

Høring - rapport om regionale konsekvenser av en endring av lufthavnstrukturen på Helgeland

Urbanet Analyse

I rapporten til Urbanet Analyse mener jeg at det er gjort feil! Hvorfor bruker ikke Urbanet Analyse tallene fra Avinors Trafikkstatistikk for å beregne Trafikkprognoser og kalkyler? (Står ikke på kildelisten)

Dette mener jeg blir lite seriøst. Her kan man sammenligne med steder med noenlunde like mange innbyggere i influensområde.

https://www.regjeringen.no/contentassets/5816924ad9b243dfb3b7610c8fd1efff/lufthavnstruktur_helgeland_trafikkanalyser.pdf

Hvis man legger til grunn influensområde MJF og MQN, så hadde de samlet en befolkning på 52492 per 31/12-14 (Dette er unntatt Meløy som hadde 6454 innbyggere, og blir ofte medregnet til Salten istedenfor Helgeland). Dette er noen færre enn f.eks Romsdal og influensområde MOL. Ihht SSB for januar 2015 hadde Nord-Helgeland, kommunenummer 1828→1837 (Nesna, Hemnes, Rana, Lurøy, Træna, Røddøy og Meløy), 42603 innbyggere. Det er over halvparten av innbyggerne på Helgeland.

<https://avinor.no/konsern/om-oss/trafikkstatistikk/#/trafikkstatistikk-6221>

Andre flyplasser man kan sammenligne trafikktallene med er ALF, BDU, KKN og KSU. Alle disse lufthavnene som jeg refererer til her ligger langt over de beregninger som gjøres for en ny stor flyplass i Mo i Rana. Hvis disse flyplassene ikke er sammenlignbare, så bør det begrunnes utdypende mener jeg! Legger selvfølgelig til grunn at flyplassen i Mosjøen legges ned for kommersiell drift, slik Avinor og NTP tidligere har beskrevet.

Handelshøgskolen i Bodø (SIB AS)

Det er laget gode rapporter tidligere, som sier noe helt annet! (SIB-rapport 1/2008)

Dette samsvarer med hva jeg også mener er riktig å sammenligne med. Legg merke til at man bruker 33.000 innbyggere i influensområdet, så tallene for MJF er ikke med i tabellene! (Tabell 3-8 side 36)

Se kapittel 3.2.3 – 3.2.6

Se kapittel 3.5 side 47

Se kapittel 4.4.2 side 57

Analysene som er gjort i denne rapporten er godt begrunnet med regnestykker vedlagt i rapporten.

http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/141079/SIB_rapport_1_2008.pdf?sequence=1

Jeg mener at prisene på flybilletter er med på å bestemme etterspørselen. Prisen er ca. det dobbelte når man reiser fra Mosjøen/Mo i Rana enn fra Bodø. Ut fra dagens priser pr. person så forstår jeg at det ikke foretas mange fritidsreiser fra Helgeland. Derfor mener jeg at en ny stor flyplass på Helgeland må kunne forvente trafikktall noenlunde som MOL, KSU, BDU, ALF og KKN.

Hvis Urbanet Analyse mener noe annet så må dette begrunnes.

EASA

Ut fra nytt EASA-regelverk kan det se ut til at både MQN og MJF blir nedlagt for kommersiell drift om få år. Om ikke ny lufthavn bygges, vil Indre Helgeland være uten lufthavn. Narvik Lufthavn vil også bli nedlagt av samme grunn. Topografien på disse lufthavnene er det særdeles vanskelig å gjøre noe med.

<http://easa.europa.eu/system/files/dfu/2014-013-R-Annex%20to%20ED%20Decision%202014-013-R.pdf>

Dagens lufthavner i MJF og MQN tilfredsstillter ikke EASA-kravene til kommersiell drift og må opprustes for store beløp hvis man skal etterleve disse. Dette vil bli svært dyrt for Avinor. Et annet problem er at flyene som i dag opererer på disse små lufthavnene, vil om noen få år måtte parkere

pga antall cycles (landinger) flyene har. I dag finnes det bare en flytype som kan erstatte dagens DHC8-100/200, og det er DHC6 (Twin Otter) som på nytt er satt i produksjon. Det er et to motors fly uten trykkabin, som tar inntil 19 passasjerer. Disse er også beregnet for korte rullebaner, såkalt STOL-fly. Jeg kjenner ikke til om Widerøe har planer om å kjøpe disse flyene.

Dagens flyrutetilbud Oslo-Helgeland

I dag har ingen av flyplassene i Mo i Rana og Mosjøen direkte forbindelser til Oslo. Heller ikke Sandnessjøen har noen direkte ruter til og fra Oslo. Brønnøysund har på nåværende tidspunkt 2 ukentlige avganger, en med DHC 8-100/200, og en med DHC 8-300 på. I snitt er dette 0,29 avganger daglig fra hele Helgeland til Oslo, og i snitt er det ca.89 seter som tilbys ukentlig fra hele Helgeland til Oslo. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig setekapasitet på 12,71 per dag i hver retning. Det er bare direkteforbindelser fredager og søndager på vinterprogrammet mellom Oslo og Helgeland (Brønnøysund).

Morgendagens flyrutetilbud Oslo Helgeland

Realiseres flyplassen i Mo i Rana med lang rullebane over 2200 meter, så kan man sammenligne med Molde som har omtrentlig samme antall innbyggere i nedslagsfeltet, og beregne at flyplassen trafikkeres med minimum 3 daglige avganger til Oslo og gjennomsnittlig ca.150 seter pr. fly. Det vil gi en gjennomsnittlig setekapasitet på 450 per dag i hver retning. Jeg mener at dette er et forsiktig og realistisk estimat, hvis man sammenligner med f.eks. Molde

Jeg tror ikke lekkasjen og trafikken fra Brønnøysund berøres nevneverdig av flygningene mellom Mo i Rana og Oslo. Siden Sandnessjøen og Mosjøen ikke har flytilbud til Oslo på vinteren vil ikke det få noen innvirkninger på de eksisterende rutene til Oslo.

Rutetilbud mellom Helgeland til Bodø og Trondheim

Mosjøen som i dag ikke har direkte ruter til Oslo, vil ikke få andre konsekvenser enn at belegget på rutene til Trondheim/Værnes vil få en del lekkasje til Mo i Rana og rutetilbudet vil dermed bli noe svekket som en direkte konsekvens av dette, da reisetiden mellom Mosjøen og Mo i Rana bare er på litt over 1 time. Flytilbudet mellom Bodø/Trondheim og Mosjøen vil få færre avganger dersom Mo i Rana realiseres, da det direkte vil påvirkes pga lekkasje til Mo i Rana pga. den korte reiselengden/tiden.

Flytilbudet mellom Bodø/Trondheim og Sandnessjøen vil kunne påvirkes noe med en del lekkasje til Mo i Rana, avhengig av til enhver tid det gjeldende rutetilbudet fra Sandnessjøen, da reisetiden mellom Mo i Rana og Sandnessjøen ikke er mere enn ca. 1 time og 30 minutter.

Flytilbudet mellom Bodø/Trondheim og Brønnøysund vil påvirkes svært lite med liten eller ingen lekkasje til Mo i Rana pga. den lange reiselengden/tiden.

Rutetilbudet mellom Bodø/Trondheim og Mo i Rana vil kunne få en betydelig økning av setekapasitet pr. dag, og flere avganger. Dersom flyselskapene setter inn større fly på rutene vil dermed tilbudet økes. FOT-tilskudd for flytilbud må vurderes, og eventuelt fjernes på rutene til/fra Mo i Rana til Trondheim. FOT-tilskudd på ruten Bodø og Mo i Rana må vurderes fortløpende av Samferdselsdepartementet og Stortinget for å sikre et rutetilbud. Jeg tror trafikken mellom disse to byene vil kunne opprettholdes på en god måte uten FOT-tilskudd. Widerøe vil kunne benytte flytypen DHC 8-Q400 på sine ruter Bodø- Mo i Rana-Trondheim.

Postfly

West Air Sweeden flyr på oppdrag fra (Staten) Posten i Norge, og har stor base på Gardermoen. Hver kveld flyr de rundt om i det ganske land med sine fraktfly, av typen BAe ATP, med post.

Som en positiv konsekvens av at man realiserer ny Lufthavn i Mo i Rana er at postgang mellom Helgeland og resten av Norge kan skje med raskere postgang da postflyene vil ha mulighet å trafikkere med sine fraktfly daglig.

<http://www.westair.se>

Disse flyene er ikke sertifisert for så korte rullebaner som det i dag er på Helgeland, så posten blir fraktet enten til BOO eller TRD for videre fordeling, og over på lastebil til Helgeland.

Konsekvensen av dette er at postgangen skjer både raskere og mere miljøvennlig, og *kanskje* billigere.

Fraktfly

I dag går det ca. 40 fullastede trailere med fisk daglig fra Helgeland som skal videresendes til hele verden. Spesielt fisk som skal til fjerne Østen og Amerika blir fraktet til Oslo og over på fraktfly. Hvis noe av denne fisken kunne blitt fraktet med fly fra Mo i Rana til Oslo så blir både trafikkgrunnlaget bedret og at man begrenser antallet «dødstrailere» fra norske veier. Kan både spare liv og helse for befolkningen, og sparer oss kostbare bergingsaksjoner og miljø.

Turisme og Charterfly

Realiseres ny Lufthavn i Mo i Rana, vil det stimulere til økt turisme til Helgeland. Helgeland har en fantastisk flott mulighet til å ta imot charterturister både sommer og vinter. Engelskmenn kommer nå i hopetall til Norske vintersteder på Østlandet, for å stå på ski. Hemavan og Tärnaby er kanskje best kjent i Sverige, Finland og Norge, men det er veldig langt å kjøre fra Malmö, Göteborg og Stockholm. Ser for meg muligheten for flyforbindelser her, og kanskje ski-charter på vinteren.

Indre deler av Helgeland er viden kjent for store snømengder på vinteren. Mange utenlandske landslag jakter etter snø på forvinteren, og muligheten for store samlinger og arrangementer er jo også til stede, med rask og enkel reisevei.

Ellers har man attraksjoner på Helgeland som, Polarsirkelen, Arctic Circle Raceway, grotter, isbreer, toppturer, festivaler og den fantastiske Helgelandskysten.

Charterturer til Syden er det mange på Helgeland ser for seg, både sommer og vinter. Man kan fly til de fleste Europeiske destinasjoner fra Mo i Rana med B737 og A320.

En fullstet A321 kan normalt ikke ta av på en 2200 meter rullebane, den trenger ca. 2500 meter. Mange Charterselskaper benytter seg nettopp av denne flytypen (Novair og Thomas Cook).

Avinor, Flyselskaper og de reisende

Jeg forstår at det er mange følelser forbundet med at Avinor og Regjeringen ønsker å legge ned 2 små lufthavner for så å bygge en ny stor lufthavn på Helgeland. Spesielt blant lokalpolitikere i regionen. Men det blir ikke riktig å forholde seg til slikt. Effektivisering og rasjonalisering må til også i Avinor og på lufthavnstrukturen i Norge, for å tilfredsstille Avinors kunder og flyselskapenes kunder. Flyene som i dag blir brukt både til MJF og MQN er gamle og krever veldig mye vedlikehold og service. Dette er veldig kostbart, og så lenge disse flyene opererer så må kundene betale for å holde disse gamle flyene i drift.

Det flyselskapenes kunder etterspør er flere direkte ruter, kort reisetid og ikke minst lavere billettpriser. Jeg forstår de som bor på Helgeland at de er frustrert over at billettprisen til Oslo er mye høyere enn de er fra Bodø. Da har de fritidsreisene heller ikke råd til å reise så mye som de kunne ønsket seg. Mange har brukt den forlengede reisetiden til den nye flyplassen som argument mot nybygging, og sammenlignet med Lillehammer til Gardermoen, så er det godt innenfor både i reisetid og antall kilometer, og de må betale ganske mye i bompenger hvis de kjører egen bil.

«Flytog»

Her er det også mulig å benytte seg av tog for å ta seg til Mo i Rana, og samferdselsdepartementet burde legge til rette for et godt miljøvennlig tilbud for flyreisende som skal til den nye flyplassen i Mo i Rana. Kanskje man burde se på muligheten for å tilrettelegge dette enda mere da dagens jernbanelinje er i nærheten av der den planlagte flyplassen er planlagt. Kanskje man i fremtiden vil kunne planlegge å ha en togstasjon på flyplassen i Mo i Rana?

Ambulansefly

Syketransport er også vært et tema som er flagget høyt. Når det gjelder ambulanseflyging, så er ikke dette kommersiell virksomhet, og kommunene eller fylkeskommunene kan således overta drift av lufthavnene som blir nedlagt for kommersiell drift. Slik flyging er unntatt EASA-krav til lufthavner. Da vil også ambulanseflyging være ivaretatt, dersom lufthavnen i Mosjøen blir nedlagt..

Nye moderne og miljøvennlige Lufthavner for fremtiden

Nye større lufthavner må til for å få ny løft i distrikts-Norge. Mindre lufthavner som ikke er økonomisk lønnsomt å oppgradere for å oppfylle kravene til EASA, bør nedlegges for kommersiell virksomhet. Helgeland trenger sårt en ny stor flyplass, og jeg håper regjeringen legger til rette for at fersk fisk kan bli fraktet med fraktfly og passasjerfly herfra og likeså med den kommende nye store flyplassen i Lofoten. De såkalte «Dødstrailerne» må bort fra norske veier.

Bygger man en ny lufthavn med RWY lengde på ca. 2200 meter vil man være sikker på at man ikke får restriksjoner på T/O vektor på Medium Range passasjerfly som B737, men for en fullastet A321 så spiller vær og vindforhold inn, men på en standard dag trenger den ca. 2500 meter v/havoverflaten.

Økes lengden til 2700 meter vært nok til å ta ned en god del fraktfly. Som vi vet er det store mengder med fersk fisk som blir sendt fra Nord-Norge på trailere. I dag ser vi mange "Dødstrailere" fra Øst-Europa som frakter fersk fisk fra Helgeland og Nord-Norge til både Oslo og Baltikum, for videre frakt til Russland og Fjerne Østen (Japan, Sør Korea og Kina). Denne burde våre folkevalgte sørge for at den kommer fortest mulig over på fly der den kommer fra! Med en banelengde på 2200 meter kan fraktfly som A330 og B777 ta med seg like mye fisk som 3 fullastede «Dødstrailere», ca 90 tonn, men vil da ha en begrenset rekkevidde, som muligens gir dårlig økonomi med store fraktfly. Med 2700 meter RWY vil slike fly kunne frakte fersk fisk veldig langt!

Men jeg forstår at man nå planlegger for ny lufthavn på 2200 meter, og hvis jeg har forstått det riktig, så er det mulighet for forlengelse av rullebanen i Mo i Rana. Legger man til rette for at fersk fisk kan fraktes med fly kan dette både skape nye arbeidsplasser i distriktene, både på transportsiden og på et kommende mottakslager ved/på lufthavnen. Jeg tror man minsker problemet med «dødstrailere» på norske veier, som både sparer menneskeliv og helsekostnader, kostbare bergingsaksjoner og miljø. Dette fører igjen til at driftsøkonomien på den nye lufthavnen blir bedret ved en høyere flytrafikk. Dette er en vinn-vinn-vinn situasjon/mulighet.

NHO Luftfart

Jeg registrerer at Administrerende direktør i NHO Luftfart, Torbjørn Lothe, og forhenværende styreleder i NHO Luftfart, Lars Kobberstad, har ved flere anledninger uttalt seg negativt i media rundt ny stor lufthavn i Mo i Rana. Torbjørn Lothe jobbet for en del år siden som Ruteplanlegger og senere Rutesjef for Widerøe, og Lars Kobberstad var Direktør i Widerøe frem til februar 2015. Nåværende styreleder i NHO Luftfart, Stein Nilsen, er ny Direktør i flyselskapet Widerøe.

På bakgrunn av dette må man vurdere om NHO Luftfart har og har hatt interesser i saken om ny stor Lufthavn i Mo i Rana, som vil komme til å terminere dagens Widerøe-Monopol for rutene på Helgeland.

Etter mitt syn har de hatt personlige og økonomiske interesser i denne saken, og man burde tilsidesette innspill som har kommet fra NHO Luftfart, da man kan mene at de er inhabile i dette spørsmålet.

Stortingsmeldingen om NTP 2014-2023

Denne ble behandlet 18/6-13, og publisert 19/6-13, hvor det i kapittel

4.2.4 står:

"Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ser positivt på at Avinor planlegger videre med sikte på en investering i ny lufthavn på Helgeland i Mo i Rana og ny lufthavn i Hammerfest, og at det blir arbeidet videre med utredninger av spørsmålet om ny løsning for lufthavn i Lofoten. Disse medlemmer legger i tråd med regjeringens forslag til grunn at Avinor vil bli tilført midler for å kunne gjennomføre investeringer i nye lufthavner på Helgeland og i Hammerfest. Disse medlemmer forutsetter en god framdrift i planleggingen av disse, men vil understreke at utbyggingsprosjektene fra myndighetenes side vil bli behandlet i sammenheng med hvert enkelt prosjekt.

Disse medlemmer viser videre til at en bredere vurdering av regionale konsekvenser av eventuell endring i lufthavnstruktur, vil være en del av det videre arbeidet. Disse medlemmer støtter regjeringens forslag og forutsetter en god framdrift både i Avinors videre planlegging av nye lufthavner og i regjeringens arbeid med avklaringer og en bredere vurdering av regionale konsekvenser.

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2012-2013/inns-201213-450/?lvi=0#a1.2.2.19>

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om Helgeland lufthavn i innstillingens kapittel

15.8.4.

Helgeland lufthavn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet allerede i Innst. 269 S (2001–2002) fremmet forslag om å støtte arbeidet med å få til en ny stamflyplass i Nord-Helgeland. Disse medlemmer er fortsatt positive til en ny stamflyplass for Helgelandsregionen, og forventer at Avinor som har behov for å styrke selskapets finansielle situasjon realiserer sine planer om ny stamflyplass når dette kommer på plass. Ny flyplass i Mo i Rana bør realiseres basert på krav til regularitet og passasjergrunnlag i regionen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at for å legge til rette for ytterligere vekst i Helgelandsregionen, er det et behov for en samordnet flyplasstruktur. Dette vil bedre forholdene for viktig lokalt næringsliv som fiskeri, reiseliv, offshore-næring og tradisjonell industri. Disse medlemmer mener at ny lufthavn på Helgeland bør realiseres så raskt som mulig, lokalisert på Hauan i Mo i Rana."

I kapittel 1.2.3 har Høyre sine merknader om luftfart:

«Effektivisering av flyplasstrukturen

For å sikre at flyplasstrukturen er mest mulig rasjonell, mener disse medlemmer at det er på tide med en gjennomgang. Et eksempel på behovet for rasjonalisering er ny stamflyplass Helgeland. For å legge til rette for ytterligere vekst i Helgelandsregionen er det et behov for en samordnet flyplasstruktur. Dette vil bedre forholdene for viktig lokalt næringsliv som fiskeri, reiseliv, offshore-næring og tradisjonell industri. Disse medlemmer mener at ny stamflyplass Helgeland må realiseres så raskt som mulig, lokalisert på Hauan, Mo i Rana.»

I kapittel 6.6.2

Finansielle rammevilkår for Avinor

«Komiteen viser til Eiermeldingen for Avinor AS, der regjeringen tar sikte på å komme tilbake til Stortinget i løpet av 2014 med en oppdatering av fremdriften i Avinors investeringsplan og en fornyet vurdering av de finansielle rammevilkårene for Avinor. Komiteen har også merket seg at regjeringen varsler at Avinor vil bli tilført midler for å kunne gjennomføre investeringer i ny lufthavn på Helgeland i

Mo i Rana og ny flyplass i Hammerfest.»

Ut fra dette så er det bred enighet om ny stor flyplass på nasjonalt politisk nivå. På lokalt nivå vil man mene noe annet. Jeg mener at politikere må ta en rask beslutning om realisering, og det vil være en upopulær avgjørelse lokalt men være til stor nytte for samfunnet nasjonalt, og dette må vektlegges høyere.

Bevilgninger

Jeg håper Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, Avinor, Samferdselsdepartementet, Stortinget og Regjeringen snart blir enig om bygging av ny stor Lufthavn både på Helgeland, Lofoten og eventuelt andre steder man finner det fornuftig med nye større Lufthavner. Dette vil gi disse distriktene et solid løft som de antakelig sårt trenger. Dette vil være med på å bygge et Norge for fremtiden! Derfor håper jeg snart man setter sluttstrek på videre utredninger og rapporter rundt ny stor Lufthavn ved Mo i Rana, og bestemmer seg for å bevilge de nødvendige midlene som skal til. Det kan da ikke være nødvendig å trenere denne saken lengere. Prosjektet blir bare dyrere for alle parter.

Frode Husnes
Jessheim