



**MOTTATT**

**2 NOV 2010**

Vår dato: 29.10.2010  
Vår referanse: 10/32212

Deres dato:  
Deres referanse:

Org.nr: 964 982 953

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

## **Begrunnelser for fortsatt kjøp av av flyruter til/fra regionale lufthavner i Nordland fra 1.4.2012**

Vi viser til høringsbrev datert 4.6.2010 hvor departementet ber fylkeskommunene om innspill til utforming av anbud på regionale ruteflygninger med oppstart 1.4.2012. Departementet viser til kravet i EU's rådsforordning 2408/92 om at offentlig flyrutekjøp hvert 3. år skal begrunnes med at "*ruten betjener en randsone eller en utviklingsregion, eller med at ruten er en svakt trafikkert rute til en regional lufthavn, der ruten anses som vital for den økonomiske utviklingen i regionen der lufthavnen ligger.*"

### **0. Sammendrag**

På bakgrunn av høringsrunden om regionale ruteflygninger i Norge vil Nordland fylkeskommune vektlegge følgende:

- rutefrekvensen må som et minimum opprettholdes på alle dagens FOT-strekninger også etter 1.4.2012. I tillegg bør det opprettes tre nye FOT-strekninger (i prioritert rekkefølge): Narvik-Tromsø v.v., Evenes-Bodø v.v. og Lofoten-Tromsø
- anbudsområdene i Nordland bør deles opp i to områder: 1) Værnes-Bodø og 2) Bodø-Tromsø, inkludert Lofoten og Vesterålen
- det må stilles krav til størrelse på flymaskin, trykkabin, universell utforming og sikkerhetsutstyr
- det vil være en fordel om maksimalpris på FOT-ruter og kombinasjon FOT-ruter og konkurranseruter blir lavere. Fylkeskommunen krever samme prisregime for FOT-rutene i Nordland som gjelder for kortbanenettet i Nord-Troms og Finnmark
- billettprisene på tilbudet Bodø-Stokmarknes må justeres ned

### **1. Nordland og regional persontransport**

Nordland fylke har i dag om lag 236 000 innbyggere, hvor 90 % av befolkningen bor mindre enn 1 km fra havet langs en meget oppdelt kyst - herunder på mange mer eller mindre vanskelig tilgjengelige øyer.

Raske transporttilbud og god tilgjengelighet er viktig når det gjelder *lokalisering av bedrifter*, særlig med tanke på et nasjonalt og internasjonalt marked. Å redusere avstandsurempene er viktig for å fremme konkurranseevnen til nordnorsk næringsliv. Et stramt arbeidsmarked medfører også økt behov for raske transporttilbud. For å tiltrekke seg og holde på høyt utdannet og annen kompetent arbeidskraft til hele fylke, er en effektiv og allsidig transportinfrastruktur med gode og raske kollektive transporttilbud nødvendig.

Konkurranseutviklingen i næringslivet skaper behov for større markeder både på leverandør- og kundesiden og genererer dermed større reisebehov. Flytilbudets betydning for næringslivet i distrikts-Norge blir derfor stadig viktigere og er som oftest det eneste persontransporttilbudet som i tilstrekkelig grad kan redusere avstandsurempene.

Korte reisetider er en svært viktig og ofte avgjørende faktor for bedrifter i områder som konkurrerer både nasjonalt og internasjonalt. Bruk av tog, båt, buss eller bil til og fra stamflyplassene er sjelden et tilfredsstillende alternativ – Nordlands sterkt eksportorienterte næringsliv har spesielle behov for FOT-ruter med god frekvens inn mot stamflyplassene.

En stadig større del av næringslivet i Nordland retter blikket mot markeder utover fylkets grenser, både nasjonalt og internasjonalt. Dette er blant andre kompetanse- og servicebedrifter som vil ha et betydelig behov for personelltransport der fly ofte er det eneste aktuelle alternativet. Det forventes at personelltransport, for eksempel i forbindelse med oppdrag innen olje-/gassvirksomheten både sør og nord i landet, vil øke behovet for flyreiser til og fra flere av lufthavnene i Nordland i årene fremover.

For at Posten skal oppfylle kravet fra myndighetene om at A-post i hele landet skal være framme dagen etter innlevering, må avgangs- og ankomsttider for regionale flyruter være tilpasset Postens produksjonsfrister.

Reisetider er en kritisk faktor også innenfor helsevesenet, både når det gjelder pasient- og personellreiser. Sentraliseringen av behandlingstilbud og spesialisttjenester innenfor helsesektoren har gjort at fly ofte er det eneste tilfredsstillende transportalternativet mellom behandlingsstedene.

De luftverts kollektivtransporttilbudene uten FOT eller offentlig støtte består for tiden av

- Bodø– Trondheim, Oslo, Evenes og Tromsø
- Harstad/Narvik lufthavn Evenes– Tromsø, Bodø, Oslo og så vidt Trondheim
- Stokmarknes– Bodø, Tromsø og Andenes

Dette er Nordlands 3 største flyplasser, med Stokmarknes som den klart minste og som hadde FOT i forrige anbudsperiode.

De land- og sjøverts ”lange” kollektivtransporttilbudene i/til/fra Nordland består av

- en jernbane som går inne i landet fra Trondheim og nord til Fauske/Bodø med ett nattog og ett dagtog pr. døgn på hele strekningen og i tillegg 1 tog pr. dag mellom Trondheim og Mosjøen/Mo med retur, og tre tog pr. dag de fleste dager utenom skoleferien mellom Mosjøen/Mo og Fauske/Bodø med retur.
- fergeavhengige bussruter inne i landet nordover fra Bodø/Fauske til Narvik/Harstad med korrespondanse til busser vestover til Lofoten og Vesterålen og nordover til Tromsø. Disse lange bussrutene går stort sett 1-2 ganger pr. dag.
- hurtigbåtruter Sandnessjøen-Bodø og Svolvær-Bodø 1 gang pr. dag
- Norges lengste riksveiferge-ruter fra Bodø til Røst, Værøy og Moskenes ca. 1 gang pr. døgn utenom turistsesongen juni-august da de går oftere
- Hurtigruten Bergen-Kirkenes 1 gang pr. døgn med anløp Brønnøysund, Sandnessjøen, Nesna, Ørnes, Bodø, Stamsund, Svolvær, Stokmarknes, Sortland, og Risøyhamn i Nordland.

Av hensyn til næringslivet, et stadig mer spesialisert og sentralisert helsevesen, offentlige tjenestereiser, forsknings- og utdanningsinstitusjoner og deler av reiselivsnæringen samt for

befolkningsutviklingen generelt, er det nødvendig å minst opprettholde det tilbudet vi i dag har av FOT-strekninger/ruter. Alle dagens FOT-strekninger betjener i tillegg områder som vi mener bør komme inn under begrepene "randsone" og/eller "utviklingsregion". Vi anser samtlige av dagens FOT-strekninger for vitale for den økonomiske utviklingen i de regionene der lufthavnene ligger. Eventuelle store forbedringer i landverts transportinfrastruktur vil kunne aktualisere en revurdering av deler av FOT-rutenettet i Nordland.

## **2. Dagens regionale flyplasser på Helgeland med FOT-strekninger**

Alle de 4 regionale lufthavnene på Helgeland har FOT-strekninger både til fylkeshovedstaden Bodø og til Trondheim med sitt gode rutetilbud til bl.a. Oslo. Alle 4 har (i varierende grad) større trafikk til/fra Trondheim enn til/fra Bodø. Vi vil se på lufthavnene i rekkefølgen Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana.

### **2.1. Brønnøysund: Brønnøysund-Bodø v.v. og Brønnøysund-Trondheim v.v.**

Kommunene som sokner til Brønnøysund lufthavn er Brønnøy, Bindal, Vega og Sømna, hadde per 1.1.2010 et befolkningsgrunnlag på vel 13.000. Reisende fra Bindal og Vega til Brønnøysund vil være avhengig av ferge.

Alternativ kollektivtransport fra Brønnøysund til Trondheim og Bodø vil være

Hurtigruten: 13 ½ time til Trondheim, 11 ½ time til Bodø

Buss/tog: 6 ¾ - 8 ½ time til Trondheim, 2 t/r pr. dag, skifte buss/tog på Grong  
8 timer til Bodø, 1 t/r pr. dag, skifte buss/tog i Mosjøen

Sør-Helgeland er for en stor del et jord- og skogbruksområde med noe fiske og industri. De nasjonale Brønnøysundregistrene er lokalisert i Brønnøysund med utstrakt reiseaktivitet fra ansatte og stort besøk av tilreisende. Brønnøysund lufthavn er også helikopterbase for oljevirkosomhet utenfor kysten. Det er ikke sykehus i regionen, men det er stasjonert ambulansefly og ambulanshelikopter ved Brønnøysund lufthavn

Vi mener det er åpenbart at med fergeavhengigheten innen regionen og de dårlige alternative transportmulighetene som finnes til/fra Sør-Helgeland, er det en forutsetning for Brønnøysundregistrene, helikopterbasen for oljeutvinning, næringslivet og for befolkningsutviklingen at FOT-rutetilbudet på Brønnøysund lufthavn minst må opprettholdes.

*Mosjøen lufthavn* er nærmeste regionale lufthavn som kan nås uten ferge. Raskeste vei Brønnøysund-Mosjøen er 160 km med en kjøretid på 2:38 ( <http://visveg.vegvesen.no> ). *Sandnessjøen lufthavn* ligger ca. 80 km fra Brønnøysund og inkluderer 2 ferger med overfartstider på 20 minutter (Anddalsvåg-Horn) og 60 minutter (Tjøtta-Forvik). I følge "visveg" er raskeste vei Brønnøysund-Sandnessjøen 91 km med kjøretid 2:50.

### **2.2 Sandnessjøen: Sandnessjøen-Bodø v.v. og Sandnessjøen-Trondheim v.v.**

Kommunene Alstadhaug, Herøy, Dønna og Leifjord, som per 1.1.2010 hadde vel 12 000 innbyggere, vil benytte Sandnessjøen som sin regionale lufthavn. For å komme seg til Sandnessjøen er man avhengig av ferge eller hurtigbåt fra Dønna (flere avganger) og Herøy. Fra øykommunen *Træna* og deler av øyene i *Lurøy* kommune med til sammen rundt 2.400 innbyggere går det hurtigbåt til Sandnessjøen (via Stokkvågen i "fastlands-Lurøy" med korrespondanse med 70 km buss til Mo i Rana) og Nesna. Hurtigbåtens morgenrute kl 0600

fra Selvær i Træna tar 2 timer til Stokkvågen, 2 ½ time til Nesna og 3 timer til Sandnessjøen. Også (deler av) Nesna kommune med 1.786 innbyggere vil dermed kunne bruke både Sandnessjøen lufthavn og Mo i Rana lufthavn.

Alternativ kollektivtransport fra Sandnessjøen til Trondheim og Bodø vil være:

	<b>Bodø</b>	<b>Trondheim</b>
Hurtigruten	7 ¾ timer	17 ¼ timer
Buss/tog	ca. 6 timer (3+3 timer)	10 – 10½ timer
Buss	ca. 6 timer	se buss/tog
Bil	ca. 6 timer (342 km)	7 timer 20 minutter (462 km)
Hurtigbåt	ca. 6 timer (1 tur/retur M-F)	ikke aktuelt

Sandnessjøen har en betydelig verkstedindustri og er utpekt som base for forsyningstjeneste for petroleumsvirksomhet utenfor Helgelandskysten. Alstahaug har også forskningsstasjon for jordbruk og havbruk. Det ligger store lakseslakterier og oppdrettsanlegg på øyer på Helgelandskysten. Ytre Helgeland har Norges største konsentrasjon innen fiskeoppdrett.

Vi mener det er åpenbart at med fergeavhengigheten innen regionen og de lange/langsomme alternative transportmulighetene som finnes til/fra ytre Helgeland, er det en forutsetning for både oljeforsyningsbasen i Sandnessjøen, forskningsstasjonen for havbruk og landbruk, verkstedsnæringen og næringslivet for øvrig samt for befolkningsutviklingen generelt at FOT-rutetilbudet på Sandnessjøen lufthavn minst opprettholdes. Et tilfredsstillende flyrutetilbud er også viktig for at lakseslakterier, som inngår i større konsern, blir etablert og holdes i fylket, og ikke flyttes til andre steder i landet.

### 2.3 Mosjøen: Mosjøen-Bodø v.v. og Mosjøen-Trondheim v.v.

Vefsn kommune og Nordlands 2 eneste innlandskommuner Grane og Hattfjelldal har Mosjøen som sin regionale lufthavn. Regionen hadde per 1.1.2010 vel 16.000 innbyggere. Veien mellom Mosjøen og Hemnes ble 4 km kortere og mer vintersikker med åpning av Korgfjelltunnellen. For innbyggerne sør i Hemnes kommune (4.584 innbyggere 1.1.2010) vil Mosjøen lufthavn derfor være et mer aktuelt alternativ til Mo i Rana lufthavn.

Tradisjonelle næringer i regionen er jord- og skogbruk med treindustri. I dag har Helgeland landets største industrikonsentrasjon og Mosjøen med bl.a. Elkem Aluminium er en viktig del av denne konsentrasjonen.

Raskeste vei *Mosjøen-Bodø* oppgis i "VisVeg" til 326 km med kjøretid 5:12. Toget tar rundt 4 timer. Litt forenklet består togtilbudet av 1 nattog pluss 3 tog pr. dag i hver retning M-F.

Raskeste vei *Mosjøen-Trondheim* oppgis i "VisVeg" til 391 km med kjøretid 6:11. Toget tar ca. 5¼ timer. Litt forenklet består togtilbudet av 1 nattog pluss 2 tog pr. dag i hver retning S-F.

Med det svake/langsomme alternative transporttilbudet til/fra regionen mener vi det er en forutsetning for opprettholdelsen av det industrielle miljøet og tungindustrien i Mosjøen at FOT-rutetilbudet på Mosjøen lufthavn minst opprettholdes. Det vil også være en forutsetning for næringslivet for øvrig samt for befolkningsutviklingen generelt i regionen. Vi viser også til at avtanden til kommunesenteret i Hattfjelldal er ca. 78 km sørover og østover fra Mosjøen.

## **2.4 Mo i Rana lufthavn: Mo-Bodø v.v. og Mo-Trondheim v.v.**

Mo i Rana vil være nærmeste lufthavn for Mo i Rana, Hemnes, fastlandsdelen og en ukjent del av øyene i Lurøy kommune, en ukjent del av kommunene Træna og Nesna. Til sammen over 30.000 innbyggere. Deler av Rødøy kommune med 1.281 innbyggere vil kanskje også benytte seg av Mo i Rana, som nærmeste regionale lufthavn for strekningen Mo-Trondheim v.v.

Rana er Nord-Norges største industrikommune og en tung del av Norges største industrikonsentrasjon, Helgeland. Mo i Rana huser også flere utflyttede statlige institusjoner som Statens innkrevingsentral, NRK's lisenskontor og deler av Nasjonalbiblioteket. Her ligger også Nordland teater.

Raskeste vei *Mo-Bodø* oppgis i "VisVeg" til 239 km med kjøretid 3:48. Toget tar rundt 3 timer. Litt forenklet består togtilbudet av 1 nattog pluss 3 tog pr. dag i hver retning M-F.

Raskeste vei *Mo-Trondheim* oppgis i "VisVeg" til 478 km med kjøretid 7:34. Toget tar ca. 6 ½ timer. Litt forenklet består togtilbudet av 1 nattog pluss 2 tog pr. dag i hver retning S-F.

Med det svake/langsomme alternative transporttilbudet til/fra regionen mener vi det er en forutsetning for opprettholdelsen av det industrielle miljøet og tungindustrien i Mo i Rana at FOT-rutetilbudet på Mo i Rana lufthavn minst må opprettholdes. Deler av de nasjonale institusjonene vil være avhengige av gode flyforbindelser. Det vil også være en forutsetning for næringslivet for øvrig samt for befolkningsutviklingen generelt i regionen. Vi viser også til at avtanden til ytterdelene av kommuner som sokner til lufthavnen vil være over 100 km pluss eventuelle ferger eller hurtigbåter (deler av kommunene Lurøy og Rødøy, samt Træna i den utstrekning Træna bruker Mo i Rana lufthavn i stedet for Sandnessjøen lufthavn).

## **2.5 Mo i Rana lufthavn, Mosjøen lufthavn og Sandnessjøen lufthavn som kompletterende lufthavner**

*Mosjøen lufthavn, Sandnessjøen lufthavn og Mo i Rana lufthavn* vil til dels kunne komplettere hverandre når værforholdene en gang i blant er slik at bare 1 eller 2 av dem kan benyttes. I tillegg vil de tre kunne fungere som alternative lufthavner for de andre, avhengig av hvor man befinner seg og av eventuell videre korrespondanse med fergeruter, hurtigbåtruter og flyruter.

Raskeste vei *mellom Sandnessjøen og Mo i Rana* oppgis i "VisVeg" til 103 km med kjøretid 2:05, inkl. 25 minutters fergeoverfart mellom Leirvika og Hemnesberget. Raskeste vei mellom Sandnessjøen lufthavn og Mo i Rana lufthavn oppgis til 125 km med kjøretid 2:28.

Raskeste vei *mellom Mosjøen og Mo i Rana* oppgis i "VisVeg" til 87 km med kjøretid 1:24. Raskeste vei mellom Mosjøen lufthavn og Mo i Rana lufthavn oppgis til 107 km med kjøretid 1:46.

Raskeste vei *mellom Sandnessjøen og Mosjøen* er 72 km med en reisetid på 1:09 i følge SVV's "VisVeg" som også oppgir raskeste vei mellom Sandnessjøen lufthavn og Mosjøen lufthavn til 87 km med reisetid 1:22. En stor del av veien mellom Sandnessjøen og Mosjøen er imidlertid så dårlig at man på vinterføre må beregne vesentlig lengre tid enn oppgitt i "VisVeg".

### 3. Dagens regionale flyplasser i Lofoten, Vesterålen og Ofoten med FOT-strekninger

Av de 5 regionale flyplassene i Nordland nord for Bodø med FOT-strekninger har bare Andenes FOT-strekning også til Tromsø, de andre har bare til Bodø. Vi vil se på lufthavnene i rekkefølge fra vest til øst.

#### 3.1 Røst: Røst-Bodø v.v.

Flyruten Røst-Bodø v.v. betjener en randsone ved at Røst er et gammelt men livskraftig fiskeri- og øysamfunn vel 100 km ut i havet vest for Bodø, vel 30 km ut i havet sørvest for Værøy og vel 60 km ut i havet sørvest for Moskenes i Lofoten. Røst har i tillegg noe turisme om sommeren. Det eneste andre persontransporttilbud er en bilfergeforbindelse som utenom turistsesongen juni-august gir

- 1 forbindelse pr. døgn Bodø->Røst alle dager, overfartstid 4 ¼ - 7 ¼ time.
- 1 forbindelse pr. døgn Røst->Bodø alle dager, overfartstid 4 ¼ - 7 ¾ time.
- 1 forbindelse pr. døgn Moskenes->Røst på onsdag og søndag, overfartstid 3 ¼ time.
- 1 forbindelse pr. døgn Røst->Moskenes tirsdag og fredag, overfartstid 3 ½ time.
- 1 forbindelse pr. døgn Værøy->Røst mandag, onsdag og søndag, overfartstid 1 ½ time.
- 1 forbindelse pr. døgn Røst->Værøy tirsdag, torsdag, fredag og lørdag, overfartstid 1 ½ time.

I juni-august går fergen 2 rundturer per døgn 6 dager i uken, men – som i september-mai – med rutetider som oppleves som svært håpløse i forhold til korrespondanse med fly til/fra Bodø:

fra Røst kl 2045 til Bodø kl 0345 og

fra Bodø kl 0430 til Røst kl 1145.

Værøy er Røsts nærmeste alternative regionale lufthavn, med FOT-rute – med en inntil videre dagslysavhengig helikopterrute – t/r Bodø 1-2 ganger pr. dag M-F (avhengig av årstidenes lysforhold nord for polarsirkelen) og 1 t/r hhv. lørdag og søndag, som eneste tilbud. Dessuten er fergeforbindelsen mellom Røst og Værøy både dårlig og svært værutsatt til at befolkningen på Røst kan bruke Værøy som sin regionale lufthavn.

Fylkestinget ba i sak 24/2010 om at det i FOT'en for strekningen skulle settes krav til tidligere morgenankomst Bodø og senere ettermiddagsavgang fra Bodø, samt til økning av helikopterets minimumskapasitet fra 15 til 19. Anbudsutlysningen i august i år for perioden 1.8.2011-31.7.2014 ga ikke gjennomslag for noen av forslagene. Derimot økte den maksimale billettprisen med 30,4 % i forhold til billettprisen 1.8.2008. Prisøkningen antas å bestå av fjerning av den 20 % prissenkningen som ble innført 1.8.2008, pluss 5,4 % forventet prisøkning 1.8.2008-1.8.2011.

Fra Moskenes er det vel 60 km vei til den regionale lufthavnen *Leknes* som også har FOT-rute til/fra Bodø som sitt eneste tilbud. Fergeforbindelsen mellom Moskenes og Røst er både for dårlig og for værutsatt til at befolkningen på Røst kan bruke Leknes som sin regionale lufthavn.

*Bodø* er fylkets administrasjonssenter og har en lufthavn med ca. 1 mill. passasjerer. Etter noen definisjoner er Bodø derfor selv en regional lufthavn, men er likevel nav for FOT-ruter til/fra de regionale flyplassene i Nordland med under 100.000 passasjerer.

Med sine ca. 8.000 passasjerer per år er flyruten Røst-Bodø v.v. meget svakt trafikkert i absolutte tall, men med Røsts 612 innbyggere pr. 1.1.2010 (stabilt) gir det gj.sn. ca. 13 flyvninger pr. innbygger pr. år. Så geografisk isolert som Røst er, er det lite sannsynlig at dette samfunnet vil kunne opprettholdes eller utvikle seg økonomisk uten denne raske forbindelsen med Bodø og flyforbindelsene ut derfra.

### 3.2 Leknes: Leknes-Bodø v.v.

Leknes lufthavn ligger sentralt i *Vestvågøy kommune* som pr. 1.1.2010 hadde 10.674 innbyggere. *Flakstad kommune* og *Moskenes kommune* har hhv. 30 km nordøstover og henimot 60 km nordøstover langs E10 fra sitt kommunesenter til Leknes lufthavn. Til sammen har disse 3 kommunene i Vest-Lofoten, som er gamle men livskraftige fiskeri- og jordbrukssamfunn med økende sommerturisme, vel 13.000 innbyggere.

*Svolvær lufthavn* er nærmeste alternative regionale lufthavn, med FOT-rute til/fra Bodø som eneste flyrutetilbud, og ligger ca. 75 km østover fra Leknes langs E10.

Korteste alternative persontransport med bil mellom Vest-Lofoten og Bodø er også etter Lofast over fergesambandet Moskenes-Bodø. Utenom turistsesongen (juni-august) går fergeruten Moskenes-Bodø 1 gang per døgn i hver retning, unntatt lørdag, men går i tillegg 1-2 ganger per uke i hver retning. Overfartstiden er 3 ¾ time. I juni-august øker fergefrekvensen, men ikke nok til å dekke etterspørselsøkningen. Faren for ikke å komme med den ønskede fergeavgangen øker derfor i turistsesongen. Og som for fergestrekningen mellom Bodø og Røst vil mange av avgangstidene for fergen mellom Bodø og Moskenes være ganske håpløse som tilbringerrute til/fra fly i Bodø.

Den daglige hurtigbåtruten (1 t/r per dag, dog 2 t/r tirsdag og torsdag april-august) mellom Bodø og Svolvær bruker vel 3 ½ time.

Hurtigruten har avgang fra Stamsund kl 2130 med ankomst Bodø kl 0130. Avgang fra Bodø er kl 1500 med adkomst Stamsund kl 1900.

Med sine vel 80.000 pass. per år er flyruten Leknes-Bodø v.v. svakt trafikkert i absolutte tall, men gjennomsnittlig antall flyvninger pr. innbygger i de 3 kommunene som "sokner" til Leknes (13-14.000 innbyggere) blir 6-7. Vest-Lofoten ligger så langt fra Bodø og flyforbindelsene derfra til Tromsø og til de internasjonale flyforbindelsene fra Oslo, at regionen er avhengig av flyruten mellom Leknes og Bodø og flyforbindelsene ut derfra for å bestå eller utvikle seg økonomisk.

Flere utviklingstrekk i næringslivet tilsier at de regionale flyrutetilbudene vil få økt betydning for næringslivet. For Lofoten knytter dette seg særlig til marine næringer og turisme, men også til tilstøtende næringer og ventelig nye tjenesteytende næringer. Innen reiselivet kan tendenser til endrede ferievaner, satsing på andre markedssegment og større behov for rask adkomst til feriemålet gi de regionale flyruteforbindelsene økt betydning. Dette faller sammen med økende investeringer i Lofoten i reiselivsbygg og private ferieboliger. I forhold til en mer kapitalintensiv fiskerinæring og oppdrettsnæring, hvor tidsfaktoren spiller økende rolle, vil det også være slik at de regionale flyrutene vil få økt betydning. Lofoten er i tillegg til å være en av landets viktigste næringsklynger innen fiskeri og reiseliv også et av landets reisemål med størst attraksjonskraft.

FOT-rutetilbudet på Leknes lufthavn må derfor minst opprettholdes.

### 3.3 Svolveær: Svolveær-Bodø v.v.

Det antas å være ca. 10.000 innbyggere som har Svolveær lufthavn(SL) som sin nærmeste regionale lufthavn. Først og fremst de som bor i Vågan kommune, men også for den delen av Hadsel kommune som ligger sør for Hadsselfjorden vil ha SL som nærmeste regionale lufthavn. Med sine vel 60.000 passasjerer pr. år gir det et gjennomsnittlig antall flygninger pr. innbygger på vel 6.

Vågan kommune er fortsatt blant Norges største fiskerikommuner og har over tid utviklet en skipsverkstedsindustri med en underskog av servicerelaterte bedrifter. Om lag 250.000 turister besøker Lofoten årlig, noe som har gitt et betydelig antall hoteller og attraksjonsskjeder. De senere år har næringer som fiskeoppdrett, reiselivsnæringen og verkstedsnæringer hatt en positiv utvikling med vekst i sysselsettingen. De fleste av arbeidsplassene i Vågan ligger i Svolveær som er Lofotens klart største by med en rekke spesialist-miljøer innenfor bilbransjen, marintekniske og andre transporttekniske virksomheter, tett koblet til næringsvirksomhet i hele Nord-Norge. Kunstsenteret i Vågan omfatter bl.a. Nordnorsk Kunstnersenter og Nordland kunst- og filmskole.

*Leknes lufthavn* er nærmeste alternative regionale lufthavn regnet i kjøretid, ca 70 km vestover langs E10 fra Svolveær by. Avstanden langs vei fra den sørøstligste delen av Vågan kommune til Svolveær lufthavn vil være ca. 85 km.

*Stokmarknes lufthavn* er nærmest når det gjelder kjørelengde (ca. 55 km, men ca. 1,3 timer inkl. fergestrekningen Fiskebøl-Melbu – når man ser bort fra all ventetid i forbindelse med fergeturen). Overfartstiden Fiskebøl-Melbu er 25 min. Frekvensen er i dag 11 t/r per dag. Stokmarknes lufthavn har i dag ikke FOT-strekninger, men vi forutsetter at Samferdselsdepartementet griper inn dersom tilbudet over Stokmarknes blir dårligere enn det ville vært med FOT-ruter. Dagens rutetilbud på Stokmarknes går t/r Andenes, Bodø og Tromsø.

Med Lofast er beregnet kjøretid mellom Svolveær og *Harstad/Narvik lufthavn, Evenes* 2,5 timer, jf. <http://visveg.vegvesen.no>. Veistrekningen, som til dels er smal og meget sårbar for klimatiske påvirkninger spesielt om vinteren, gjør at kjøretiden ofte blir lengre enn beregnet tid. For befolkningen i Lofoten vil kjøretiden og rutetilbudet gjøre Evenes lite aktuell for reiser til Bodø. Likevel vil Evenes kunne ta over noen ferie- og fritidsreisene til andre steder. For Lofoten vil Evenes være dårlig tilpasset næringslivets behov for hurtig inn- og utreise.

*Raskeste alternative kollektivtransport til Bodø* er hurtigbåt og Hurtigruten. Den daglige hurtigbåtruten (1 t/r per dag, dog 2 t/r tirsdag og torsdag april-august) mellom Bodø og Svolveær bruker vel 3 ½ timer. Hurtigruten går fra Svolveær kl 1930 og ankommer Bodø kl 0130. Den går fra Bodø kl 1500 og ankommer Svolveær kl 2100.

Raskeste vei- og fergetransport Svolveær-Bodø er etter Lofast fremdeles 6 timer – når man ser bort fra all ventetid knyttet til fergeturer.

For næringslivet som i dag er den største bruker av det lokale flyplasstilbudet er det viktig at dagens rutetilbud opprettholdes, dette fordi tidsfaktoren betyr mye for utøvelse av tjenestene.



Reduksjon i rutetilbudet på Svolvær lufthavn vil gi økte transportkostnader og økning i reisetid noe som vil føre til redusert verdiskaping i distriktet.

### **3.4 Andenes: Andenes-Bodø v.v. og Andenes-Tromsø v.v.**

Andenes ligger lengst nord i den nordligste kommunen i Nordland (Andøy) og har kortere flytid til Tromsø enn til Bodø. Andenes har tradisjonalt hatt nær tilknytning til Tromsø. Avstandene langs vei og ferge gjør at det reelt sett ikke finnes alternative reisemåter enn fly til Bodø og Tromsø, for de som ikke er ferie- eller fritidsreisende.

*Andøy kommune* hadde 5.002 innbyggere per 1.1.2010. Noen av innbyggerne lengst sør i den langstrakte kommunen benytter kanskje Stokmarknes som sin regionale lufthavn når de skal reise til Bodø. Gj.sn. antall flyvninger per år per innbygger blir ca. 6. Andøy er en tradisjonell fiskerikommune med industri i stor grad basert på fisk, men har også noe jordbruk. Andøya flystasjon ved Andenes er en betydelig arbeidsplass i kommunen. Sørvest for Andenes ligger Oksebåsen som er Norges eneste rakettskytefelt for forskningsraketter. Andenes har også romforskningscenter og videregående studietilbud i romteknologi. Andenes er utgangspunkt for hvalsafarier.

Andenes' nærmeste Hurtigrute-havn er Risøyhamn som ligger vel 50 km sør for Andenes. Hurtigruten fra Risøyhamn tar 14,5 timer til Bodø og 10 timer til Tromsø. Anløp Risøyhamn er kl 0415 på nordgående og kl 1045 på sydgående.

*Stokmarknes lufthavn* er den alternative regionale lufthavnen (men uten FOT-ruter). "VisVeg" oppgir avstanden Andenes-Stokmarknes lufthavn langs raskeste vei til 122 km med kjøretid 2:06.

Vi mener det er åpenbart at med de ikke-eksisterende alternative transportformene og med over 2 timer til Stokmarknes lufthavn, er det en forutsetning for Andenes-samfunnet med flystasjon og forskningsrakettskytefelt og for næringsliv/turisme og befolkningsutviklingen i kommunen at FOT-rutetilbudet på Andenes lufthavn minst opprettholdes.

### **3.5 Narvik: Narvik-Bodø v.v.**

*Narvik kommune* hadde 18.402 innbyggere per 1.1.2010. Narvik lufthavn, Framnes (heretter kalt Narvik) betjener nok først og fremst Narvik kommune, men også *Ballangen kommune* med og til dels *Tysfjord kommune*, særlig for reiser til Bodø og (eventuelle ruter mellom Narvik og Tromsø) til sammen ca. 23.000 innbyggere inkl. Narvik.

*Narvik* er endepunkt for Ofotbanen med sine store og økende transporter av malm fra Kiruna til lagring i siloer i Narvik før utskipping over isfri dypvannskai i Narvik. Det er flere aktuelle kunder som har meldt interesse for å bruke Ofotbanen til transport av egne produkter.

I de senere år har plasseringen som endepunkt for Ofotbanen og godstoget "Arctic Rail Express" gjennom Sverige også ført til etablering av bl.a. større grossistsentere og en betydelig terminalfunksjon for omlasting mellom bil og bane. Narvik kommune arbeider (i samarbeide med Nordland fylkeskommune og Regjeringen) også med å få utvidet sine terminal/logistikksenter-funksjoner gjennom å få i gang jernbanetransporter til/fra Narvik gjennom Finland og østover, bl.a. fra Kina. Narvik har også diverse industri, en teknisk

høyskole og et sykehus som i dag er i samme helseforetak som universitetssykehuset i Tromsø.

Norcem har sementfabrikk i *Tysfjords* kommunesenter Kjøpsvik. Ellers har *Tysfjord og Ballangen* bl.a. gruvedrift, forskjellige typer steinbrudd og videreforedling av mineraler. I Tysfjord tilbys spekkhoggersafari november-januar 4 dager i uken.

Narvik og resten av Ofoten har ingen alternative lufthavner med FOT-ruter. Harstad/Narvik lufthavn Evenes (heretter kalt Evenes) er imidlertid nærmeste lufthavn for store deler av Sør-Troms samt for nordlandskommunene Lødingen, Tjeldsund og Evenes. Evenes lufthavn er også en konkurrent til Narvik lufthavn når det gjelder ferie- og fritidsreiser fra kommunene Narvik, Ballangen og Tysfjord.

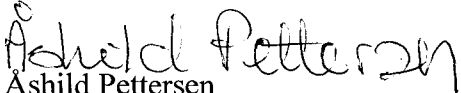
Narvik lufthavn ligger i umiddelbar nærhet av Narvik bysentrum. Raskeste vei mellom Narvik lufthavn og Evenes lufthavn oppgis i "VisVeg" til 77 km med kjøretid 1:14. Avstanden Narvik-Evenes lufthavn synes å være et par km kortere – ca. 75 km – og med kjøretid i underkant av 1:10. På dårlig vinterføre må man regne med (vesentlig) lengre reisetid.

Fra Ballangen er det ca. 42 km nordøstover til Narvik bysentrum og lufthavn, og 75 km videre til Evenes. Fra kommunesenteret i Ballangen kommune kan man imidlertid også komme til Evenes ved å kjøre 21 km nordvestover til Kjeldebotn og ta hurtigbåt derfra til Evenesvika med koresponderende minibuss til Evenes lufthavn. Båtturen og minibussturen tar hver 10 minutter, ruten går stort sett 7 ganger t/r per dag M-F, sjeldnere på lørdag og søndag. Fra Tysfjord kommunesenter Kjøpsvik på østsiden av Tysfjorden er det ca. 56 km nordøstover til Ballangen sentrum. Avstanden mellom Narvik lufthavn og Tysfjords kommunesenter Kjøpsvik på østsiden av Tysfjorden er 100 km.

*Fra Narvik er det 309 km til Bodø, pluss ferge.* Bussen mellom Bodø og Narvik går 2 ganger per dag hver vei og tar 6 ½ time. *Narvik-Tromsø* er 250 km. Bussen tar ca. 4 ¼ time og går 3 ganger hver vei per dag mandag-fredag, sjeldnere lørdag og søndag.

Et godt rutetilbud over Narvik lufthavn vil ha en økende betydning for næringslivet og mulighetene for vekst i regionen. Både næringslivet, høyskolen i Narvik og kommuneadministrasjonene vil ha behov for raske reiser til bl.a. fylkeshovedstaden med bl.a. høyskolen i Bodø. Det krever mye reiseaktivitet at transport- og distribusjonsknutepunktet Narvik har avdelinger av mange større konsern, mens ledelsen i regionene ofte er lokalisert i Bodø eller Tromsø. Vi mener at det er svært viktig for utviklingen av Narvik som transportknutepunkt at FOT-rutetilbudet på Narvik lufthavn minst opprettholdes. Det vil også være svært viktig for næringslivet for øvrig samt for befolkningsutviklingen generelt i regionen.

Med vennlig hilsen

  
Ashild Pettersen  
samferdselsjef