



Det kongelige samferdselsdepartement  
Postboks 8010  
0030 OSLO

## **HØRINGSUTTALELSE: Utredning fra Urbanet Analyse om eventuell endring av lufthavnstrukturen på Helgeland**

Alstahaug og Mosjøen næringsforeninger ønsker å benytte muligheten til å gi høringsuttalelse til Urbanet Analyses rapporter: *Eventuell endring av lufthavnstrukturen på Helgeland: Delrapport trafikkanalyser og Hovedrapport*, heretter kalt ringvirkningsanalysen.

Foreningene representerer over 250 medlemsbedrifter.

### Høringssvar fra 12 ordførere på Helgeland samt Støtteforeningen for Mosjøen Lufthavn

Bakgrunnen for ringvirkningsanalysen ligger i NTP (2014-23), pkt.4.4.2.4. der Stortinget etterspør en «bredere vurdering av regionale konsekvenser ved en eventuell endring i lufthavnstrukturen...» Urbanet Analyse har foretatt en slik bredere vurdering der hovedkonklusjonen er at videreføring av dagens lufthavnstruktur er mest samfunnsøkonomisk lønnsomt. (Urbanet, hovedrapport s. XVI)

12 ordførere har - på vegne av et flertall av innbyggerne på Helgeland - sluttet seg til Urbanets konklusjonen og sier i sin høringsuttalelse at dagens lufthavnstruktur bør bestå fordi dette «gir et godt grunnlag for å videreutvikle næringslivet og sikre bosetting, samt et godt helsetilbud til befolkningen.»

Støtteforeningen for Mosjøen Lufthavn har også levert et svært grundig høringssvar. Der den støtter konklusjonene til Urbanet Analyse om å opprettholde dagens struktur.

Næringsforeningene gir sin tilslutning til høringsuttalen fra de 12 ordførerne og Støtteforeningen, og bygger vår høringsuttalelse på mange av de samme gode og viktige argumenter. Vi finner det nødvendig å gjenta noen av disse punktene, samt utdype noe ut over det som tidligere er innsendt.

Vi ber også departementet om å legge særlig merke til høringsuttalelsen fra NHO Luftfart som representerer aktørene som skal gi befolkningen i dette landet de nødvendige flytilbud.

## **Nordland Fylkesting**

Vi vil starte med å kommentere fylkestingets vedtak. Konklusjonen etter voteringen er at et samlet fylkesting støtter opprettholdelsen av Mosjøen Lufthavn. Det gjøres også oppmerksom på at fylkestinget var godt kjent med Avinors krav om nedleggelse av Mosjøen Lufthavn hvis Hauan skal kunne realiseres. For øvrig vises det til vedlagte enstemmige uttalelse fra Nordland fylkesting fra 2014 om at Bodø Lufthavn skal prioriteres.

### **Modell: Trafikkprognoser og flytilbud**

I delrapport trafikkanalyser (s.7) blir det gjort rede for hvilke modeller og prognoser som er benyttet. Innlandsprognosene tar utgangspunkt i grunnprognoser basert på simuleringer med den nasjonale transportmodellen NTM6. Ved videreføring av dagens lufthavnstruktur har Urbanet basert sine trafikkprognoser på referansebanen i Avinors prognoser for 2015-2040. Vi nevner dette fordi det i debatten om Urbanet-rapporten er blitt hevdet at passasjertallene for Hauan er for pessimistiske, og Polarsirkelen Lufthavnutvikling m.fl. engasjerte høsten 2015 Møreforsking til å foreta nye trafikkanalyser som også omfatter store deler av passasjergrunnlaget for Sandnessjøen Lufthavn. Om metodevalget skriver Møreforsking: *«It claims to be an approximation based on a simple but yet transparent comparative study. State-of-the-arts methods like long-distance transport models for Norway (NTM6) are suitable for a more precise forecasting of passenger flows between Norwegian airports.»* (Müller, Bråthen, Svendsen: The Artic Circle Airport – A comparative Study). Vi oppfatter dette slik at NTM6, som altså er benyttet av Urbanet Analyse, er en mer presis metode enn den som Møreforsking benyttet. Til avisa Helgelendingen den 13.10.2015 uttalte professor Svein Bråthen at analysen fra Møreforsking ikke var egnet som beslutningsgrunnlag for et vedtak. Vi mener derfor at den metode-kritikk som har vært forsøkt rettet mot Urbanet Analyse, er uberettiget og usaklig.

### **Kap. 4.3. Flytilbud ved endret lufthavnstruktur**

Det er viktig for næringsforeningene å få peke på tidligere studier gjort av Gravity og FlyArtic som viser til forskning som rangerer viktige argumenter for næringslivet når de reiser; 1. Frekvens, 2. Totale reisetid og 3. Pris.

På Helgeland har vi et fantastisk tilbud med hyppige avganger både Nord og Sør. Samtidig har vi noen direkteruter til Oslo fra alle flyplassene på Helgeland. Disse er tilpasset reisemønster og behovet for befolkningen på Helgeland.

I dag fungerer lufthavnnettets som en reserveflyplass på Helgeland. I dette tilfellet er Mosjøen Lufthavn med sin sentrale plassering i særklasse. Dette betyr at vi totalt har tilnærmet 100% regularitet på Helgeland, når vi ser på den fantastiske måten de enkelte lufthavnene kan være reserveflyplasser for hverandre i forhold til vær.

Ett av de mest brukte argumenter for bygging av storflyplass på Hauan, har vært at dette vil gi mange flyavganger med store jetfly og billige billetter. Urbanet Analyse er kommet fram til at

Oslo-ruten vil kunne betjenes av kun én operatør med et Dash-8-Q400 fly (78 seter) med tre daglige rundturer Oslo-Hauan. (Tabell 4.2) Billettprisene forutsettes å bli 25 % lavere fra ny flyplass ved Mo i Rana, Hauan, enn fra dagens flyplass ved Mo i Rana, Røssvoll. For øvrige sørgående reiser utenom Trondheim, som kan dra nytte av reduserte billettpriser til Oslo, forutsetter Urbanet Analyse en reduksjon i billettprisene på 15 %, sammenlignet med dagens billettpriser. Også i den nevnte rapporten fra Møreforskning anses det som sannsynlig at kun ett flyselskap vil betjene Hauan-Oslo. Det blir ingen konkurranse på Oslo-ruten, og man får derfor relativt høye billettpriser (*«relatively higher airfares as compared to the routes with competition..»*, s.38 i rapporten fra Møreforskning)

Konklusjonen fra næringslivet er at selv om prisen blir noe lavere enn i dag, vil reduksjon i frekvens og ulempene tilknyttet transport fra Mosjøen til Hauan, bety at en storflyplass gir oss i Mosjøen influensområde et betydelig dårligere flytilbud enn vi har i dag og at Alstahaug mister sin reserveflyplass.

Legger ved referat fra møte mellom disse viktige aktørene Widerøe, Statoil, BP Norge, Bilfinger Helgeland, Petro Artic leverandørnettverk, Seløy Undervannsservice, Norsk fisketransport, Marine Harvest region nord og Sentrum Næringshage. Konklusjonen fra disse selskapene er: *«For disse næringene ansees 45 min. reiseavstand fra flyplass som hensiktsmessig i forhold til lokalisering av operasjoner, 60 min. er lang reiseavstand og tid ut over dette vil vesentlig begrense lokalisering av aktivitet.»* Dette betyr at det vil være svært vanskelig å få nye etableringer og aktivitet dersom reisetiden til flyplass går utover 45 min.

#### **Kap.4.5 Sammenligning mot tidligere studier og analogibetraktninger**

Ved utarbeidelse av delrapport trafikkanalyser (UA-rapport 65/2015) ble det vurdert å supplere analysene med analogibetraktninger, men man kom fram til at det er vanskelig å finne lufthavner og tilhørende influensområder som er tilstrekkelig sammenlignbare med Helgeland og ny lufthavn på Hauan. (Urbanet s.37) Vi er enige i denne vurderingen. Rana kommune har ca. 26.000 innbyggere, med et omland på drøyt 10.000 innbyggere (Hemnes, Nesna, Lurøy, Rødøy og Træna). Etter hva vi kan se, finnes det ingen kommuner eller tettsteder i Norge på denne størrelsen som har både stor flyplass og jernbane, og som følgelig kan gi grunnlag for en realistisk sammenligning. Utenfor storbyene ligger Røros kommune med flyplass og knapt 6000 innbyggere og Kristiansand kommune med 88.000 innbyggere, som er en tredobling av folketallet i Rana, i tillegg til at Kristiansand har et omland med betydelig større befolkningstetthet enn Rana.

Dette har imidlertid ikke forhindret at et mye benyttet argument for bygging av storflyplass i Rana har vært sammenligninger med Kirkenes, Molde, Kristiansund, Alta og ikke minst Evenes. Vi er kjent med at dette også trekkes inn i høringssvaret fra Indre Helgeland Regionråd. Sammenligningen er selvfølgelig ikke relevant, men hensikten er å forsøke å sannsynliggjøre at en storflyplass i Rana vil få tilsvarende antall passasjerer og følgelig tilsvarende antall flyavganger som de nevnte destinasjonene. Det skal gi konkurranse mellom flere flyselskap og dermed billige flybilletter enn det Urbanet Analyse er kommet fram til. Men sammenligningene mangler flere viktige variabler. Eksempel: Evenes ligger mellom

byene Narvik og Harstad med Lofoten som nabo og har et omland på 120.000 innbyggere, som er over dobbelt så stort som influensområdene til Hauan og Mosjøen Lufthavn tilsammen. (53.000) Rullebanen er på ca. 3000 meter og har ingen restriksjoner for charterfly. Molde er fylkeshovedstad for Møre og Romsdal, og felles for alle de nevnte destinasjonene er at de ikke har jernbane som alternativ til fly.

Det vises ofte fra de som jobber for å få realisert Hauan til andre utredninger som er gjort. Et viktig moment i denne diskusjonen er at samtlige øvrige analyser tar med seg passasjertrafikk fra minst 3 av fire flyplasser på Helgeland. Og vi finner det passende og vise til at samtlige utredninger med unntak av Gravity er oppdragsforskning, bestilt og betalt av Polarsirkelen Lufthavnutvikling eller av deres Aksjonærer.

Togets betydning er særlig stor ved private reiser. En fritidsreisende fra Alta eller Kirkenes til Oslo, har i praksis ikke noe annet alternativ enn fly. En fritidsreisende fra Mosjøen til Oslo, har tog som alternativ til Værnes med fly derfra eller tog helt til Oslo, og ved fritidsreiser er «*prisfølsomheten størst og tidskostnadene lavest.*» (Urbanet, trafikkanalysen, s 20) En togreise Mosjøen-Oslo S bestilt en uke i forveien kan fås for kr 449, -. Bestilles den to uker i forveien kan den gå ned til kr 249,-.

Vi slutter oss til høringsuttaalelsen fra de 12 helgelandskommunene som påpeker at lekkasje over til tog ved en eventuell nedleggelse av Mosjøen Lufthavn er undervurdert i Urbanet-analysen. Det samme gjelder overgangen til å benytte egen bil. (Urbanet, trafikkanalysen, s 38-39.)

#### **Kap. 4.6 Trafikknytte og fordelingseffekter**

Billige flybilletter har vært benyttet som et hovedargument for bygging av Hauan. Vi har i den sammenheng merket oss tabell 4.5. som viser endringer i generaliserte reisekostnader ved bygging av Hauan og nedleggelse av Mosjøen Lufthavn sammenlignet med dagens lufthavnstruktur. Tabellen viser at prisen på en gjennomsnittlig fritidsreise for personer i Mosjøen influensområde vil øke med 76 kr og tilsvarende økning for arbeidsreiser vil bli 603 kr, noe som ikke kan oppfattes som positivt for Vefsn-regionen. Tilsvarende billett for næringsdrivende i Rana blir kun kr. 380 billigere.

#### **Kap 4.7 Konsekvenser for statens kjøp av flyruter**

Av tabell 4.8 framgår det at det vil bli gitt FOT-rute-tilskudd til eventuell flyrute Hauan-Trondheim og Hauan-Bodø. Staten vil selvfølgelig kunne spare penger på å omgjøre disse rutene til kommersielle ruter på lik linje med Oslo-ruten. Etter hva vi forstår, krever Widerøe et passasjergrunnlag på 100.000 reisende for å drive en kommersiell rute, og det er svært lite sannsynlig på de nevnte rutene. Alternativet vil da kunne bli at en reise fra Hauan til Bodø, vil måtte gå via Gardermoen. Det er et reisemønster som i dag er helt vanlig i Sverige.

Hvis Hauan-prosjektet videreføres, ber vi departementet gi en vurdering av hvorvidt man kan forvente FOT-rute-tilskudd på de to nevnte rutene eller ikke.

## **Kap.5.2 Lang rullebane – en mulighet for eksisterende og nytt næringsliv**

Tabell 5.9 over regionale ringvirkninger av reduserte transaksjonskostnader for virksomheter på Helgeland viser at Mosjøen vil tape 35 årsverk.

Urbanet påpeker at overnattingsvirksomhet og annet reiseliv utgjør en større andel av økonomien og vokser raskest i henholdsvis Brønnøysund, Sandnessjøen og Mosjøen influensområder enn i influensområdet Mo i Rana, hvor det har vært nullvekst i årene 2008-2014.

Urbanet Analyse skriver at bygging av lang rullebane på Hauan åpner muligheter for etablering av charterruter som vil gjøre det mulig for langveisreisende turister å besøke Helgeland. Det vises til at Tromsø tok imot om lag 9400 turister i 2014, fordelt på 50 fly av typen Boeing 737-800. (Urbanet s.64-65) Vi finner grunn til å gjøre Departementet oppmerksom på at SAS i et brev av 13.09.2012 til Avinor foretok en vurdering av de flyoperative forhold ved en eventuell storflyplass på Hauan. SAS konkluderte med at det vil bli operasjonelle begrensinger som fører til at man ikke kan lette med maks avgangsvekt og maks rekkevidde for de forskjellige flytypene. Eksempelvis vil en 737-800 fra Hauan bare rekke til Midt-Europa, f.eks. Frankfurt, og en 737-700 vil ikke komme lengre enn til Malaga i Spania. «Oppsummert har flyplasskonseptet visse begrensninger som det derfor kan stilles spørsmål ved nytten av» står det i brevet fra SAS. Flygesjef Tomas Hesthammer i Norwegian uttalte til Helgelands Blad 28.9.12: «Med maks avgangsvekt og maks passasjerer vil man ikke ha rekkevidde til Kanariøyene,..». Bakgrunnen for begrensningene er at flyene ikke kan ta av med maks antall passasjerer, bagasje og full tank fra Hauan ved visse vindretninger. Det gir flyene begrenset rekkevidde. Dette er for øvrig også dokumentert av Norwegian i Avinors søknad om konsesjon. (Vedlegg 10 til søknad om konsesjon)

## **Kap.5.3 Dynamiske effekter**

I dette kapitlet skriver Urbanet Analyse at en ny flyplass med forlenget rullebane på Hauan vil generere ny sysselsetting, og at effektene til dels vil komme hele Helgeland til gode, «spesielt dersom rullebaneforlengelsen gir grunnlag for charterreiser av et visst omfang.» Som vist under kap.5.2 har både SAS og Norwegian uttalt at det ligger klare flyoperative begrensninger for chartertrafikk fra Hauan.

Urbanet Analyse påviser at bygging av Hauan vil medføre en tydelig forskyvning av det næringsmessige tyngdepunkt mot Mo i Rana. Denne uheldige dreiningen av næringsmessig styrkeforhold vil komme uavhengig om man legger ned Mosjøen Lufthavn eller ikke. Bygging av Hauan vil gi en moderat vekst i Rana på bekostning av resten av Helgeland. Dette er selvfølgelig helt uakseptabelt.

Dette kommer i tillegg til at 5 daglige avganger fra Mosjøen til Trondheim/Oslo reduseres til 3 daglige avganger Hauan – Gardermoen. I sum er dagens lufthavnstruktur langt å foretrekke framfor bygging av ny storflyplass på Hauan og nedleggelse av Mosjøen Lufthavn.

## Kap. 7 - Om helseberedskap

Vi presiserer at sykehuset i Mosjøen ikke har kirurgisk akuttberedskap og heller ikke fødeavdeling, men kun fødestue som også vurderes nedlagt. Kapittel 7 gir en god oversikt over ambulansetjenesten med statistikk over oppdragstypene på Helgeland. Det er korrekt som Urbanet Analyse påpeker at helikoptrene først og fremst benyttes til primæroppdrag, og at ambulansefly i hovedsak brukes for transport til høyere behandlingsnivå. Det sistnevnte betyr transport fra de tre flyplassene ved Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana til Bodø, Tromsø, Trondheim eller Oslo, altså lengre transporter. (se tabell 7.3.) Urbanet Analyse påpeker utfordringen med ising på vinters tid (s.95). Den er høyst relevant, men det er en rekke andre forhold som begrenser helikopter-operasjoner sammenlignet med ambulansefly:

Et helikopter

- flyr med mindre enn halvparten av hastigheten til et ambulansefly
- har en marsjhøyde som innebærer at det ofte flys i regn- og snøbyger, med stor risiko for ising, noe som også oppstår ved overgang fra kyst-til innlandsklima
- har ikke trykk-kabin
- har restriksjoner ved nattflyging i mørke

Dette nevnes fordi det i debatten etter at Urbanets analyse ble framlagt, har kommet fram argumenter for at ambulanseflyet, som i dag betjener langdistanse-strekninger til sykehus med høyere kompetansenivå, kan byttes ut med en kombinasjon av ambulansebil og helikopter dersom Mosjøen Lufthavn legges ned.

Den 4.12.2009 besvarte helseminister Anne-Grete Strøm-Erichsen et spørsmål i Stortinget der hun ble bedt om å vurdere helsetilbudet etter at akuttkirurgien ved sykehuset i Mosjøen ble nedlagt. Den direkte foranledning for spørsmålet var en opplysning fra lege Bjørn Haug ved Sandnessjøen sykehus som opplyste at ambulanshelikopteret på vinters tid kun hadde mulighet til å betjene 30% av de situasjonene man fikk henvendelse om. I sitt svar sa helseministeren blant annet:

*”Mosjøen har egen kortbaneflyplass. Dersom pasientene av medisinske grunner må fraktes til for eksempel Nordlandssykehuset HF, Bodø, vil bruk av ambulansefly være egnet. Ambulanseflyene har bedre regularitet enn ambulanshelikopter og er mer egnet til lengre flyvninger.”*

I 2014 hadde Vefsn sykehus 64 ambulansefly-transporter til annet sykehus. Tilsvarende tall for Rana sykehus og Sandnessjøen sykehus var 184 og 132. (Tabell 7.2) Dette viser at også de to sykehusene som har både medisinsk og kirurgisk avdeling, har et betydelig behov for flytransport til sykehus med høyere behandlingsnivå. Det vil derfor være både uforståelig og uansvarlig å frata sykehuset i Mosjøen muligheten for å benytte dette transporttilbudet både til høyere behandlingsnivå og ved tilbakeføring av pasienter til sykehuset.

Det fremstår som merkelig hvis et departement legger ned helsetilbud med bakgrunn i at man har et så viktig og godt tilbud som ambulansefly, og så skal et annet departement legge ned flyplassen som gjør det mulig å gi et slikt livreddende helsetilbud.

## Kap.7 - Om pasientreiser

Vi ønsker også å komplettere Urbanet Analyse når det gjelder pasientreiser med ordinære rutefly. Pasienter i influensområdet til Mosjøen Lufthavn har i dag et meget godt tilbud når det gjelder flytransport til sykehus i Bodø eller Tromsø, ved henvisninger til høyere behandlingsnivå innenfor Helse Nord sitt område. Urbanet Analyse påpeker at bygging av Hauan og nedleggelse av Mosjøen Lufthavn vil føre til endring i pasientreisemønsteret. Reisetiden med fly til destinasjonene Tromsø, Bodø, Trondheim og Oslo vil øke, og dette vil isolert sett vil gjøre det relativt mer attraktivt å benytte seg av tog til Trondheim og Bodø sammenlignet med i dag. Til tross for dette anser Urbanet Analyse det som lite sannsynlig at valg av behandlingssted vil bli påvirket i alternativet der Hauan bygges og Kjærstad legges ned. (Urbanet, s 106) Dette begrunnes med at det er ventetiden som i stor grad styrer sykehusvalget i tillegg til henvisning fra lege og anbefaling av behandlingssted. Vi er delvis uenige i denne vurderingen med følgende begrunnelse:

Det er selvfølgelig riktig at ventetid er en av variablene som styrer sykehusvalget, men både reisetid til sykehuset og ikke minst reisemåte er viktige variabler. Dersom Mosjøen Lufthavn legges ned, vil samtlige pasienter bli henvist til å benytte tog, buss, taxi eller egen bil eller en kombinasjon av dette til Mo i Rana (Hauan) eller Sandnessjøen Lufthavn for å reise videre derfra med fly.

Hvis man skal til Tromsø, må man påregne ventetid i Bodø, avhengig av antall flyavganger mellom Hauan og Bodø. Sammenlignet med dagens flytilbud til Bodø/Tromsø blir denne reisen både strabasiøs og tidkrevende med en kombinasjon av egen bil, tog, taxi eller buss etterfulgt av flyreise til Bodø, flybytte og nytt fly til Tromsø.

Hvis en pasient benytter seg av fritt sykehusvalg, og ber om innleggelse ved St. Olavs Hospital, vil man kunne reise med tog fra Mosjøen stasjon, fra Trofors stasjon eller fra Majavatn stasjon på Sør-Helgeland til Trondheim stasjon og taxi til St. Olavs Hospital. Vi vil anta at mange pasienter vil foretrekke å sitte i ro på toget i stede for å bytte fra bil, buss eller tog og taxi til Hauan, fly til Bodø og flybytte til Tromsø. Vi mener at anstrengelser tilknyttet reisemåte vil bli tillagt vekt ved valg av sykehus. I dag kan kreftpasienter som behandles ved UNN, ukependle Mosjøen-Tromsø, selv om det også oppleves som strevsomt. Dette ansees utelukket dersom Mosjøen Lufthavn legges ned.

### Reisetid til UNN – St. Olavs hospital

Urbanet Analyse har beregnet total reisetid fra Mosjøen influensområde (med vektet snitt av Mosjøen, Grane og Hattfjelldal) med fly fra Hauan på 4t 42 min. (Urbanet s.107) Hvis vi tar utgangspunkt i dagens rutetilbud med Widerøe, er det fire daglige avganger fra Røssvoll til Tromsø via Bodø mellom kl.06:57 og kl. 19.45. Reisetida varierer mellom 2t 03 min og 4t13 min. En reisende fra Mosjøen må legge til kjøring (minimum 90 min) og oppmøtetid samt parkering (minimum 50 min.). Det gir en reisetid Mosjøen-Tromsø som varierer fra 4t 20 min (uten sikkerhetsmargin for dårlig føre vinters tid etc.) til 6t 25 min. Reisetida med tog Mosjøen – Trondheim er i dag 5t 57 min. med ordinært dagtog og 5t 11 min. med Agenda-tog.

Dette viser at det er ventetida i Bodø som avgjør om reisetida med tog Mosjøen-Trondheim blir kortere enn reisetida Mosjøen-Tromsø med fly fra Hauan. Vi har ingen informasjon om frekvenser og korrespondanse mellom et eventuelt flytilbud Hauan- Bodø med korrespondanse Bodø-Tromsø. (Se punkt om FOT-ruter)

På denne bakgrunn mener vi det er sannsynlig at flere pasienter fra Mosjøen Lufthavns influensområde vil velge St. Olavs Hospital i stedet for UNN i Tromsø, dersom Mosjøen Lufthavn legges ned, med tilhørende faglige og økonomiske konsekvenser for Helse Nord/UNN.

### Stortingets forutsetninger

Samferdselsdepartementets initiativ for å framskaffe en bredere vurdering av regionale konsekvenser ved en eventuell endring i lufthavnstrukturen er helt i samsvar med gjeldende NTP, pkt. 4.4.2.4. I dette punktet ligger flere *vilkår* for Stortingets interesse for videreføring av prosjektet. Dette er knyttet til kostnad, samfunnsøkonomisk lønnsomhet og de regionale konsekvenser som Urbanet Analyse har utredet. I tillegg har Avinor gjort beregninger av kostnadene i et forprosjekt som ble avsluttet i desember 2015. Den kunnskap som nå foreligger, viser at Hauan-prosjektet i 2013 er vesentlig forskjellig fra Hauan-prosjektet 2016, og vi har satt dette inn i et skjema.

Stortingets forutsetninger i NTP-en	Polarsirkelen Lufthavn 2013 (NTP 2014-2023) s.67	Polarsirkelen Lufthavn 2016 (Urbanet og Avinors konsesjonssøknad)
Byggekostnad	1,1 milliard	2,249 milliard
Lønnsomhet, bedriftsøkonomi	Bedriftsøkonomisk ulønnsomt	Bedriftsøkonomisk ulønnsomt: Underskudd på -5 mill til – 33 mill. i 2025, avhengig av om Kjørstad legges ned eller ikke. (Urbanet s.XI)
Lønnsomhet samfunnsøkonomi	Samfunnsøkonomisk lønnsomt	<u>Mosjøen opprettholdes:</u> Samfunnsøkonomisk lønnsomt hvis investeringskostnaden ikke overstiger 1.168 milliard <u>Mosjøen nedlegges:</u> Samfunnsøkonomisk lønnsomt hvis investeringskostnaden ikke overstiger 854 millioner (Urbanet, s XVI)  KONKLUSJON: Samfunnsøkonomisk ulønnsomt med klar margin.
Regionale konsekvenser	En bredere vurdering av regionale konsekvenser ved en eventuell endring i lufthavnstrukturen vil	Regional forskyvning: positivt for Rana og negativt for Vefsn. (Urbanet s X)



	være en del av det videre arbeidet.	<p><u>Forbehold:</u>  «En lang rullebane kan utløse ny næringsvirksomhet som i dag ikke er etablert på Helgeland, men det kan også tenkes at slike investeringer uteblir som følge av at andre forhold ikke er tilstrekkelig til stede i regionen.»  (Urbanet, s XI)</p> <p><u>Forverret helseberedskap</u> hvis Kjærstad legges ned: Transporttiden for halvparten av pasientene vil øke. (XIII)</p>
--	-------------------------------------	---

**KONKLUSJON: Videreføring av dagens lufthavnstruktur.**

Basert på høringsvaret fra de 12 ordførerne på Helgeland og Støtteforeningen for Mosjøen Lufthavn samt våre tilleggs-merknader vil vi på det sterkeste anbefale at Samferdselsdepartementet i den videre saksbehandling legger til grunn Urbanet Analyses alternativ 1: Videreføring av dagens lufthavnstruktur

Med vennlig hilsen

Alstahaug Næringsforening

Mosjøen Næringsforening