
Fra: Mosjøen Næringsforening/Bjørn Larsen <post@mosjoennf.no>
Sendt: 19. januar 2016 10:51
Til: postmottak SD; Karlsen Tom Cato
Emne: Felles høring fra 12. Kommuner - Ringvirkningsanalysen
Vedlegg: Høringssvar rapport Regionale konsekvenser av en endring av lufthavnstrukturen på Helgeland - 12 kommuner.pdf; Innbyggere Helgeland 2015.pdf

PLANLAGT FLYPLASS PÅ HAUAN: Høringssvar fra et flertall av kommunene på Helgeland

Samferdselsdepartementet har, som kjent, sendt Utbanets ringvirkningsanalyse av «Eventuell endring av lufthavnstrukturen på Helgeland» ut til høring. Departementet har bedt Nordland fylkeskommune koordinere høringssvarene fra kommunene, og fylkeskommunen skal behandle sin høringssuttalelse til ringvirkningsanalysen på samlingen i begynnelsen av mars.

Vedlagt ligger høringssuttalelsen fra 12 kommuner, som til sammen representerer et flertall av både antall kommuner og antall innbyggerne på Helgeland. Konklusjonen i denne høringssuttalelsen er at dagens flyplass-struktur gir det beste tilbudet til befolkningen, og man ber departementet sikre at dagens flyplass-struktur opprettholdes og utvikles.

Høringen er sendt fylkeskommunen.

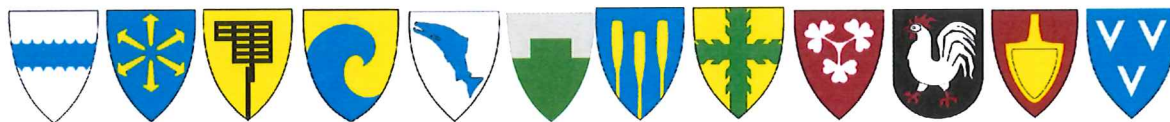
På vegne av ordførerne i Alstahaug kommune, Bindal kommune, Brønnøy kommune, Dønna kommune, Grane kommune, Hattfjelldal kommune, Herøy kommune, Leirfjord kommune, Sømna kommune, Vefsn kommune, Vega kommune og Vevelstad kommune.

Bjørn Larsen

Innbyggere pr. 01.01.2015

Bindal	1482
Sømna	2063
Brønnøy	7934
Vega	1225
Vevelstad	510
Herøy	1737
Alstahaug	7454
Leirfjord	2188
Vefsn	13352
Grane	1458
Hattfjelldal	1533
Dønna	1407
	42343

Nesna	1871
Hemnes	4528
Rana	26078
Lurøy	1917
Træna	486
Rødøy	1269
	36149



Hørings svar, ringvirkningsanalysen «Eventuell endring av lufthavnstrukturen på Helgeland»

Innledning

I dette hørings svaret vil vi først kort gjøre rede for kortbanenettets avgjørende betydning for befolkning og næringsliv i Midt- og Sør-Helgeland. Vi vil deretter kommentere innholdet i ringvirkningsanalysen, og spesielt gå inn på det vi mener er de viktigste funnene som nå dokumenteres: En eventuell endring i lufthavnstrukturen vil være samfunnsøkonomisk ulønnsom, og bygging av en ny lufthavn på Hauan vil innebære en uakseptabel regional omfordeling der Midt og Sør-Helgeland betaler en høy pris for en moderat vekst i Rana. Avslutningsvis peker vi på det vi mener er enkelte svakheter i rapporten, som særlig omhandler konsekvenser for befolkningens helsetilbud, samt helseøkonomi for Helse Nord RHF.

1. Kortbanenettets betydning

Kortbanenettet på Helgeland spiller en vesentlig rolle i utviklingen av næringsliv og bosetting mm. Flyplassene både i Brønnøysund, Sandnessjøen og Mosjøen er viktig infrastruktur som må være på plass ift fortsatt samfunnsbygging.

Bygging av ny stor lufthavn på Hauan vil kunne rokke ved dette bildet, jfr. nedenfor. For Mosjøen og omegn spesielt vil en eventuell nedleggelse også påvirke muligheten for et forsvarlig helsetilbud. Dette er forhold som for første gang er vurdert i Ubanets ringvirkningsanalyse, og vi er tilfreds med at våre synspunkter får full støtte og er grundig dokumentert. Dette har så langt manglet debatten om lufthavnstruktur, og det er derfor fornuftig at dette nå er gjort som en del av den forestående beslutningsprosess.

2. Kommentarer til ringvirkningsanalysen

Ringvirkningsanalysen tar for seg de vesentligste momenter som Departementet ba om i sin anbudsutlysning. Det er svært viktig at det nå foreligger faktabasert informasjon om både konsekvenser for Helgeland-regionen og de samfunnsøkonomiske konsekvenser av en betydelig investering i ny stamflyplass med tilhørende nedlegging av i første omgang Mosjøen Lufthavn Kjærstad. Hvor vidt dette også kan bli en realitet for andre flyplasser på Helgeland kan det også spekuleres i (Se Avinors strategi 2015-2019 hvor det foreslås at alle kortbaneflyplasser med reisetid til nærmeste stamflyplass på 2,5 timer eller mindre legges ned)

Analysene som danner grunnlag for de konklusjoner som er dratt, framstår som faglig solid og velbegrunnet, og bygger både på empirisk grunnlag, sammenlignende analyser og intervju og

samtaler med berørte parter. Totalbildet er derfor betryggende, og det bekrefter i stor grad antakelser mange har hatt, og avkrefter samtidig mindre fullstendige planer andre har forsøkt å selge inn. Departementets bestilling av uavhengig og upartisk informasjon kan derfor forhåpentligvis bringe prosessen inn på et korrekt og realistisk spor hvor hele Helgeland hensyn tas, og ikke bare interesser for et mindretall av både kommuner og befolkning.

2 A. En eventuell endring av lufthavnstrukturen på Helgeland er ulønnsom

Analysen dokumenterer på en grundig måte at en eventuell endring av lufthavnstrukturen på Helgeland er ulønnsom, og aller mest dersom Kjærstad legges ned. Det er med basis i forventet trafikkutvikling fram mot 2055 ikke noe samfunnsmessig eller kommersielt grunnlag for verken å bygge en ny stamflyplass på Helgeland eller å legge ned noen av de nåværende kortbaneflyplasser.

Analysen viser at prosjektet blir samfunnsmessig ulønnsomt ved en investeringskostnad på MNOK 1168. Når prosjektet nå er anslått til å koste minst MNOK 2249 (pluss finansieringskostnader og prisstigning), forverres det samfunnsøkonomiske regnestykket vesentlig, og det framstår for oss som uforståelig om Regjering og Storting vil gå videre med et slikt prosjekt.

Departementet bør sørge for en oppdatering fra Urbanet på den samfunnsøkonomiske analysen nå etter at kostnadsoverslaget er kjent, slik at det eksakte samfunnsøkonomiske tap kan klarlegges, herunder effekter av også nye, lavere trafikkprognoser fra Avinor.

2 B. Ved bygging av Hauan betaler Midt- og Sør-Helgeland en høy pris for at Rana skal få moderat vekst

Rapporten dokumenterer regionale virkninger av en eventuell endring av lufthavnstruktur. Oppsummert ser vi at bygging av ny flyplass på Hauan innebærer en uakseptabel regional omfordeling. Rapporten sier: «Det synes dermed klart at begge alternativer til dagens lufthavnstruktur, det vil si både bygging av Hauan med videreføring og med nedleggelse av Kjærstad, vil medføre en tydelig forskyvning av det næringsmessige tyngdepunktet mot Mo i Rana. Mo i Rana er allerede i dag det klart største næringsmiljøet i regionen. Det kan ikke utelukkes at en ytterligere faktisk og relativ styrkning av Mo i Rana vil utløse dynamiske virkninger som vil forsterke de regionale fordelingseffektene.» (side 72)

Dette er sterke ord som ikke kan misforstås. Vi mener like fullt at rapporten undervurderer utfordringene næringslivet i vår region vil få som følge av en eventuell ny lufthavnstruktur.

Midt- og Sør-Helgeland må betale en høy pris gjennom:

- Redusert verdiskaping

Rapporten viser at en endring av lufthavnstrukturen i stor grad forskyver økonomisk tyngdepunkt på Helgeland og gir en betydelig konkurranseulempe til bedrifter utenfor Rana-regionen. Vi vil peke på både hoteller/overnattingsbedrifter, eksportorienterte små og mellomstore bedrifter, foruten hjørnesteinsbedriften Alcoa og olje/gass klyngen i Sandnessjøen.

- Problemer med rekruttering

Rapporten har dessverre ikke analysert utfordringene virksomheter i vår region vil få med rekruttering av kompetanse og arbeidskraft dersom lufthavnstrukturen endres. For kompetansebedrifter, helsevesen og offentlig forvaltning, vil framtidig suksess i stor grad avhenge av evnen til å tiltrekke seg de riktige ansatte. For grupper det er konkurranse om i dag, vil dette forsterkes negativt for midt- og sør Helgeland ved en nedleggelse av Mosjøen Lufthavn og eventuelt andre kortbane plasser i regionen.

- Fraflytting

Rapporten dokumenterer at sysselsettingseffekt og bosetting vil bli sterkt influert av en endring av lufthavnstruktur. Det framgår at om en stor flyplass på Hauan bygges, vil Rana-regionen kunne øke sin befolkning med i overkant av 2000 personer, mens Mosjøen og Vefsn vil få en reduksjon i sitt innbyggertall og Alstahaug en nullvekst. Altså nok en omfordeling i regionen hvor en del høster fordeler på bekostning av andre deler av regionen. Tallene i rapporten er tydelige, men basert på erfaring fra andre regioner, kan man anta at også de fremlagte tall er undervurdert. Vi finner det svært beklagelig at det vurderes å bruke et betydelig antall milliarder offentlige kroner i et samfunnsøkonomisk ulønnsomt prosjekt for å oppnå regional omfordeling.

- Utrygghet gjennom svekket helseberedskap

Rapporten dokumenterer at befolkningen på Midt- og Sør-Helgeland vil få svekket helseberedskap dersom Kjærstad legges ned. Vi mener dette er en uakseptabel konsekvens, som i tillegg er undervurdert i rapporten. Den faglige vurderingen som er gitt i rapporten er «middels negativ», til tross for at det er dokumentert at et betydelig antall av de ambulanseflytransporter som gjennomføres i løpet av et år er «av høyeste hastegrad», det vil si livreddende. At tap av menneskeliv anslås som «middels negativt» er for oss uforståelig, dette må definitivt vurderes som «sterkt negativt».

2 C. Svakheter med analysen

Helseberedskapen

Rapporten dokumenterer at akutt- og hasteoppdrag med luftambulanse fra Mosjøen utgjorde 57 oppdrag i 2014. Dette tallet varierer fra år til år, og har noen år vært betydelig høyere.

Utredningene beskriver ganske korrekt at «For oppdrag som graderes som akutt og haster er tiden kritisk. Det kan være alvorlige hodeskader eller hjerteinfarkt hvor tiden vil være avgjørende for utfallet. Konsekvensene av lenger transporttid for pasientene vil variere mellom oppdragene, men lenger transporttid vil bety økt risiko for pasienten.»

Svekket beredskap på grunn av lenger respons- og transporttid er mest alvorlig for de pasientene som trenger det aller mest: De akutte tilfellene når det står om liv.

Likevel fastsetter utredningen at konsekvensene ved en nedlegging av Kjærstad kun til «middels negativ». Dette finner vi direkte uakseptabelt. Hvor mange liv skal risikeres og settes på spill før en slik beregning skal være såkalt «sterk negativ»?

Videre sier rapporten ikke noe om de økonomiske konsekvenser for Helse Nord RHF. Det må antas at store deler av befolkningen på Midt og Sør Helgeland vil velge å benytte seg av sykehustilbudet sør for oss, om flyplass-strukturen endres. Det vil for ca. halvparten av Helgelands befolkning være enklere og mer komfortabelt å nytte tilbudet fra Helse Midt-Norge RHF med sykehus i Namsos, Levanger og ikke minst Trondheim i stedet for Bodø og Tromsø. Denne betydelige pasientlekkasjen vil kunne få negativ betydning for helsetilbudet i hele Nord Norge, da redusert pasientantall vil kunne føre til for lite pasientgrunnlag for en del spesialisthelsetjenester, samt for medisinstudiet ved Universitetet i Tromsø. De økonomiske effekter av slik pasientlekkasje er heller ikke vurdert, og etter ordningen med fritt sykehusvalg er innført, vil de potensielle kostnader med kjøp av behandlingsplasser utenfor helseregionen kunne bli betydelige.

Trafikkanalysen

Vi mener beregningene av trafikkgrunnlaget for en ny flyplass på Hauan er for optimistiske. Det har vært gjort ulike forsøk på å «pynte» på fremlagte tall i positiv retning, uten at dette kan tillegges noe

vekt. Disse tillegg analyser er oppdragsforskning med svært smale oppdragsmandater som er laget for å få ønsket resultat. Vi formoder departementet ser irrelevansen i å lage sammenlignende analyser med flyplasser hvor alternative reisevalg er ikke-eksisterende, så som f.eks. Alta og Kristiansund. Vi noterer at Avinors trafikkprognoser legges til grunn. Vi stiller likevel spørsmålsteget ved hvor oppdaterte disse er, og om tallene som er lagt til grunn lenger er realistiske. Utviklingen i flytrafikken har snudd fra langvarig økning til en forsiktig nedgang. Videre er det nylig fattet politiske vedtak med formål å ytterligere redusere flytrafikken gjennom grønne skatter. Dette forsterker behovet for å gjennomgå trafikkprognoser på nytt og justere de til et realistisk nivå.

Det er også hevdet fra enkelte at det er et uforløst turistpotensiale som kan tilføre ny trafikk. Med en lokalisering i nordøstre utkant av regionen, vil turisttrafikk til Helgelandskysten være lite aktuelt, og skiturister til svenske vinterdestinasjoner har alternative reisemuligheter til eksisterende flyplasser i Sverige. Likevel viser det seg at dette er et marginalt marked, selv om tilbudet allerede er etablert. For turisme på Helgelandskysten er lokaliseringen av flyplassene i Brønnøysund og Sandnessjøen ideell og fungerer allerede i dag som naturlige innfallsporter. Man bør også vurdere den samfunnsøkonomiske logikk i å bruke norske offentlige investeringer for å styrke svensk reiselivsnæring.

Undervurdert lekkasje til tog

I delrapporten om trafikkanalyser fastslår utredningen (side 38) at «Ved nedleggelse av Mosjøen lufthavn vil bil og tog framstå mer attraktivt på reiser til Trondheim og Bodø enn i dag, noe som sannsynligvis vil gi nedgang i det totale flytrafikkvolumet fra Mosjøen influensområde.» Videre «forutsetter» Utrederne at 20 % av dagens flyreiser fra Mosjøen til Trondheim, og 10 % av dagens flyreiser fra Mosjøen til Bodø vil erstattes av bil- og togreiser.

Det forklares eller dokumenteres ikke hvorfor man legger disse prosentene til grunn.

Vi mener anslagene på overgang til tog- og biltrafikk er undervurdert. Vi tror et mer realistisk anslag vil være at opptil 80-90 % av dagens flytrafikk til Trondheim heller vil velge alternative transportmåter. For reiser Mosjøen-Bodø må man påregne bortimot 100% overgang til jernbane, da reisetid Mosjøen/Hauan/Bodø med fly og Mosjøen/Bodø med tog vil være tilnærmet lik, men jernbane vil bli betydelig billigere, både den direkte billettprisen og ikke minst om indirekte kostnader som reisetid, transport til flyplass og parkering legges til. Undersøkelser gjort blant næringslivsaktører i Vefsn, gjennomført for Mosjøen og Omegn Næringsforening av Opinion, indikerer at lekkasjen vil ligge minst på dette nivå. Kostnader ved bruk av Hauan med økt reisetid, transportkostnader, parkering med mer, gjør at alternativet tog framstår som mer lønnsomt og attraktivt for reisende til både Bodø og Trondheim.

Videre savner vi en mer inngående analyse av konsekvensene for Bodø Lufthavn og Trondheim Lufthavn ved en eventuell utbygging av stamflyplass i Rana. Både direkte tapt transfertrafikk om mindre transitt-trafikk vil kunne påvirke rutetilbud og dermed føre til et dårligere tilbud for reisende fra disse to lufthavnene, samt føre til reduserte inntekter som vil påvirke Avinors driftsresultat negativt. Dette begrunnes i at det meste av dagens vel 60.000 passasjerer som benytter Mosjøen Lufthavn samt en betydelig andel av de ca. 100.000 reisende fra Mo i Rana ikke vil reise via Trondheim og Bodø ved en endring av strukturen som medfører nedleggelse av Mosjøen og bygging av Hauan. Effekten på Avinors driftsresultat vil etter vårt syn bli betydelig større enn de anslag som er brukt i Ringvirkningsanalysen.

Konklusjon:

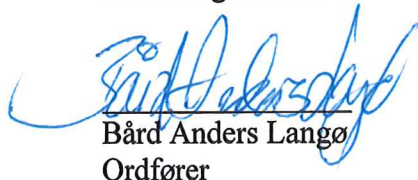
Basert på den negative effekt som er dokumentert gjennom ringvirkningsanalysen, det svake trafikkgrunnlaget som er tilstede, samt de svært høye anleggskostnader som er dokumentert av Avinor, er kommunene på Midt og Sør-Helgeland av den klare oppfatning at dagens lufthavnstruktur bør bestå. Den gir et godt grunnlag for å videreutvikle næringslivet og sikre bosetting, samt et godt helsetilbud for befolkningen. Den samfunnsøkonomiske effekten er også sterkt negativ, og vi er spesielt bekymret for den regionale omfordeling av økonomien på Helgeland en utbygging av Hauan og nedleggelse av en eller flere kortbaneflyplasser vil medføre.

En utbygging av Hauan vil gi moderate vekstimpulser for Rana-regionen, som betales gjennom en meget høy pris for resten av Helgeland.

Vi ber derfor departementet sikre at dagens struktur opprettholdes og utvikles og at man i tillegg investerer i videreutvikling av jernbane og vei i regionen.

Med vennlig hilsen

Alstahaug kommune



Bård Anders Langø
Ordfører

Bindal kommune




Britt Helstad
Ordfører

Brønnøy kommune



Johnny Hansen
Ordfører

Dønna kommune



John Erik S. Johansen
Ordfører

Grane kommune



Bjørn Ivar Lamo
Ordfører

Hattfjelldal kommune



Harald Lie
Ordfører

Herøy kommune



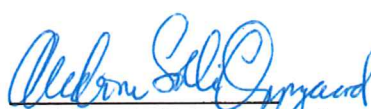
Arnt Frode Jensen
Ordfører

Leirfjord kommune



Ivan Haugland
Ordfører

Sømna kommune



Andrine Solli Oppegaard
Ordfører

Vefsn kommune



Jann-Arne Løvdahl
Ordfører

Vega kommune



Andre Møller
Ordfører

Vevelstad kommune



Kari Anne Bøkestad
Andreassen
Ordfører