rutene og konkurranseforhold
3. Omstilling – mer miljøvennlig luftfart
4. Nye lufthavner

Drøfting

Luftfartens betydning

Luftfartens betydning for den nordligste landsdelen kan ikke overvurderes. Mye av verdiskapingen foregår i områder med spredt bosetting, som befinner seg i en betydelig avstand langs vei eller på sjøen fra større befolkningssentra med flyforbindelse til Oslo og videre ut i Europa og verden. Kortbanenettet har sørget for at store deler av kystbefolkningen har tilgang til hurtiggående flytransport innen rimelig nærhet. Uten kortbanerutene og anbudsrutene er det sannsynlig at bosettingen i utkantene ville ha vært betydelig lavere enn i dag. I tiårene fremover blir landet nødt til å gradvis omstille seg fra petroleumsnæringen til andre næringer. Flere av de næringene som er forventet å skulle vokse, utnytter naturressurser som befinner seg i tynt befolkede eller kystnære områder. Dette gjelder eksempelvis sjømat, fornybar energi, mineraler

og andre naturressurser. For å kunne videreutvikle disse næringene er det viktig å opprettholde bosettingen og motvirke fraflytting. Det er derfor strategisk viktig for både landsdelen og landet å legge til rette for et styrket flytilbud ved de lokale flyplassene, og samtidig legge til rette for gode videreforbindelser fra de regionale flyplassene i landsdelen.

FOT (forpliktelse til offentlig tjenesteytelse) - konkurranseforhold

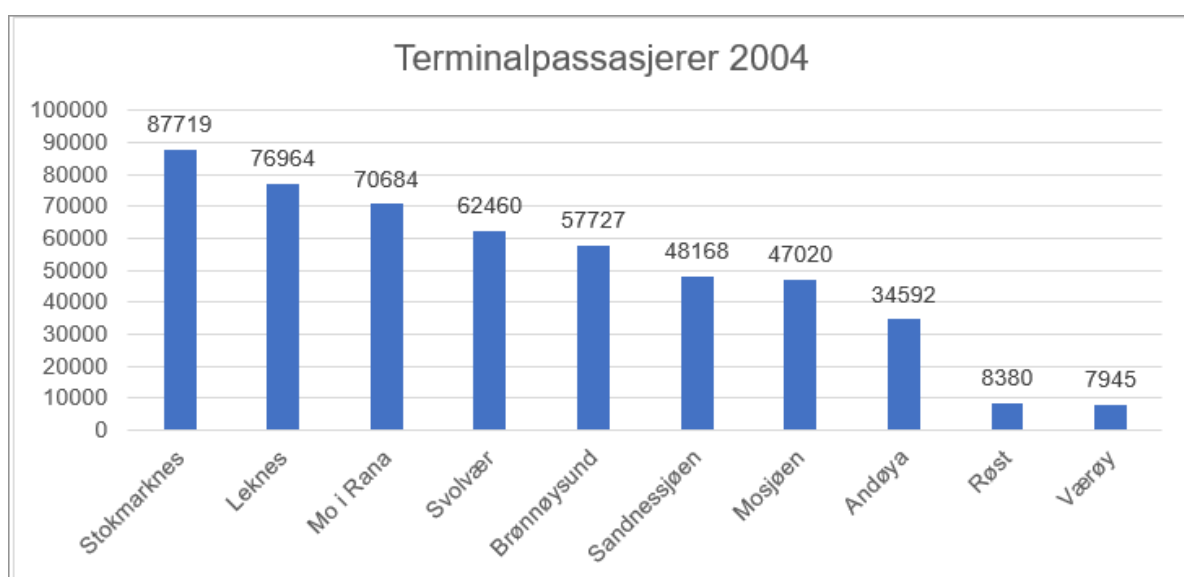
I samarbeid med fylkeskommunene Trøndelag og Troms og Finnmark gjennomførte Nordland fylkeskommune i januar 2021 markedsdialog med flere mulige tilbydere til FOT-kontraktene som skal gjelde fra 1. april 2022. Disse samtaler bekreftet flere av de forhold som NOU 2019:22 belyser og som påpeker at det finnes noen barrierer og terskler som gjør det vanskelig for nye aktører å komme inn på FOT-rutene og konkurrere på like vilkår som den eksisterende aktøren. Noen nye betraktninger og forslag rundt disse problemstillingene ble også bragt opp i løpet av samtaler.

Våre nabofylker har senere oversendt notater til SD fra disse dialogene og Nordland fylkeskommune skal lage en sammenfatning og forslag til mulige tiltak for å bedre konkurranseforholdene. Både notatene og sammenfatningen må unntas offentlighet, da de inneholder sensitiv informasjon som er utvekslet i fortrolighet med dialogpartnere.

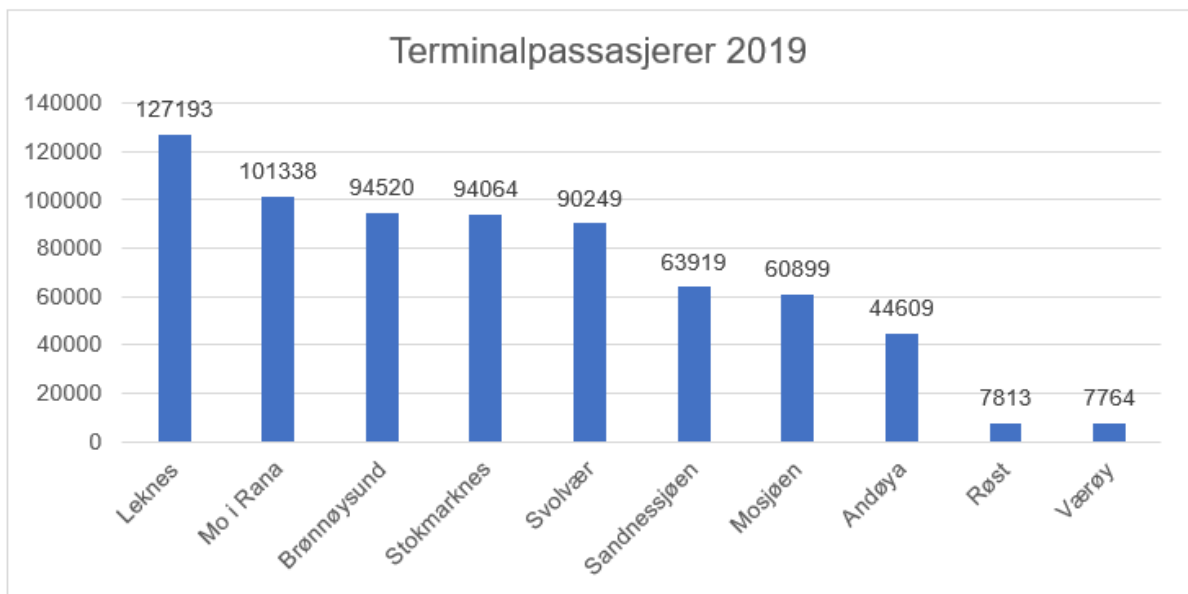
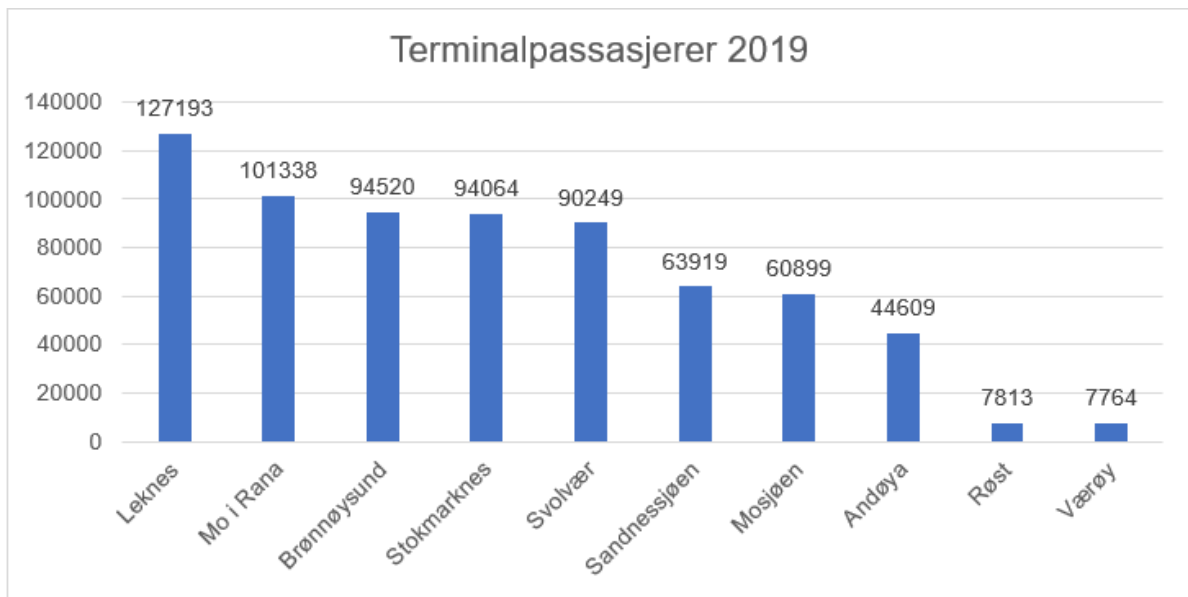
Det må legges til rette for en sunn og bærekraftig konkurranse, som ikke utfordrer den norske arbeidslivsmodellen. Derimot bør det legges til rette for at operatører som har en effektiv og miljøvennlig organisering og drift, lettere skal kunne få innpass på FOT-rutene.

I inneværende kontraktperiode er det kun Lofoten og Andenes som kan sies å ha et tilfredsstillende tilbud i Nordland. De øvrige FOT-rutene burde hatt høyere produksjon, mens de kommersielle rutene ved Skagen burde hatt hatt både høyere produksjon og lavere priser.

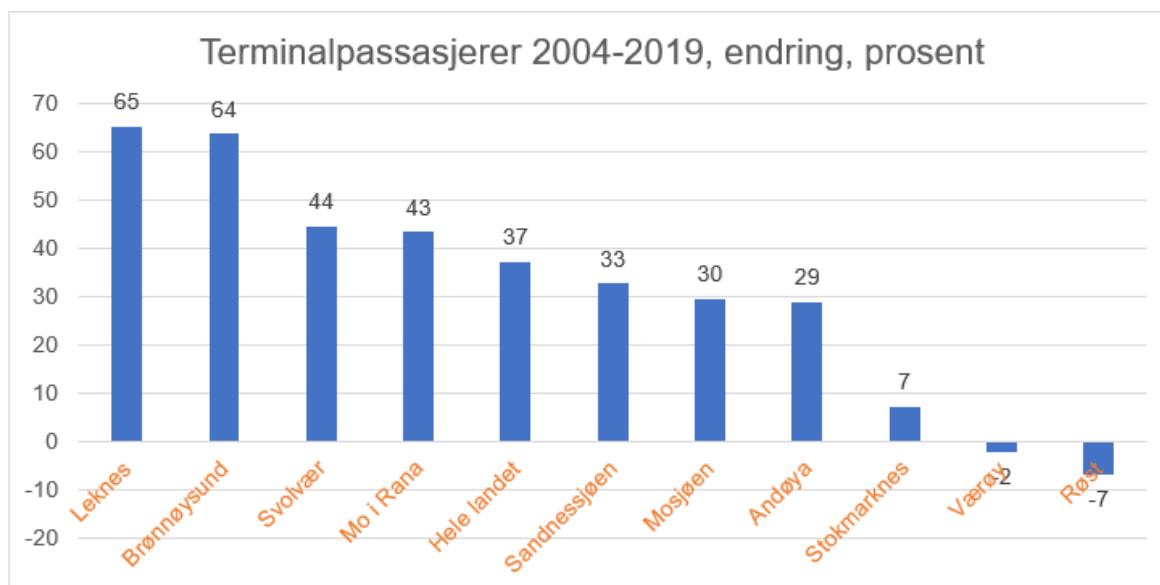
En reell konkurranse på FOT-rutenettet vil gi et bedre grunnlag for å vurdere hvorvidt enkelte ruter egner seg til å overføres fra FOT til kommersiell drift. Utviklingen ved utvalgte flyplasser fra år 2004 til 2019 kan illustrere dette.



Figur 1. Antall terminalpassasjerer (av- og påstigende) ved utvalgte lufthavner i Nordland, år 2004. Kilde: Avinor



Figur 2. Antall terminalpassasjerer ved de samme lufthavnene som i figur 1, år 2019. Stokmarknes (Skagen) hadde da vært betjent med kommersielle ruter siden 2006. Kilde: Avinor



Figur 3. Figuren viser de samlede, prosentvise endringene i antall terminalpassasjerer ved de utvalgte lufthavnene i figur 1 og 2 i perioden 2004-2019. Kilde: Avinor

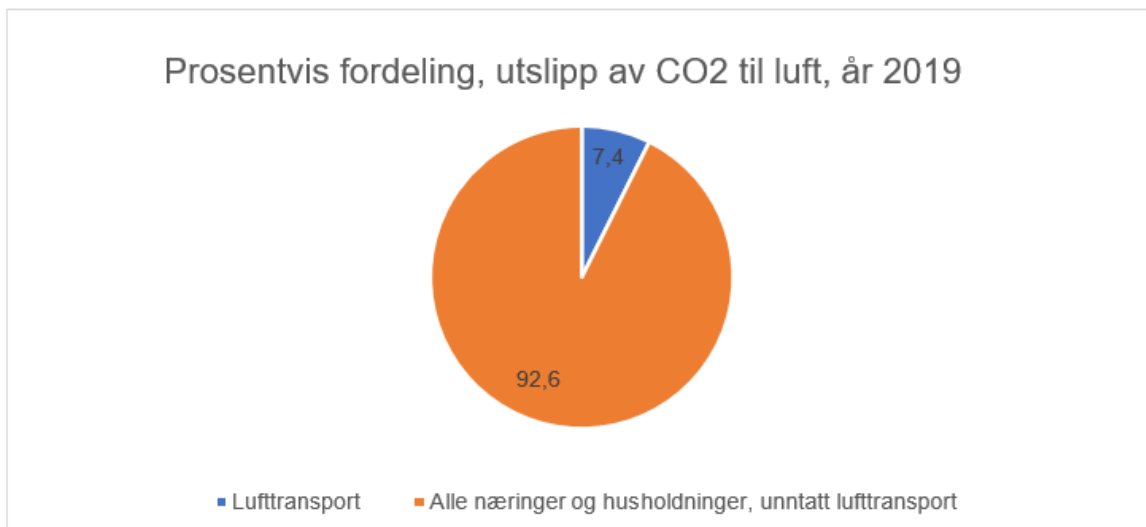
Blant de flyplassene i Nordland som hadde FOT-ruter i 2004, var Skagen/Stokmarknes den største målt i antall reisende. Widerøe så en kommersiell mulighet på Skagen, noe som ble kommunisert til Samferdselsdepartementet. Fra 2006 ble Skagen dermed tatt ut av FOT og har siden vært betjent av Widerøe med kommersielle ruter til Bodø og Tromsø. I 2019 var Skagen blitt forbigått av både Leknes, Mo i Rana og Brønnøysund i antall reisende. Skagen har også hatt litt vekst, men det er tydelig at etterspørselsveksten ved Skagen i all hovedsak er blitt møtt med høyere priser fremfor høyere tilbudt volum. Beregninger viser at prisene på de kommersielle rutene på Skagen gjennomgående ligger 40 % høyere enn FOT-ruter over tilsvarende flydistanse. Dette har virket hemmende for utviklingen av samfunn og næringsliv i Vesterålen, sammenlignet med eksempelvis Lofoten.

Widerøe har siden 2006 stort sett vært enerådende ved samtlige flyplasser nord for Trondheim, utenom de regionale flyplassene. I et tenkt scenario, hvor det eksisterte et konkurrerende selskap av en viss størrelse som også hadde kapasitet til kortbaneoperasjoner, kunne vi ha opplevd en annen utvikling i kortbanenettet. Statistikkene viser at både Leknes, Mo i Rana, Brønnøysund og Svolvær hadde flere reisende i 2019 enn hva Skagen hadde i 2004. Det kan tyde på at enkelte FOT-ruter til Lofoten og Helgeland er minst like egnet til kommersiell drift som rutene til Skagen. Erfaringene fra Skagen viser derimot tydelig at dette er noe som ikke skal vurderes, så lenge det ikke finnes reell konkurranse i kortbanenettet. Resultatet av et slikt eksperiment vil innebære et sterkt svekket tilbud og betydelig høyere priser. Staten må i stedet gå motsatt vei, ved at Skagen på nytt blir innlemmet i FOT-rutenettet. Inntil videre, så lenge pandemien påvirker passasjergrunnlaget negativt og så lenge det ikke finnes konkurranse, må verken rutene til Skagen eller noen av de øvrige FOT-rutene tilbakeføres til kommersiell drift. Den totale rammen til anskaffelse av FOT-ruter i Nordland må utvides betydelig i den kommende anbudsperioden.

Omstilling - mer miljøvennlig luftfart

Nordland fylkeskommune har innhentet statistikk for år 2019 fra Statistisk sentralbyrå (SSB), som viser landets totale utslipp av CO₂-ekvivalenter målt i antall tusen tonn. Tallene omfatter alle næringer og husholdninger. Av en total på 61.731 CO₂-ekvivalenter, sto lufttransport for

4.549, hvilket utgjør 7,4 % av totalen.



Figur 4. Luftransportens andel av de totale utslipp av CO₂-ekvivalenter til luft i Norge i 2019, samlet for alle husholdninger og næringer. Dette året var det siste året av en kontinuerlig vekst i luftfarten siden 2002. Kilde: Statistisk sentralbyrå

Året 2019 var et rekordår for luftfarten i Norge. SSB har foreløpig ikke utarbeidet fullstendig utslippsstatistikk for pandemiåret 2020. Det foreligger tall for de totale utslippene, men ikke spesifikt for luftransportsektoren. Statistikk fra Avinor viser imidlertid en nedgang i antall passasjerer ved norske lufthavner i 2020 på mer enn 50 %, sammenlignet med 2019. SSB har for hele år 2020 registrert et totalt utslipp tilsvarende 57.475 tusen tonn CO₂-ekvivalenter, en nedgang på 4.256 fra 2019. Luftfarten må ha stått for en vesentlig andel av denne reduksjonen.

Dersom landet skal nå de politiske mål og oppfylle sine internasjonale forpliktelser til utslippskutt frem mot år 2030 og videre, må sannsynligvis også luftfarten kutte sine utslipp i vesentlig grad. Utslippene fra luftfart er tilnærmet proporsjonal med antall flyvninger, men ikke helt. Målt i utslipp per passasjerkilometer, er det de korteste flyvningene som forurenses mest. Dette er samtidig det segmentet av luftfarten som Nordland fylkeskommune er mest opptatt av å styrke. Med eksisterende flyteknologi blir det umulig å både øke trafikken og samtidig kutte utslippene.

Ulike studier innen fremtidens luftfart belyser innfasing av både helelektriske fly, hybridløsninger, hydrogen-brenselceller og biodrivstoff. På grunn av fysiske begrensninger og høy vekt på batterier, vil ren batteridrift kun være egnet for relativt små fly som skal fly relativt korte distanser. Dette passer godt overens med det segmentet av luftfarten som Nordland fylkeskommune aller mest ønsker å styrke. FOT-rutenettet betjenes oftest fra korte rullebaner, og flyvningene er korte, som regel kortere enn 100 nautiske mil (Nm) og ofte kortere enn 60 Nm. Passasjergrunnlaget ved flere av lufthavnene tilsier at behovet kan dekkes best ved å operere små og driftsøkonomiske fly med hyppige avganger, fremfor større fly og sjeldnere avganger. Enkelte studier antyder at driftskostnadene per flytime kan reduseres med nærmere 90 % for de aller minste flytypene, ved helelektrisk drift fremfor fossilt brennstoff. Kostnadsreduksjonen er først og fremst knyttet til at elmotorer er langt mer energieffektive, lettere og langt mindre kompliserte å vedlikeholde. For noe større fly i kommersiell drift vil ikke besparelsen bli fullt så stor, blant annet fordi personalkostnadene per produsert setekilometer vil øke ved færre seter i flyene enn hva Widerøe opererer med i dag. Nordland fylkeskommune er likevel nokså sikker på at *Cost per Available Seat Kilometre (CASK)* vil kunne bli betydelig lavere med den fremtidige, grønne teknologien. Det grønne skiftet i kortbanenettet har potensial til å medføre flere tilbudte seter,

betydelig hyppigere avganger og sterkt reduserte billettpriser, i tillegg til at klimautslippene reduseres til null, eller nær null.

I tillegg til å ha et betydelig marked for små, effektive og klimanøytrale fly, har Nordland også naturgitte ressurser, industri og kompetansemiljøer som kan bidra til selve utviklingen av den nye teknologien. I *Innst. 653 S (2020-2021), Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2022-2033*, understreker et flertall i komiteen viktigheten av å gjøre nordområdene ledende innenfor utslippsfri transport gjennom egne elektrifiseringssatsinger for elektriske fly. Nordland fylkeskommune støtter dette flertallets syn. Det samme flertallet viser også til Luftfartstilsynet og Avinors «*Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart*» fra mars 2020, hvor det blant annet foreslås å etablere et senter i Norge for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart. Bodø lufthavn er i dag utgangspunkt for seks direkteruter til lufthavner med rullebaner kortere enn 900 meter og to direkteruter til lufthavner med rullebanelengde lik 1200 meter. Fire av lufthavnene er lokalisert i en avstand 55-59 Nm fra Bodø, de øvrige henholdsvis 80, 91, 94 og 121 Nm fra Bodø. Bodø har i dag et sterkt luftfartsmiljø gjennom tilstedeværelsen til Luftfartstilsynet, hovedkontoret til Widerøe, Luftforsvaret, et luftfartssenter, Avinors senter for fjernstyrte tårn og et universitet med luftfartsstudier. I Bodøregionen og tilstøtende regioner er det blitt etablert et konsortium av private og offentlige virksomheter som er engasjerte innen blant annet luftfart, forskning og fornybar energi. Konsortiet har i tillegg andre nasjonale og internasjonale samarbeidspartnere innen grønn luftfart. Bodø er et svært egnet utgangspunkt for å teste, utvikle og implementere null- og lavutslippsteknologi for luftfart, noe som er selve hovedformålet til det senteret som Luftfartstilsynet og Avinor foreslår opprettet. Bodø har også et solid grunnlag for å rekruttere den riktige kompetansen til et slikt senter i løpet av relativt kort tid. Dette rekrutteringsgrunnlaget blir ytterligere styrket ved at Luftforsvaret legger ned F16-virksomheten i Bodø i 2022, noe som vil frigjøre personellressurser med en type kompetanse som vil være etterspurt i både dagens og fremtidens luftfart. Et ytterligere forhold som styrker Bodøs kandidatur, er den forestående flyttingen av rullebanen, med tilhørende bygging av ny og fremtidsrettet infrastruktur. Senteret og flyplassprosjektet kan gjensidig forsterke kvaliteten på hverandres virksomhet.

Fylkeskommunen opplever at det haster med å sette i gang det grønne skiftet i luftfarten. Det er et svært kompleks transportsystem som skal omstilles og omstillingen må foregå trinnsvis, parallelt med at et tilfredsstillende flytilbud opprettholdes. Avinor må ha en sentral rolle i prosessene. Virkemiddelapparat som tilrettelegger for og stimulerer til omstilling, må utredes. En rekke andre forhold må også utredes, som behovet for ny infrastruktur. De fremtidige FOT-kontraktene må ha innebygget en fleksibilitet som tillater og stimulerer til å ta i bruk de klimavennlige løsningene så snart de er tilstrekkelig utviklet.

Nye lufthavner

I *Meld. St. 20 (2020–2021), Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP)* er flytting av rullebane i Bodø og bygging av ny flyplass i Mo i Rana prioritert i den første seksårsperioden. I resten av fylket foreligger foreløpig ingen planer om å endre lufthavnstrukturen. Den mulige, fremtidige endringen for Svolvær og Leknes blir her ikke belyst.

I følge KS2-rapporten for Hauan utenfor Mo i Rana er det prosjektert med rullebanelengde 2200 meter og flyplassen skal i henhold til plan åpnes i tredje kvartal 2026. KS2 for nye Bodø lufthavn legger opp til åpning første halvår 2027. KS2 henviser til ulike alternativer for utbyggingen som er belyst i KS1. Noen av alternativene legger opp til en rullebanelengde på 2600 meter både for landing (LDA) og for avgang (TORA), mens noen alternativer legger opp til 2600 meter LDA og 2750 meter TORA. Foreløpig anbefaling i KS2 er alternativ 1e), som er ett av alternativene med

2600/2750 m LDATORA.

Ny flyplass på Mo vil åpne nye muligheter. For FOT-rutene til Mo kan både konkurranseforholdene og behovene endre seg fra den dagen den nye flyplassen åpner. Dette blir viktig å analysere på forhånd og ta høyde for i de FOT-kontraktene som vil være gjeldende i den perioden hvor flyplassen åpner. Masterplanene til flyplassene må ta hensyn til både det grønne skiftet og til de markedene som flyplassene vil betjene i fremtiden. Det er ulønnsomt å investere i infrastruktur som ikke vil bli tatt i bruk før det har gått lang tid. Samtidig er det svært fordyrende å oppgradere en flyplass med ny infrastruktur, dersom dette ikke er hensyntatt i prosjektet i utgangspunktet. Den dagen disse flyplassene åpner, vil det trolig eksistere et fremtidig behov for både ladekapasitet, hydrogenanlegg og biodrivstoffanlegg. Det vil samtidig være uklart når, og i hvor stor skala, disse behovene vil gjøre seg gjeldende.

Når det gjelder markeder som skal betjenes, vil fylkeskommunen spesielt fremheve flyfrakt og eksport av sjømat. Fra Nord-Norge ble slike fraktruter først startet opp fra Evenes, senere også fra Bodø. Prognoser tyder på at både produksjon og etterspørsel vil øke, noe som betyr at det er potensial for å ekspandere virksomheten fra både Evenes og Bodø. Både Evenes og Bodø har i dag rullebaner med TORA nær 2800 meter. Dette er under de fleste forhold tilstrekkelig til å både utnytte lastekapasiteten i flyene og samtidig laste nok drivstoff til å fly lange distanser uten mellomlanding. En reduksjon av TORA fra 2750 til 2600 meter vil i vesentlig grad redusere den maksimale avgangsvekten til fraktflyene. Det betyr at enten må fraktvekten reduseres ellers må drivstoffmengden reduseres og det må gjennomføres mellomlanding. Resultatet blir uansett at både økonomien og klimaavtrykket påvirkes i negativ retning. Nordland fylkeskommune vil derfor anbefale å holde fast ved alternativ 1e) eller ett av de andre alternativene som legger opp til 2750 meter TORA i Bodø. I tillegg må det prosjekteres frakt- og fryseterminal, og god atkomst til denne. Tilstrekkelig store manøvreringsflater inne på flyplassen må tåle vekten og marktrykket til store fraktfly.

Fylkesrådets vurdering

Nordland fylkeskommune bør bistå Samferdselsdepartementet med forslag til hvordan det kan skapes en sunn og bærekraftig konkurransesituasjon på FOT-rutene og kortbanenettet. En bedret konkurransesituasjon kan føre til både et styrket flytilbud og lavere priser. Øket konkurranse kan stimulere til at det grønne skiftet går raskere. Det vil også kunne bidra til at kostnadsbesparelsene etter overgangen til lav- og nullutslipps teknologi, i sterkere grad resulterer i lavere billettpriser for publikum.

Skagen må på nytt få FOT-ruter. Pandemien og bortfallet av passasjerinntekter kan ha ført til at rutene i de nærmeste årene ikke er kommersielt lønnsomme. Uavhengig av pandemien, viser statistikken at Skagen i løpet av femten år med kommersiell drift har fått et vesentlig svakere flytilbud enn de sammenlignbare lufthavnene med FOT-ruter. Effektene av pandemien, samt det forhold at de fleste FOT-rutene i utgangspunktet hadde et svakere tilbud enn ønskelig, betyr at de nærmeste årenes statsbudsjetter må bevilge betydelig mer midler til anskaffelse av FOT-ruter i Nordland.

Omstilling til lav- og nullutslipps fly på kortbanenettet er helt nødvendig dersom et godt flytilbud skal opprettholdes, samtidig som landet skal nå de klimamål som vi har forpliktet oss til. Flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen mener at det er viktig å gjøre nordområdene ledende innenfor utslippsfri transport gjennom egne elektrifiseringssatsinger for elektriske fly, og Luftfartstilsynets og Avinors foreslår å etablere et senter i Norge for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart. Et slikt senter må legges til Nordland og Bodø, som har alle forutsetninger for et slikt senter. Senteret bør etableres så snart som praktisk mulig for å sette fart i det grønne skiftet i norsk luftfart.

Samfunnsøkonomiske analysene i KS1- og KS2-rapportene for flyplassprosjektene i Mo i Rana og Bodø har konkludert med at begge prosjektene har negativ samfunnsøkonomisk verdi. Små endringer i forutsetningene kan imidlertid gi store utslag i kalkylene. Det blir uansett viktig å sørge for at potensialet i begge prosjektene blir godt utnyttet. Når flyplassene åpner, vil det grønne skiftet være startet, men ikke fullført. Det innebærer at infrastrukturen må tilpasses dagens teknologi, men også ha en fleksibilitet som tilrettelegger for morgendagens teknologi og det grønne skiftet. Infrastrukturen må også ses i sammenheng med de markeder som flyplassen skal betjene, for eksempel med rullebanelengder som gir grunnlag for flyfrakt av fisk.

Medvirkning

Medvirkning er ikke relevant for denne saken.

Konsekvenser

Saken vil ikke medføre økonomiske, administrative eller personellmessige konsekvenser for fylkeskommunen. Saken har heller ingen konsekvenser knyttet til gjennomgående fylkeskommunal politikk knyttet til likestilling, universell utforming og folkehelse. Sakens konsekvenser for miljø og andre brukerinteresser er beskrevet tidligere i denne saken.

Vedtakskompetanse

Det vises til Fylkesting-sak 31/2020 – *Reglement for delegering av myndighet fra fylkestinget*, hvor det i pkt. 6.5 heter at;

Myndighet til å avgi uttalelse i høringssaker om lovforslag, offentlige utredninger og om endring av nasjonal politikk, tilligger fylkestinget. Fylkesrådet kan likevel avgi uttalelse i slike saker når tidsfrister ikke muliggjør behandling i fylkestinget.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

Fylkesrådet uttaler følgende til høring om luftfartens utvikling etter pandemiutbruddet:

1. Fylkesrådet anmoder Samferdselsdepartementet om sikre et relevant og tilpasset flytilbud i Nordland. Heriblant å opprette permanente FOT-ruter fra Skagen til både Bodø og Tromsø, og å styrke det eksisterende FOT-rutetilbudet på Helgeland og Evenes til og fra Bodø.
2. Fylkesrådet anbefaler at det foreslåtte senteret for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i nordområdene etableres i Bodø.
3. Fylkesrådet mener at det haster med å sette i gang det grønne skiftet innen luftfart, fordi omstillingen kommer til å bli både tid- og ressurskrevende.
4. Fylkesrådet understreker viktigheten av flyplassprosjektene i Bodø og Mo i Rana, og at en bevarer eksisterende kortbanenett.
5. Fylkesrådet poengterer at de nye flyplassene må planlegges og prosjekteres på en fleksibel måte som kan ivareta både nåværende og fremtidige behov. Spesielt gjelder dette det grønne skiftet og evnen til å betjene de markeder som flyplassene er innrettet mot i fremtiden.
6. Fylkesrådet anbefaler at flyplassprosjektet i Bodø holder fast ved ett av de utbyggingsalternativene som har lengst rullebane.
7. Fylkesrådet oppfordrer til at sosiale krav blir stilt i anbudet, med spesielt hensyn til lønns- og arbeidsvilkår.

Bodø den 21.09.2021
Bent-Joacim Bentzen
fylkesråd for transport og infrastruktur
sign

22.09.2021 Fylkesrådet

FRÅD-217/2021

Vedtak

Innstillingen enstemmig vedtatt.