



Sogn og Fjordane Fylkeskommune
Askedalen 2

6863 LEIKANGER

Att: Ole Ingar Hagen Hæreid

Dykkar ref

Vår ref (oppgje ved svar)
15/10385

Dato
09.09.2015

Innspel og synspunkt på høring om framtidig lufthamnsstruktur

Vi viser til brev av 17. juni i år og til påminning i e-post frå 3. september.

Gloppen kommune viser til tidlegare innsendte merknader til flyplasstrukturen i Sogn og Fjordane, seinast i brev av 1. desember 2014, ref nr 14/14802.

Gloppen kommune har ilag med næringslivet i Nordfjord danna «Næringsalliansen for Sandane Lufthamn Anda». Næringslivet har engasjert Oslo Economics i arbeidet med å sjå på konsekvensane av rapporten «Lufthamnstruktur 20. mai 2015 Avinor».

Oslo Economics (OE) har analysert kva betydning dei lokale lufthamnene i Sogn og Fjordane har for næringslivet i regionen, med spesiell vekt på flyplassen i Nordfjord. OE dokumenterer i tillegg svakheiter ved dei tal Avinor legg til grunn for å berekne flyplassane si økonomiske bærekraft. Det fylgjande er ei oppsummering av dei viktigaste konklusjonane i ein utvida rapport som vert framlagt hausten 2015:

- Avinor synes å legge feil premisser til grunn når dei vurderer flyplassen si framtid. Her vert lagt til grunn både samfunnsøkonomiske berekningar, analysegrunnlag for vidareutvikling av flytrafikk og viktigheita av et bærekraftig næringsliv framover. Avinor har òg eit feilaktig innblikk i infrastruktur mulighetene til næringsliv i Sogn og Fjordane.
- Politiske vedtak avgrensar trafikken frå flyplassen på Sandane. Etterspørselen er større enn kva som vert dekt av dagens rutetilbod.
- Næringslivet i Nordfjordregionen vil betale prisen for nedlegging av flyplassen, gjennom redusert omsetning og flytting/nedlegging. Både sysselsetting og verdiskaping vil råke hardt.

Politiske vedtak avgrensar trafikken på Sandane – det er grunnlag for utvikling og auka trafikk

Ei spørjeundersøking i regi av OE støttar at den faktiske etterspørselen etter flyreiser på Sandane er større enn kva trafikken tilseier. Manglande avgangar gjer at Sandane i større grad enn andre lufthamner i regionen vert valt bort. Brukarane av Sandane er meir enn andre opptekne av å få fleire avgangar og auka setekapasitet på eksisterande ruter.

Dette tyder på at det per i dag er ein udekket etterspørsel etter flyreiser frå Sandane lufthamn. Forklaringa kan vere at talet på passasjerar i stor grad vert bestemt av det konkrete tilbodet departementet etterspør i anbodskonkurransen om dei regionale flyrutene.

I klartekst:

- Det er politiske vedtak som bestemmer trafikktalet, ikkje tilbod/etterspørsel.
- Det lave passasjeretalet er derfor missvisande, og ueigna som mål på etterspørsel.
- På morgon- og ettermiddagsruter synest det å vere grunnlag for ei vidareutvikling av flytilbodet på Sandane.

Næringslivet og lokalsamfunnet betalar ein høg pris for nedlegging av lokale lufthamner

Spørjeundersøkinga viser at dei lokale lufthamnene har mykje å seie for næringslivet i Nordfjordregionen. Dersom den lokale lufthamna forsvinn, melder bedriftene at:

- 55 prosent forventar ein reduksjon i omsetning
- 1 av 10 seier bedrifta vil flytte eller vert lagt ned.

Det synest som om Avinor har valt å snevre inn muligheitsrommet på eit for tidlig tidspunkt i sine analysar. Dette er særleg problematisk då utrekning av støttebeløp og talet på passasjerar vert tillagt vekt, sjølv om dei i liten grad verkar å reflektere relevante samfunnsøkonomiske storleikar.

Debatten er basert på feil premisser

Avinor nyttar berekningar av FOT-tilskot per passasjer som grunnlag for å vurdere flyplassen si økonomiske bærekraft. OE finn teikn som tyder på at Widerøe driv strategisk prising av lufthamnene. FOT-tilskot per passasjer blir då eit resultat av korleis anboda er utforma, og reflekterer ikkje dei faktiske kostnadene og den faktiske etterspurnadn etter flyreiser på dei ulike lufthamnene. Det er derfor grunn til å stille spørsmål ved bruk av tilskota som avgjerdsgrunnlag for den framtidige lufthamnstrukturen.

Samfunnsøkonomiske prinsipp må være førende for valg av lufthavnstruktur

Bildet av kva flyplassar som framstår som lønnsame endrar seg, avhengig av kva tal ein vel å trekke frem. Sandane framstår eksempelvis som svært ulønnsam om vi ser på FOT-tilskotet, medan ruta t/r Oslo framstår som lønnsam om vi samanliknar inntekter og kostnader per passasjer, uavhengig av FOT-tilskotet. I eit samfunnsøkonomisk perspektiv er det dei faktiske inntekter og kostnader som er relevante storleikar.

Geografien i Sogn og Fjordane tilseier at vi ikkje bør oversjå muligheita for å behalde dagens lufthamnstruktur (det såkalla «nullalternativet») som eit reelt alternativ. Med dagens kvalitet på infrastrukturen i Sogn og Fjordane har ikkje analysar kunne forsvare ei nedlegging av lufthamner på Vestlandet basert på samfunnsøkonomisk lønnsemd.

Ei utbetring av vegar kan snu om på det samfunnsøkonomiske reknestykke. Vi må likevel vere klar over opsjonsverdien som ligg i det å vente med å gjennomføre endringar i lufthamnstrukturen til eventuelle vegar er på plass. Først då vil vi kunne sjå korleis folk tilpassar sitt reisemønster.

Om lufthamner vert langt ned før infrastrukturen kan sørgje for eit tilstrekkeleg godt alternativ, risikerer vi å påføre regionen store og irreversible kostnader.

Med helsing

Anders Ryssdal
ordfører

Knut Roger Berge Nesdal
nærings sjef
tlf. 480 40 825

Dette er eit elektronisk brev som blir sendt utan signatur.