

Utkast til hørings svar fra Nordland fylkeskommune

SAMMENDRAG

BAKGRUNN

Avinor la i 2014 frem rapporten «Avinor i Nordområdene». Første revisjon av rapporten fortas nå, og forslag til ny versjon er sendt Nordland fylkeskommune. Alle de tre nordligste fylkeskommunene er bedt om å gi tilbakemelding på forslaget. Frist for tilbakemeldingene er 31. oktober d.å.

Avinor planlegger deretter publisering av endelig dokument i desember. Avinor er et heleid statlig aksjeselskap som har ansvar for de 45 statlige flyplassene. I tillegg til flyplassene driver Avinor kontrolltårn, kontrollsentraler og annen teknisk infrastruktur for sikker flynavigasjon.

Avinor er selvfinansiert. Hovedinntektene er avgifter fra flyselskapene og passasjerer, samt kommersielle inntekter som utleie av areal til for eksempel taxfreebutikker, servering, parkering og flyplasshotell.

Flyplassvirksomheten drives med kryss-subsidiering, det vil si at flyplasser med overskudd bidrar til å finansiere flyplasser med underskudd. Det er i dag 27 lufthavner i Nord Norge inkludert Værøy helikopterplass. Narvik lufthavn Framnes ble lagt ned 1.april 2017, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

I 2017 var det totalt over 7,3 millioner passasjerer på disse flyplassene (rute-, charter og offshore), og totalt over 170 000 flybevegelser. Bakgrunnen for arbeidet med rapporten «Avinor i Nordområdene» (2014) var de store og raske endringene som skjedde i nord. Revideringen har fått navnet «Avinor og Nordområdene mot 2040» og er initiert av Avinor selv. Den er ikke en del av de vanlige NTP – prosessene hvor Avinor deltar sammen med de andre transportetatene. I prosessen har det vært avholdt møter med en rekke aktører som er viktige i Nordområdene. Nordland fylkeskommune har deltatt på flere møter med Avinor i prosessen, og regionrådene har fått mulighet både til å møte Avinor og å komme med skriftlige innspill. **Disse ligger vedlagt saken.**

PROBLEMSTILLING

Avinor la frem sin første rapport i 2014. Rulleringen bygger på samme formål. Det var et overordnet mål å skape bærekraftig vekst og utvikling i Nordområdene. Utvikling av luftfartstilbudet er av avgjørende betydning i denne sammenheng.

Fra rapporten heter det at (sitat): «hovedformålet med denne rapporten og Avinors arbeid med en Nordområdestrategi er å få økt innsikt i landsdelens utfordringer og muligheter og utvikle Avinors tjenester til å løse samfunnsoppdraget i landsdelen best mulig» (fra første rapport 2014).

Avinors strategi for arbeidet i nordområdene bør omfatte både nasjonale hensyn i området, men også regionale hensyn. Formålet må være å styrke Nord-Norges samlede vekst og utvikling – ut over det som fanges opp av øvrige nasjonale strategier. Avinors nordområdestrategi må derfor ikke bare ha som mål å gi Nord-Norge et tilbud innenfor luftfart som samsvarer med øvrige nasjonale forventninger, men bør i tillegg omfatte strategiske satsinger der det kan utløse nye vekstpotensialer på tvers av grensene i nord. Nordområdestrategien til Avinor må altså romme noe mer enn den vanlige driften av flyplassene i Nord-Norge.

I Norge har vi hatt en nasjonal nordområdestrategi siden 2006, noe som også har medført at underliggende nasjonale etater og institusjoner har utarbeidet egne strategier. En fellesnevner i strategiene siden 2006 har vært (det uforløste) potensialet her nord, med tanke på ressurser, utvikling og verdiskaping.

Til daglig er det mange som tar dette potensialet i bruk, og selvfølgelig særlig de som bor i landsdelen. Nord-Norge har en spredt befolkning og vi finner små og store samfunn langs hele kysten. Avinor sin infrastruktur spiller her en avgjørende rolle enten det er for næring og samfunnsliv, eller for innbyggerne sine behov for å komme seg til for eksempel et større sykehus. Landsdelens geografi og klimatiske forhold gjør at bruk av fly er avgjørende med tanke på reisetid.

Som Avinor helt korrekt påpeker, er den økonomiske veksten i Nord-Norge god. Vi har en fiskeri- og oppdrettsnæring som metter verden. Store olje- og gassfelt og –reserver i havet. En natur som verden reiser til for å se og ta del i. Det noen ser på som stein og berg, ser andre på som viktige mineraler for verdens teknologiutvikling. Verdens reneste industri basert på vannkraft. Dette har medført at Nordland over tid har blitt stadig viktigere for Norge. Økonomisk går det svært godt i Nordland, noe landet nyter godt av. Arbeidsledigheten i Nordland har gått fra lav, til enda lavere. Det skapes flere arbeidsplasser. Avinor spiller en nøkkelrolle for å realisere de store muligheter for Nordland når det gjelder fremtidig luftfart. Oppstart av nye flyplasser på Hauan, i Lofoten og Bodø, samt endret drift av Evenes gir nye muligheter for nordlandssamfunnet. Utviklingen av alle disse fire flyplassene er viktige for utviklingen av nordområdene.

I Bodø har vi nå et av de viktigste infrastrukturprosjektene vi har i nordområdene de neste tiårene. Det er viktig at Avinor bidrar til å utvikle lufthavnen Bodø som en logistikkhub som kobler havn, jernbane og veg sammen. I Tromsø arbeides det med en ny utenlandsterminal. Det er viktig for utviklingen av reiselivet i Nord-Norge. Signaler fra våre samarbeidspartnerer er for eksempel Kina er at vi må få flere dirkete flyforbindelser til Nord-Norge. En viktig del av Avinor sin nordområdestrategi må også være aktiv tilrettelegging for at flyplasser i Nord-Norge kan frakte fersk sjømat fra kyst til marked.

Nordland har et stort potensiale for turisme. Lofoten har opplevd en eventyrlig vekst, men det er fortsatt rom for økt turisme i flere deler av fylket. Turisme utvikler seg nå til å bli en helårsnæring og det er grunn til å tro at vi vil se en fortsatt økning i turister og

besøkende til fylket vårt. Bygging og drift av en dyr infrastruktur som flyplasser bør medføre solide analyser og et godt samspill med omgivelsene.

Luftfarten er dessverre en stor bidragsyter til utslipp av klimagasser. Langdistanseflyene har fått ny teknologi i form av mer miljøvennlige motorer med lavere forbruk av drivstoff. Når det gjelder mindre fly pågår det nå utviklingsarbeid med el-fly. I følge en studie utarbeidet for Avinor kan flere enn 20 destinasjoner i Norge i nær fremtid flys av elektriske fly. Tidsrammen det er snakk om er 10 til 15 år. Det er grunn til å tro at flere av destinasjonene det er snakk om vil være i Nordland.

VURDERINGER

Nordland fylkesting berømmer Avinor for å rullere rapporten og fortsatt prioritere nordområdene.

Det er likevel enkelte punkter Nordland fylkesting ønsker å peke på for videre utvikling.

KOBLING TIL REGJERINGENS NORDOMRÅDESTRATEGI

Det er prisverdig at avinor rullerer sin nordområdestrategi. dette viser at selskapet som er et heleid statlig selskap er koblet på regjeringen sitt utviklingsarbeid i nord. nordland fylkesting mener nordområdearbeid først og fremst må ses på som en samfunnsutviklingsprosjekt. nordland fylkesting erkjenner at det er ressursene og klimaendringene i nord som gjør nord særlig interessant. samtidig har vi ikke et perfekt åpent marked som bidrar også bidrar til nok til samfunnsutviklende tiltak. i et perfekt åpent marked skulle vi kanskje kunne tro at markedskreftene selv ville bygge flyplasser og annen viktig infrastruktur. det er her koblingen mellom næring og samfunnsutvikling blir særlig viktig. avinor sitt samfunnsoppdrag (som siteres nedenfor) bør derfor berømmes;

Samfunnsoppdraget til Avinor er å sikre heile Noreg gode luftfartstenester. Dette ansvaret består i å eige, drive og utvikle eit landsomfattande nett av flyplassar for sivil sektor, og ei samla flysikringstjeneste for sivil og militær sektor.

Verksemda skal drivast på ein sikker, effektiv og miljøvenleg måte, og sikre god tilgang for alle grupper reisende.

Noreg er eit land med store avstandar og utfordrande topografi, og norsk næringsliv er internasjonalt orientert. Det betyr at næringslivet er heilt avhengig av luftfarten.

Også for busetjing, reiseliv, helsevesen, utdanning, idrett og kultur er luftfarten av stor betydning.

Nordland fylkesting vil på bakgrunn av dette fremheve at Avinor i sin nordområdesatsing må være villig til å ta i bruk enda kraftigere lut. Ikke fordi Nord-Norge behøver en tiltakspakke, men fordi Norge som nasjon behøver verdiskapingen fra Nord-Norge og fordi luftfarten spiller en viktig rolle i dette. Nordland fylkesting vedtok i

februar 2018 en egen nordområdestrategi for Nordland fylkeskommune. Avinor bør gjøre seg kjent med denne.

NYE FLYPLASSPROSJEKT

MO I RANA

Ny lufthavn i Mo i Rana er omtalt som et viktig tiltak i Avinors forslag til nordområdestrategi. I Nasjonal transportplan besluttet et bredt flertall å sette av 1,47 mrd. kroner i statlige midler til realisering av stor lufthavn i Mo i Rana, Helgeland. Forutsetningen er lokale bidrag fra Rana kommune og næringslivet på inntil 600 mill. kroner. Stortinget gikk videre inn for oppstart med lokale midler raskest mulig i første del av NTP-perioden.

Ny lufthavn vil skape helt nye muligheter for en stor eksportregionen i nord med et uforløst potensial innenfor blant annet sjømat, industri og reiseliv. Et flytilbud med stor kapasitet og lavere priser vil gi grunnlag for vekst i reiselivsnæringen i en region med mange attraksjoner. Ikke minst vil Helgeland kunne ta del i den økende vinterturismen.

Den nye flyplassen som skal bygges ved E12 like øst for Mo i Rana, vil også bli svært attraktiv for Nord-Sveriges største vintersportsdestinasjon ved E12 på andre siden av grensen. Nordland fylkesting mener Avinor må ta en fremoverlent rolle her. I handlingsplanens punkt 7 står det «starte/ferdiggjøre utbyggingen». Nordland fylkesting mener dette gir rom for usikkerhet, og forslår at ordet «startet» strykes fra handlingsplanen.

Nordland fylkesting ønsker imidlertid en presisering av teksten (s 33) om at Stortinget i beslutningen i NTP legger til grunn oppstart raskest mulig med lokale midler. Ambisjonen er fulgt opp av et svært bredt flertall i innstillingen til Statsbudsjettet for 2018:

«Flertallet er kjent med at man lokalt er utålmodige med å kunne starte opp med lokale midler. Flertallet mener på denne bakgrunn at det bør tilstrebes å ha en dialog og fremdrift om en gjennomføringsavtale som muliggjør oppstart med lokale midler så snart som mulig.»

Rana kommune og næringslivet gjennom Polarsirkelen lufthavutvikling (PLU) er godt i gang med forberedende arbeider for egen regning og risiko, og er i dialog med statlige myndigheter om en gjennomføringsavtale.

Nordland fylkesting er glad for at Avinor som en del av strategien også vil styrke de øst-vestlige flyrutene på tvers av landene i Nordområdene. Vi ønsker her at også ny flyplass på Helgeland inkluderes i mulighetene for nye øst-vestlige ruter (s 29). Det er etablert et sterkt interregionalt samarbeid langs E12-korridoren (TEN-T) fra Nordland til Finland, som omfatter en befolkning på 0,6 mill. innbyggerne og utgjør det største industribeltet nord i Norden. Regionen har vedtatt en felles grenseløs transportstrategi med ny flyplass på Helgeland som en av de prioriterte strategiske investeringene i korridoren og et felles mål om å etablere flyrute mellom de tre land.

BODØ

Bodø er i dag en stor, nasjonal lufthavn med høy aktivitet knyttet til seg. Bodø fungerer også som en hub i Nord-Norge. Infrastrukturen skal flyttes sørvestover når ny flyplass bygges, og en grønn og fremtidsrettet lufthavn skal tas i bruk fra 2025. Bodøs posisjon i nasjonal og internasjonal luftfart vil gjennom dette kunne bli ytterligere forsterket i fremtiden.

Nordland fylkesting mener at Avinor i samarbeid med regionale og lokale myndigheter, og det lokale og regionale næringslivet, må jobbe for å utvikle og forsterke Bodø lufthavn i framtiden.

Nordland fylkesting mener også at det i det videre arbeid må vektlegges å skape en sterk og multimodal logistikk-hub. Ved å samle fly, jernbane, havn og vei vil det skape store muligheter for videre vekst. Nordland fylkesting anmoder om at Avinor selv engasjerer seg proaktivt i et slikt utviklingspotensial.

Lofoten

Nordland fylkesting ønsker et eget punkt i handlingsplanen som omhandler ny lufthavn i Lofoten.

Når det gjelder ny lufthavn i Lofoten har Avinor startet arbeidet med en regional analyse om fremtidens lufthavnstruktur i Lofoten, Ofoten og Vesterålen. Arbeidet skal etter planen være avsluttet i 2020, og vil se på regionens behov og muligheter. KVU Hadsselfjorden kobles opp til arbeidet.

Nordland fylkesting forventer at ny lufthavn i Lofoten blir fulgt opp gjennom det arbeidet og forventer at det finnes en god løsning for denne regionen.

Harstad/Narvik lufthavn Evenes

Det skal etableres en fremskutt base for Forsvarets nye kampfly F-35 på Evenes. Denne skal være operativ innen høsten 2021. Et halvt år senere skal flytting av maritime overvåkningsfly fra Andøya være gjennomført. Forsvaret skal i tillegg bygge luftvern. Dette medfører betydelige investeringer på Evenes og får ifølge Avinor også konsekvenser for den sivile delen av lufthavnen. Avinor oppgir at dagens terminal har et tak på 1 million passasjerer og at ved utgangen av 2017 reiste 760.000 passasjerer over lufthavnen. Med forventninger om økt trafikk som følge av Forsvarets investeringer samt økt turisme er det grunnlag for å allerede nå se på kapasitetsutvidelse av det sivile terminalbygget. Det vil være klokt å se på dette samtidig som Forsvaret investerer i sin del av lufthavnen. Både for å oppnå synergier, for å unngå dobbeltarbeid og for å koordinere både Avinor og Forsvarets behov i en tidlig fase.

Tredje rullebane på OSL

Nordland fylkesting har over tid registrert at Avinor ser behovet for en tredje rullebane på OSL. Dette av kapasitetshensyn. Nordland fylkesting har vært positiv til dette. Slik finansieringen av det norske flyplasssystemet er organisert i dag er det viktig for Nord-Norge at OSL genererer inntekter på vegne av fellesskapet. Nordland fylkesting vil samtidig understreke at det er viktig at Avinor også bidrar proaktivt til at flere flyplasser

i Nord-Norge får internasjonale flyforbindelser. Erfaringene fra Tromsø lufthavn viser at lokalt næringsliv nyter svært godt av reiselivsvekst som følge av flere internasjonale flyruter. Nordland fylkesting forventer at Avinor bidrar med infrastruktur og markedsføring for økning av internasjonale flyruter til flere flyplasser i Nord-Norge.

Resterende lufthavner i Nordland

Nordland fylkesting har tidligere behandlet flyplasstrukturen i fylket. Denne uttalelsen ligger fast. Det er verdt å merke seg at fylkestinget går inn for å beholde alle nåværende lufthavner i fylket. Dette er behandlet i FT-sak 98/16.

Nordland fylkesting ber Avinor vurdere rullebanelengde på resterende flyplasser med tanke på at fremtidig operatør på kortbanenettet kan måtte benytte andre flytyper enn Dash 8 (som på sikt vurderes byttes ut av Widerøe).

Nordland fylkesting forslår at Avinor vurderer opprettelse av regionale flyplassutvalg hvor lokale myndigheter og næringsliv er representert. På den måten etableres det en god møteplass for videre utvikling av lufthavn og omkringliggende tjenester, særling innen reiseliv. En flyplass legger beslag på areal og besitter mye infrastruktur. Det er ønskelig at det utvikles nye og innovative løsninger (parkering, sykkelutleie, ladestasjoner, overnatting, oppbevaring, beredskap) som kommer samfunnet og de besøkende til gode.

Avinor som byggherre

Avinor oppgir totale investeringer på flyplasser i Nord-Norge til å være betydelig og i størrelsesorden 12-26 milliarder kroner fram mot 2040. Dette er avhengig av hvilke prosjekter som er mulige og som blir politisk prioritert. Nordland fylkesting ønsker å være tydelig på at vi har en forventning til Avinor om at Avinor som byggherre organiserer anbud på en slik måte at regionale og lokale entreprenører kan delta i konkurransen. For eksempel bør det vurderes å dele opp store kontrakter og det må stilles krav om at bedriftene som leverer tjenester har ordnede kontraktsforhold for sine ansatte og at de tilbyr lærlingeplasser.

Kapittel om sjømatnæringen

Det er tatt litt for lett på sjømatdelen i strategien. Det sies at veksten i sjømatnæringen knyttet til eksisterende konsepter for akvakultur er begrenset på grunn av begrenset tilgang på nye lokaliteter. At tilgangen på nye egnet areal for akvakultur er begrenset, kan nok være riktig. Men man overser at det bare i Nordland er klarert godt og vel 200 lokaliteter for lakseoppdrett og at det ligger et betydelig vekstpotensial i bedre utnyttelse av eksisterende lokaliteter. Mer enn hele Nord-Norge inkludert Nordland har status som grønn sone i regjeringens «trafikklys-system» for vekst, noe som betyr at fortsatt vekst kan tillates her.

Flyfrakt

Avinor oppfordres til å jobbe for at det åpnes for flere internasjonale direkteruter til og fra Nord-Norge, da dette vil kunne bidra til å styrke Nord-Norge og Nordområdene i framtiden.

Flyfrakt er en næring i vekst internasjonalt. Norsk sjømat utgjør en betydelig andel av markedet for flere internasjonale fraktruter. Også varer for annen industri hvor tidsaspektet har betydning fraktes med fly. Det er viktig at Avinor får kartlagt potensialet for flyfrakt til/fra Nord-Norge. Flyfrakt av sjømat kan være like miljøvennlig som hjultransport i et overbelastet veisystem. Hvis flyfrakt kan innebære at antall vogntog til Sør-Norge og Europa reduseres, vil dette kunne ha miljømessige effekter.

Avinor sitt initiativ overfor sjømatnæringen til å gjennomføre en analyse av forutsetningene for direkteflygninger fra Nord-Norge med sjømat er prisverdig. Nordland fylkesting ber om at også fylkeskommunen involveres i dette arbeidet.

Flyfrakt internasjonalt er et komplisert tema som krever betydelig kompetanse og innsikt for at det skal kunne håndteres på en god måte. Det er mange sterke aktører i ulike ledd i verdikjeden som er i en betydelig konkurranse. Det er også reguleringer på ulike områder nasjonalt/internasjonalt som gir rammer for hva som er mulig å få til både i Nord-Norge og i eksportland (for eksempel Kina).

FJERNSTYRTE TÅRN

Avinor innfører fjernstyrte tårntjeneste på 15 lufthavner, som skal driftes fra et tårnsenter i Bodø. De første fem lufthavnene som blir fjernstyrt er Røst, Vardø, Hasvik, Berlevåg og Meham. Innen utgangen av 2020 skal 15 tårn fjernstyres fra Bodø. En videre satsing forventes å omfatte flere av Avinors lufthavner.

I strategien sies det at det på sikt er Avinors ambisjon å utvide til 35 flyplasser. Det spesifiseres ikke hvor utvidelsen vil lokaliseres. Nordland fylkesting mener at Avinor allerede nå må tilrettelegge for at denne utvidelsen skjer i Bodø i et nasjonalt tårnsenter. Dette må spesifiseres. En del av hensikten med fjernstyrt tårntjeneste er effektivisering og oppbygging av kompetanse. Det er da naturlig at det bygges opp et solid nasjonalt kompetansemiljø i nærhet til operativ tjeneste. Nordland fylkesting mener videre at Avinor bør etablere sitt utviklingsmiljøet for denne type tjeneste, i umiddelbar nærhet til et slikt nasjonalt tårnsenter. Etter som vi forstår skal denne type tjeneste på sikt fremstilles for et internasjonalt marked med tanke på salg.

Kobling til universitetene

Nordland fylkesting savner en sterkere kobling fra Avinor sin side til våre to universiteter. Nord universitet og Universitetet i Tromsø er våre sterkeste kompetansemiljøer og samtidig motorer for regional utvikling. Avinor oppgir selv at de har 750 ansatte i Nord-Norge. Det anslås at i alt 11.000 arbeidsplasser skapes direkte og indirekte av luftfarten. Nordland fylkesting er forundret over at ikke Avinor har vurdert hvilket kompetansebehov luftfartsrelaterte tjenester, og deres ansatte i Nord-Norge vil ha i fremtiden.

EL-FLY

I juni i år tok det første el-flyet av i Norge. Flyet er et småfly, med kun plass til pilot og en passasjer. Den praktiske nytten er imidlertid ikke målet med flyturen, men den viste at dette er fremtidig mulighet. Avinor poengterer at Norge er særlig godt egnet til elektrifisering av luftfart. Spesielt trekkes flyplasstrukturen frem som viktig. Korte ruter med relativt få passasjerer per flygning. De første kommersielle elektriske flyene

forventes å ha begrenset rekkevidde og kapasitet. Særlig Bodø trekkes frem som en god «el-hub», med mange flyplasser i nærområdet. Nordland fylkesting mener at i arbeidet med ny lufthavn i Bodø, bør det tilrettelegges for el-fly.

Innovasjon

Regjeringen lyste ut en nasjonal konkurranse om smartere transport høsten 2017, med søknadsfrist vår 2018. I juni 2018 ble Nordland fylkeskommune annonsert som hovedvinner av konkurransen. Nordland fylkeskommune har samarbeid med Avinor, Telenor og Bodø kommune. Prosjektet Smartere Transport i Bodø ble tildelt 50 millioner kroner over 5 år. Formålet med prosjektet er å sikre en grønn og effektiv kollektivtransport i bykjernen i Bodø, både for innbyggere og besøkende. For avinor vil arbeidet i prosjektet gi mulighet til å teste ut nye måter å ta imot reisende, og få nyttig kunnskap og erfaring i planleggingen av den nye lufthavnene i Bodø. Nordland fylkesting har høye ambisjoner på vegne av alle prosjektdeltakerne, og forventer at Avinor bidra både fra konsernstab og fra prosjektorganisasjonen for ny flyplass Bodø.

Luftfarten er i rask endring, og både droner, fjernstyring av kontrolltjenester og smartere bakketjenester har fotfeste i nord. Smartere løsninger, ny teknologi og krav om lavere utslipp vil endre luftfarten og leverandørindustrien til mønstre som ikke kan beskrives fullt ut i dag. Digitalisering, automasjon og elektrifisering vil erstatte noen av dagens jobber men samtidig skape nye, noe som gir oss nye muligheter.

Det foregår flere dronesatsinger i Nordland. Nordlandfylkesting mener at Avinor bør lansere Nord-Norge/Nordområdene som et internasjonalt testområde for droneflyging. Nord-Norge har plass, kompetanse, samarbeidspartnere og behovene for denne typer tjenester. Det kan blant gjøres med utgangspunkt i flysikringstjenestene i Bodø oget nasjonalt dronesenter i Andøy. Målsettingen må være å etablere og teste ut flysikring/luftkontroll mekanismer som bidrar til en sunn og gradvis integrering av droner i luftrommene.

Handlingsplan

Nordland fylkesting ber Avinor oppdatere handlingsplan for nordområdestrategien med bakgrunn i våre innspill.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

