

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 14/6116-7

Nasjonal transportplan 2018 - 2027, analyse av lufthamnstrukturen

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsel til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Det har skjedd store endringar på riksvegnettet i Sogn og Fjordane dei siste åra. Dette har betra reisetida både internt i fylket og til/frå fylket. Riksvegnettet er likevel ikkje godt nok utbetra til at det kan nyttast som argumentasjon for nedlegging av ein eller fleire flyplassar i Sogn og Fjordane, utan at det medfører store ulemper for dei reisande/brukarane av flyplassane.
2. Ei nedlegging av 1 eller 2 lufthamner i Sogn og Fjordane vil føre til store ulemper for kommunar, næringsliv og regionale statsetatar gjennom lengre reisetid og mindre moglegheiter for å oppretthalde aktiviteten sin i Sogn og Fjordane. Fylkestinget i Sogn og Fjordane meiner at det ikkje er grunnlag for å gjere endringar i strukturen på kortbanenetttet, og krev difor at denne vert oppretthalden som i dag.
3. I kartleggingsarbeidet frå flyplasskommunane er det peika på fleire faktafeil i Avinor sitt analysegrunnlag. Fylkestinget ser det som svært uheldig om Avinor si tilråding til ny lufthamnstruktur er basert på eit feilaktig faktagrunnlag og ber Avinor om å rette opp faktafeil i grunnlagsmaterialet sitt.

Vedlegg:

1. Innspel frå NAV Sogn og Fjordane, datert 14.11.14
2. Innspel frå Statens vegvesen, datert 18.11.14
3. Innspel frå Vestlandsforskning, datert 20.11.14
4. Innspel frå Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, datert 19.11.14
5. Innspel frå Lotteri- og stiftelsestilsynet, datert 20.11.14
6. Skriv frå Avinor 18.11.14
7. Presentasjon om lufthamnstruktur frå Avinor, 3.11.14
8. Innspel frå DIFI, datert 19.11.14
9. Innspel frå Gloppen kommune, datert 1.12.14
10. Spørjeundersøking om konsekvensar ved ei eventuell nedlegging av Sandane lufthamn, Anda
11. Statistikk Sandane lufthamn
12. Innspel frå Sogn regionråd, datert 28.11.14
13. Innspel frå interesseutvalet for Førde lufthamn, Bringeland, datert 2.12.14
14. Innspel frå Flora kommune, datert 2.12.14

Andre dokument som ikkje ligg ved:

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

På oppdrag frå Regjeringa er Avinor i ferd med å analysere og greie ut lufthamnstrukturen på kortbanenettet i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2018 – 27. Avinor ser på 3 moglege framtidsscenario for lufthamnstrukturen på kortbanenettet i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal: Uendra lufthamnstruktur, endra lufthamnstruktur og eit tilpassa tilbod. For Avinor sine vurderingane av endra lufthamnstruktur er det aktuelt å vurdere nedlegging av 1 eller 2 flyplassar. Ved nedlegging av 1 flyplass er Sandane mest aktuell. Ved nedlegging av 2 flyplassar vil Bringeland og Sogndal bli vurderte i tillegg til Sandane.

I samband med handsaming av Nasjonal transportplan har fylkestinget uttalt at det skal vere 4 flyplassar i Sogn og Fjordane.

Fylkeskommunen og flyplasskommunane er samde om å gje felles innspel/uttale om lufthamnstrukturen til Avinor. Regionale statsetatar er bedne om tilbakemelding på følgjande spørsmål:

- Kor viktig er næraste lufthamn for verksemda her i Sogn og Fjordane?
- Er det mogleg å gje ein oversikt over tal flyreiser til/frå Oslo og Bergen i løpet av eit år?
- Kva vil det bety dersom den flyplassen som din etat nyttar vert lagt ned?

Avinor hevdar i sitt vurderingsgrunnlag at utbygging av ny veginfrastruktur har ført til kortare reisetider mellom lufthamnene. Etter fylkesrådmannen si vurdering er det rett at ny veginfrastruktur har betra kommunikasjonen og reisetida internt i fylket generelt, men det har ikkje nødvendigvis ført til kortare reisetider mellom lufthamnene spesielt. Mange kommunar som soknar til ein flyplass i Sogn og Fjordane må bruke fylkesvegnettet eller sjøvegen for å kome seg fram til ein flyplass. Som kjent er ikkje standarden på fylkesvegnettet av ein slik karakter at dei reisande kjem seg raskt fram til den flyplassen dei nyttar til dagleg.

Tilbakemeldingane frå dei regionale statsetatane viser at det er ein stor reiseaktivitet med fly frå Sogn og Fjordane til Bergen/Oslo. Flyplassane i Sogn og Fjordane er viktige for at den regionale staten skal kunne oppretthalde aktiviteten sin i fylket, samt sikre ei god fagleg rekruttering til ledige stillingar.

Flyplasskommunane har, gjennom sine innspel, grundig dokumentert behovet for å oppretthalde dagens lufthamnstruktur på kortbanenettet i Sogn og Fjordane. Dei har også dokumentert kva konsekvensar ei nedlegging av ein eller fleire flyplassar vil ha for både offentlege og private verksemdar.

Fleire av innspela peikar på faktafeil i analysegrunnlaget til Avinor. Det vil vere svært alvorleg dersom Avinor sine tilrådingar vert baserte på eit feilaktig faktagrunnlag. Sidan det er reist tvil om faktagrunnlaget bør Avinor sjekke ut dette snarast råd.

Fylkesrådmannen konkluderer med at lufthamnstrukturen på kortbanenettet i Sogn og Fjordane må oppretthaldast som i dag. Det kan akseptast eit tilpassa tilbod på kvar enkelt lufthamn under føresetnad av at dagens lufthamnstruktur vert oppretthalden som i dag.

2. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja

I samband med utarbeiding av Nasjonal transportplan 2018 – 27 har Avinor fått i oppdrag frå regjeringa å analysere lufthamnstrukturen i Sør – Noreg og Nord –Noreg.

Gjennom Retningslinje 1 frå Samferdsledepartementet har Avinor fått følgjande utgreiingsoppdrag som ein del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2018 - 27:

- *Vurdere luftfartens rolle og hvilke krav som bør stilles til luftfartstilbudet, herunder kriterier for transportstandard som f. eks trafikkvolum, kostnader og avstander*
- *Vurdere hvordan legge til rette for at luftfart kan skje på kommersielle vilkår*
- *Utvikle et bedre transporttilbud samlet sett, herunder forslag til en reduksjon i antallet lufthavner sett i sammenheng med standarden på annen transportinfrastruktur og videreutvikling av gjenværende lufthavner*
- *Vurdere forhold til andre tiltak i samferdselssektoren (f eks vegger)*
- *Samfunnsøkonomisk analyse av forslagene*
- *Konsekvenser for Statens kjøp av flyruter, Avinor, flyselskap og for passasjerene.*

Samferdsledepartementet vil vurdere å se utredningen i sammenheng med kommende flyruteanbud og da i første omgang for ruteområdene i Sør-Norge hvor gjeldende kontrakter går ut 31. mars 2016. Departementet ber derfor etatene og Avinor se på hvordan analysene av disse regionene kan innrettes, slik at deler av arbeidet kan være slutført høsten 2014.

Avinor har avgrensa oppdraget til å gjelde strukturen på kortbanenettet.

Avinor eig og driv 29 lokale kortbanelufthamner. I den politiske plattform si har Regjeringa vist til at dei vil medverke til færre, større og meir konkurransedyktige lufthamner der det er hensiktsmessig. Avinor viser til at vegbygging har gitt kortare reisetider mellom lufthamner og auka lekkasje til næraste stamlufthamn der billettane er rimelegare.

Den 3. november 2014 hadde Avinor eit informasjons- og dialogmøte med flyplasskommunane i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, samt begge fylkeskommunane.

Her kom det fram at Avinor ser på 3 moglege framtidsscenario for lufthamnstrukturen på kortbanenettet i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal:

1. Uendra lufthamnstruktur, ingen nedlegging av flyplassar
2. Endra lufthamnstruktur,
 - nedlegging av 1 flyplass (Sandane)
 - nedlegging av 2 flyplassar (Sandane lufthamn og Førde lufthamn Bringeland eller Sogndal lufthamn, Haukåsen)
3. Tilpassa tilbod
 - Reduserte opningstider
 - Andre flytypar
 - Mindre omfattande driftsformer, redusert infrastruktur
 - In/outsourcing av tenester

I brev av 18.11.14 er Møre og Romsdal fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune og vertskommunane for lokale flyplassar inviterte til å kome med innspel til Avinor sitt analysearbeid på kortbanenettet. Frist for å kome med innspel er sett til 19. desember 2014. Avinor skal legge fram rapporten sin 1. februar 2015. Fylkesordføraren har teke eit initiativ overfor ordførarane i flyplasskommunane for å samordne innspel frå kommunane og fylkeskommunen. Kommunane har henta inn synspunkt frå lokalt næringsliv. Fylkeskommunen har henta inn innspel frå regionale statsetatar.

Historikk - tidlegare vedtak

I samband med høyringsfråsegn til anbudsgrunnlaget for regionale ruteflygingar i Norge frå 1. april 2016, gav fylkesutvalet følgjande fråsegn i møte den 05.11.2014, sak 123/14:

Sogn og Fjordane har i dag fire regionale lufthamner. Fylkesutvalet vil understreke at det er viktig å finne løysingar for anboda som gjer at fleire passasjerar ønskjer å nytte fly for transport til og frå fylket. Vårt mål er at vi skal ha eit aktuelt og attraktivt tilbod på rutenettet på alle våre fire flyplassar: Sogndal, Sandane, Førde og Florø. Flyplassane er livsnerven for vårt grisgrendte fylke, og samfunnsnyttan må også reknast inn i framtidige rapportar om struktur på flyplassar.

1. *Ei kommersialisering av flyrutene i Sogn og Fjordane vil truleg medføre eit dårlegare flytilbod med færre avgangar og høgare billettpris. Fylkesutvalet vil peike på at ei kommersialisering vil ha svært negative konsekvensar for næringslivet fordi det ikkje er passasjergrunnlag for kommersielle ruter med naudsynt frekvens i fylket vårt. Ei kommersialisering er også negativt for utflyging av personell med helikopter til oljefelta i Nordsjøen. Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane vil difor ikkje tilrå ei kommersialisering av rutene mellom Sogn og Fjordane og Bergen/Oslo.*
2. *Fylkesutvalet tilrår at departementet gjev pålegg om forplikting til offentleg tenesteyting (FOT) og kjøper flyrutetenester etter anbodskonkurranse på alle ruter mellom Sogn og Fjordane og Oslo/Bergen med minst same krav til setekapasitet, frekvens, flystørrelse og ruteføring som i dag.*
3. *Fylkesutvalet kan ikkje akseptere at rutene mellom Førde og Bergen vert lagde ned og ber dessutan om at Samferdsledepartementet vurderer ei rute frå Bergen til Sogndal, Førde og Sandane på ettermiddag mellom kl. 16:00 og 17:00.*
4. *Setekapasiteten på morgonrutene til Oslo og ettermiddagsrutene frå Oslo må styrkast. For å få dette til er det ønskjeleg med fleire direkteruter Sogndal/Sandane og Oslo morgon og ettermiddag/kveld, som då kan gjere at ein får nattstasjonert fly i Sogndal også.*
5. *Fylkesutvalet meiner maksimaltaksten på FOT-rutene er for høg slik som den er i dag og bør ikkje aukast ut over dagens nivå. Som ein del av konkurranse-grunnlaget, må tilbydarane konkurrere om kven som kan tilby best pristilbudsregime til barn og studentar.*

I samband med fylkestinget si handsaming av fråsegn til Nasjonal transportplan 2014 – 2023 i møte den 05.06.12, sak 28/12, gav fylkestinget m.a. følgjande fråsegn:

7. *Fylkestinget meiner det skal vere 4 flyplassar i fylket, og at det må arbeidast aktivt med utvikling av infrastruktur og rutetilbod. Fylkestinget er oppteken av at det og i framtida skal finnast flytypar som kan trafikere det regionale flyplassnettet, og vil vere ein pådrivar for å sikre dette.*

I samband med høyringsfråsegn til anbudsgrunnlaget for regionale ruteflygingar i Norge frå 1. april 2012, gav fylkesutvalet m.a. følgjande fråsegn i møte den 10.11.2010, sak 121/10:

- 1 *Fylkesutvalet viser til at fylkestinget i Sogn og Fjordane har vedteke at dei 4 flyplassane i fylket skal oppretthaldast. Flyrutene i Sogn og Fjordane er viktig for å sikre eit konkurransedyktig næringsliv og eit velfungerande samfunn*
- 2 *Tilliks med dei andre lufthamnene i fylket bør Sogndal lufthamn få eit nattstasjonert fly.*
- 3 *Trafikken på alle lufthamnene har auka. Kapasiteten på fleire flyruter er pressa. Spesielt gjeld dette Sogndal lufthamn. Det er behov for fleire direkte ruter mot Oslo om morgonen og frå Oslo om kvelden.*
- 4 *Rutene frå Bergen på ettermiddag må styrkast. Det trengst eit tidlegare fly frå Førde til Bergen om morgonen.*
- 5 *Det har over tid vore arbeidd med betre flytilbod til Møre og Romsdal. Grunna oljerelatert verksemd og næringslivet sine behov, krev Sogn og Fjordane fylkeskommune flyruter mellom Florø og Kristiansund.*
- 6 *Det er viktig at flyselskapet som opererer Florø, held lik kapasitet heile året, og ikkje reduserer kapasiteten/tilbodet i sommarmånadane.*
- 7 *Sogn og Fjordane fylkeskommune ynskjer gjennomgåande billettering og bagasjebehandling på alle flyplassane i fylket uavhengig av operatør.*
- 8 *Betjening på alle fly som går i Sogn og Fjordane må kunne gjere seg forstått på eit skandinavisk språk.*

Sentrale problemstillingar

Etter møtet med Avinor den 3. november 2014 vart fylkesordføraren samd med ordførarane i flyplasskommunane om å gje felles innspel/uttale om lufthamnstrukturen til Avinor. I samband med dette har fylkeskommunen bede regionale statsetatar om tilbakemelding på følgjande spørsmål:

- Kor viktig er næraste lufthamn for verksemda her i Sogn og Fjordane?
- Er det mogleg å gje ein oversikt over tal flyreiser til/frå Oslo og Bergen i løpet av eit år?
- Kva vil det bety dersom den flyplassen som din etat nyttar vert lagt ned?

Flyplasskommunane har gjennomført tilsvarande undersøkingar hjå næringslivet lokalt. Kommunane sine innspel/uttalar inngår i denne saka.

3. Innspel frå regionale statsetatar

Vi har fått innspel frå dei regionale statsetatane som grunnlag for eit samla innspel frå Sogn og Fjordane.

3.1 NAV Sogn og Fjordane

Har einingar i alle kommunane. I tillegg har dei 4 einingar på Leikanger (2 av desse er landsdekkande), 1 eining i Sogndal og 2 einingar i Førde.

NAV Sogn og Fjordane nyttar i all hovudsak Sogndal lufthamn, Haukåsen og Førde lufthamn, Bringeland. Dei reknar med å kjøpe flybillettar for 1,2 - 1,3 mill. kr i 2014 og har stipulert tal tur/returreiser til 365 i 2014. 280 av desse reisene skjer frå Sogndal lufthamn, 65 reiser frå Førde lufthamn og 20 reiser frå Sandane lufthamn/Florø lufthamn.

Alle einingane til NAV Sogn og Fjordane har hovudkontor i Oslo. Møte og møtetidspunkt vert difor i stor grad Gardermoen-Oslo området.

NAV Sogn og Fjordane peikar på at «nærflyplassen» er svært viktig, særleg for tur/retur reiser på ein dag. Tilbodet i dag gjer at bruttotidsbruken på eit møte i Oslo er grei fordi reisetida til flyplassen er mindre enn ein time. Færre flyplassar med lenger reisetid til flyplassen vil føre til større bruk av dagfly/kveldsfly med påfølgjande overnatting. For NAV Sogn og Fjordane er Sogndal lufthamn avgjerande viktig fordi reiseavstand til alternative flyplassar er for lang. Nedlegging av Sogndal vil i stor grad redusere sjansen til å skape nye arbeidsplassar innanfor NAV i konkurranse med resten av landet.

3.2 Statens vegvesen Region vest

Regionvegkontoret for Region vest ligg på Leikanger. Region vest består av fylka Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. I tillegg har vegavdeling Sogn og Fjordane kontor på Leikanger. Statens vegvesen har totalt 191 tilsette på Leikanger.

Regionvegkontoret har stor reiseaktivitet, noko som er heilt nødvendig for å kunne fylle rolla som hovudkontor for regionen. Mange av reisene skjer med fly til/frå Sogndal lufthamn.

Sogndal lufthamn ligg om lag 40 min i reisetid frå regionvegkontoret på Leikanger. Det er gode forbindelsar både til/frå Oslo og Bergen tidleg om morgonen. Om kvelden kjem ein seg lett til og frå begge stader. Dette gjer det mogleg med dagsturar til mellom anna Oslo, Bergen og Stavanger. Det er også lett for besøkande å reise på dagsbasis.

Første halvår 2014 vart det gjennomført 568 reiser tur/retur frå Sogndal og Bergen og 672 reiser tur/retur mellom Sogndal og Oslo. Statens vegvesen reknar med dei har nærare 2500 reiser over Sogndal lufthamn på årsbasis.

Statens vegvesen er heilt avhengig av det flytilbodet dei har no. Dersom næraste flyplass vert Sandane eller Florø, betyr det ei reisetid til flyplassen på to eller tre timar. Det vil ikkje Statens vegvesen ha nytte av. Då regionvegkontoret vart lagt til Leikanger i 2003 var gode kommunikasjonar nærast ein føresetnad for etableringa. Dei kan vanskeleg sjå føre seg korleis regionvegkontoret på Leikanger kan fungere dersom Sogndal lufthamn vert lagd ned.

3.3 Vestlandsforskning

For Vestlandsforskning er det heilt avgjerande med ein flyplass i Sogndal. Vestlandsforskning er eit forskingsinstitutt som er finansiert 85-90 % av oppdragsinntekter. Kontakt med oppdrags-gjevarar i alle delar av landet er då vesentleg. Vestlandsforskning har også ein sentral plass i det norske forskingssystemet. Kontakt med andre forskingsinstitusjonar i dei store byane er viktig for Vestlandsforskning sitt arbeid. Instituttet har også stor internasjonal aktivitet som blir umogleg å oppretthalde utan ein flyplass i Sogndal.

Sogndal lufthamn er heilt avgjerande for at Vestlandsforskning kan vere lokalisert i Sogndal. Flyplassen gjer det mogleg å vere på plass på møte i Oslo eller Bergen mellom 09:00 og 10:00 med retur same dag. Sogndal lufthamn gjer det også mogleg å arrangere ordinære dagsmøte med oppdragsgjevar og forskingspartnarar i Sogndal. Vestlandsforskning deltek i internasjonalt forskingssamarbeid. Denne aktiviteten er viktig for instituttet og regionen. Sogndal lufthamn er heilt avgjerande for at Vestlandsforskning kan ha denne aktiviteten.

I 2013 hadde Vestlandsforskning 150 reiser til/frå Oslo og 43 reiser til/frå Bergen. Hittil i år har instituttet 148 reiser til/frå Oslo og 30 reiser til/frå Bergen. I tillegg kjem nasjonale og internasjonale samarbeidspartnarar som kjem med fly til Sogndal frå Oslo og Bergen. I samband med seminar og konferansar er det snakk om frå 20 til fleire hundre besøkjande som kjem med fly frå Oslo eller Bergen.

Dersom Sogndal lufthamn vert lagt ned, vert det svært vanskeleg å oppretthalde dagens aktivitet. Ordinære dagsmøte i Oslo og Bergen kan ikkje gjennomførast utan overnatting. Tilsvarande med ordinære dagsmøte i Sogndal. Dette vil igjen påføre Vestlandsforskning auka reisekostnader. Sogndal lufthamn er heilt sentral for at Vestlandsforskning skal ha sitt virke i Sogndal. Om denne flyplassen vert lagt ned, vil det vere vanskeleg å oppretthalde verksemda. Det vil i praksis vere umuleg å drive eit forskingsinstitutt som er avhengig av tett samarbeid nasjonalt og internasjonalt utan ein flyplass i nærleiken.

3.4 Skatteetaten

Skatt vest omfattar fylka Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. I Sogn og Fjordane er det skattekontor i Måløy, Nordfjordeid, Florø, Førde, Fjaler, Leikanger/Sogndal og Årdal. 1.5.2015 skal etaten legge fram forslag til ny kontorstruktur.

Hovudkontoret for Skatteetaten i Sogn og Fjordane ligg på Leikanger med ekspedisjon i Sogndal. Dei har totalt 75 tilsette. For Skatt vest er det særleg viktig med godt flysamband til/frå dette kontoret. Skatteopplysinga er ei landsdekkande telefoniteneste med hovudkontor på Leikanger. Dette kontoret har stor reiseaktivitet til/frå Oslo og Bergen.

Skatt vest rapporter følgjande årleg reiseaktivitet med fly:

- Mellom 300 og 400 reiser frå Sogndal til Bergen og Oslo
- Om lag 10 reiser frå Sandane til Bergen og Oslo
- Om lag 90 reiser frå Førde/Florø til Bergen og Oslo.
- I tillegg kjem reiser for leiarar i Bergen, Oslo og Stavanger til Sogn og Fjordane, om lag 20% av tala ovanfor.

Skatt vest ser det som viktig at det som eit minimum vert halde oppe ein flyfrekvens som sikrar utreise om morgonen og retur om kvelden, både til og frå Sogn og Fjordane.

3.5 Fylkesmannen i Sogn og Fjordane

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane er avhengig av eit godt flyplasstilbod i Sogn og Fjordane. Embetet har tett kontakt med overordna departement og direktorat og har omfattande kontakt og samarbeid med andre verksemder både nasjonalt og internasjonalt. Eit godt flyplasstilbod er nødvendig for å rekruttere til kompetansetillingar og for å sikre ei generell utvikling av arbeidsplassane.

Fylkesmannen har totalt 135 tilsette fordelt med 112 tilsette på Leikanger og 23 tilsette i Førde. Fylkesmannen har stor reiseaktivitet til og frå lufthamnene. Dette gjeld spesielt frå Sogndal og Førde, men fleire nyttar også Sandane eller Florø.

Fylkesmannen arrangerer mange kurs og konferansar og er i den samanheng avhengig av lufthamnene i heile fylket for å få tak i innleiarar og deltakarar som må kome raskt til og frå. Dei siste tolv månadane har fylkesmannen arrangert 79 kurs og konferansar, nokre av desse nasjonale.

Fylkesmannen opplyser at dei vil ha om lag 460 flyreiser totalt i 2014. 360 av desse er frå Sogndal, 50 frå Førde og resten frå Sandane og Florø.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane meiner at det ikkje er tvil om at reiseavstandane til og frå fylket krev at vi treng nærleik til lufthamnene og i framtida.

3.6 Lotteri- og stiftelsestilsynet

Tilsynet er ein betydeleg brukar av Førde lufthamn med eigne reisande (70 tilsette) og ikkje minst besøkande. Tilsynet har tilsette som også nyttar flyplassane både i Florø og på Sandane ved sine jobbreise.

Det er i all hovudsak ruta Førde – Oslo som vert nytta i samband med tilsynet sine flyreiser. I 2013 hadde tilsynet 266 flyreiser tur/retur Oslo for eigne tilsette. Frå Florø hadde tilsynet 24 flyreiser og frå Sandane 5. Flyreiser til og frå Bergen er i eit svært lite omfang. Ein kan rekne med tilnærma lik reiseaktivitet for tilsynet i 2014. I tillegg til eigne reiser, har tilsynet besøk i samband med møte og konferansar i Førde.

For Lotteri- og stiftelsestilsynet er det svært viktig at ein opprettheld både struktur og rutetilbod på flyplassnettet i fylket. Tilsynet er døme på ein type offentleg verksemd som i sin natur er avhengig av både tillit og velvilje frå sentrale styrande organ. Flytilbod må ikkje undervurderast som faktor når myndigheiter og andre aktørar i hovudstaden vurderer kor hensiktsmessig det er å lokalisere landsdekkande direktorat- og tilsynsfunksjonar i eit distrikt som Sogn og Fjordane.

Tilsynet åtvarar på det sterkaste mot strukturendringar som medfører lengre jobbreetid for tilsynet sine tilsette og besøkjande. Bättre vegløyisingar vil ikkje erstatte nytten av det desentraliserte kortbanenettet vi har i dag. Departement og andre besøkjande til tilsynet kjem ikkje over fjellet i bil.

3.7 Direktoratet for forvaltning og IKT (DIFI)

Difi er ei statleg verksemd med rundt 90 tilsette i Leikanger og rundt 150 tilsette i Oslo. Oppgåvene er til dels landsdekkande og krev at mange av dei tilsette reiser både mellom Leikanger og Oslo og mellom Leikanger og andre stader i landet. Organiseringa med tilsette på to stader gjer og at det er nødvendig med reiser mellom Oslo og Leikanger sjølv om det er lagt stor vekt på bruk av videokonferansar.

Ei eventuell nedlegging av Sogndal lufthamn vil medføre vesentlege utfordringar for Difi. Det vil bli krevjande for Difi å få gjennomført dei oppdraga dei har på ein tilfredsstillande måte utan vesentleg auke av ressursar. Det vil også gje utfordringar for den interne drifta av Difi som organisasjon.

Tal flyreiser er stipulert til mellom 750 og 800 reiser pr. år.

3.8 Sogn og Fjordane fylkeskommune

Fylkeskommunen er den nest største verksemda i fylket med totalt 1500 tilsette. Også fylkeskommunen er ein stor brukar av flyplassane i fylket med om lag 800 flyreiser i året. Sogndal og Førde er dei to flyplassane som er mest brukte på fylkeskommunale reiser med om lag 540 reiser i året til Oslo og Bergen. Om lag 260 fylkeskommunale flyreiser går frå Sandane og Florø. Mesteparten av reisene går til Oslo (om lag 79 %). Dei siste åra har fylkeskommunen lagt vekt på å redusere reiseaktiviteten gjennom ei bevisst satsing på møte via videostudio og lync. I tillegg til eigen reiseaktivitet har fylkeskommunen, som fylkesmannen og andre regionale etatar, mange tilreisande på besøk anten på møte eller i ulike konferansar.

4. Innspel frå flyplasskommunar, regionråd og interesseutval.

4.1 Sogn regionråd

Sogn regionråd er samarbeidsorgan for kommunane Aurland, Balestrand, Høyanger, Leikanger, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal, og har følgjande innspel til Avinor sitt analysearbeid om lufthamnstruktur:

Sogndal lufthamn har eit omland med nærare 30 000 innbyggjarar. Indre Sogn er vertsskap for ei rekkje verksemder med nasjonale og internasjonale interesser. Blant dei store offentlege arbeidsplassane har vi Direktoratet for forvaltning og IKT, Høgskulen i Sogn og Fjordane,

Fylkesmannen, fylkeskommunen, NAV Økonomiteneste, Statens vegvesen hovudkontor Region vest, Statkraft og Vestlandforskning. Blant store private verksemdar har vi Hydro, Norsun, Lerum, Avery Dennison NTP, Vik Ørsta og Veidekke.

Området som soknar til Sogndal lufthamn har fått fleire nye arbeidsplassar siste åra der nærleik til flyplass er avgjerande. Regionrådet viser til at kommunane Sogndal og Leikanger har fått 708 fleire arbeidsplassar dei siste fem åra. Verksemdene sin eksistens er avhengig av tilgang til eit godt flyplasstilbod i Sogndal lufthamn.

Grunna store avstandar er fly einaste alternativ når verksemdene skal gjennomføra dagsmøte i Oslo eller annan stad i landet. Eit konkurransedyktig næringsliv må ha tilgang på kort reisetid. Gode flyruter er avgjerande for aktivitetsnivået. Verksemdene treng eit flyplasstilbod for å sikre vekst og utvikling av arbeidsplassane og for å rekruttera tilsette.

Sogndal lufthamn har hatt svært positiv passasjerutvikling over fleire år. Passasjerveksten (utan transfer) var 15,7% i 2012 og 6,6% i 2013. Passasjertalet auka med 14600 i perioden 2009 til 2013 (ut/inn Sogndal). Det er venta at veksten vil halda fram.

Det kan vera behov for å kvalitetssikra faktagrunnlaget. Det ser mellom anna ut som det er lekkasje frå Årdal til Førde og Sandane. I tillegg framstiller analysegrunnlaget at det er vesentleg fleire reisande frå Luster (20 000) enn frå Leikanger (4000)? Utifrå dette vurderer vi det som at det må vera urette opplysningar i grunnlagsmaterialet.

Eit godt flyrutetilbod og nærleik til ei lufthamn er viktig for busetjing, sysselsetjing og næringsutvikling. Næringslivet må ha eit raskt og godt transporttilbod for å oppretthalde konkurransekraft. Fleire av verksemdene har omfattande reiseverksemd og vurderer følgjene for ei nedlegging av flyplassen som dramatiske. Sogn regionråd vil peika på Avinor sitt samfunnsansvar med å sikra gode luftfartstenester i heile Norge, og at endringar i strukturen vil påverka samfunnsutviklinga.

4.2 Gloppen kommune

Stiller spørsmål ved om faktagrunnlaget til Avinor i analysearbeidet er rett. Eitt av kriteria som Avinor presenterte var tilskotbehov pr. passasjer pr. flyplass. Gloppen kommune reiser tvil om faktagrunnlaget her. Det er lagt fram data som viser at Sandane lufthamn hadde eit tilskotsbehov på kr 410 pr. passasjer. Gloppen kommune har også fått presentert tall på kr 500 pr. passasjer. Møreforsking/TØI-rapport hadde kr 1.163, og i Florø la Avinor fram tilskotsbehov for Sandane på totalt 1.686 pr. passasjer. Ein kan ikkje operere med så ulike tal og seie at det er faktatal.

Gloppen kommune stiller også spørsmål ved å bruke tilskot gjennom FOT-rutene som kriterium. Ved siste anbudsrunder kravde ikkje Widerøe noko tilskot på Florø. På dei andre flyplassane set banelengda avgrensingar på flytype og er såleis "skreddarsydd" for Widerøe sine Dash 8. Men det har ikkje blitt dyrare å fly på t.d. Sandane no av den grunn. Sandane har hatt tilnærma same rutetilbod sidan år 2000 medan talet på passasjerar har auka i denne perioden fram til 2013 med 67 %. Korleis dette skal resultere i større tilskotsbehov, kan berre forklarast ved manglar ved anbodssystemet.

Avinor har vist til at heile Stryn kommune er influensområde til Ørsta/Volda, Hovden. Dette kan ikkje vere rett. Stryn er nabokommune til Sandane/Gloppen. Frå deler av Stryn kommune kan ein faktisk sjå til flyplassen på Anda. Det meste av innflyginga til Anda skjer over Stryn kommune. Det er såleis ikkje i samsvar med fakta at ikkje Stryn kommune - heilt eller delvis - er med i influensområdet til Sandane lufthamn.

Eitt av kriteria er avstand til næraste flyplass. Her er Sandane ført opp med 46 min. Gloppen kommune stiller seg tvilande til dette. Det er ikkje gjort konkrete avstandsmålingar, men tek ein med Selje og Vågsøy som har lange avstandar til Ørsta, så meiner kommunen at 46 min er for kort tid i snitt til alternativ flyplass.

I presentasjonen frå Avinor er Sandane ført opp med 40 000 passasjerar årleg. Sogndal er ført opp med 74 000. I desse tala for Sogndal ligg det inne transittpassasjerar i all hovudsak frå Sandane. Dei reelle talla for Sogndal er såleis 60 000. Gloppen kommune meiner det er unaturleg å rekne med transittpassasjerar når ein skal rekne ut tilskot pr. passasjer. Alle tilbakemeldingar går på at ingen frå Sandane ønskjer mellomlanding i Sogndal. Det er av mange sagt det er ein grunn til at dei ikkje tar fly frå Sandane. Kommunen meiner difor at trafikktalet må vere passasjerar utan transittpassasjerar.

Om ein tek med heile Nordfjord som influensområde, er det nærare 33 000 innbyggjarar. Influensområda til dei andre flyplassane er ikkje større. Men Sandane har det dårlegaste flytilbodet. Dette gjev ein klar konklusjon på at det er stor lekkasje frå Sandane til andre flyplassar. Ei undersøking som Sentio gjorde i mai 2014 viste at nærare 30 % valde andre flyplassar av ulike grunnar. Tilbakemeldingar både frå næringslivet og privatreisande er at det er alt for få direkte ruter til og frå Sandane. Det er for dårleg kapasitet på dei mest populære rutene. Trafikkanalysane viser også at dei rutene som har best belegg er direkte ruter. Dei fleste av rutene til og frå Sandane har mellomlanding i Sogndal. Dette er ei ulempe for dei reisande, samtidig som det opptar kapasitet. Med bakgrunn i folketalsgrunnlaget skulle såleis Sandane hatt ein mykje større trafikk. Men manglande rutetilbod hindrar dei reisande i å bruke flyplassen. Med dagens ruter vil ein aldri få teste ut potensialet som ligg her.

Konsekvensar for næringslivet ved eventuell nedlegging av Sandane lufthamn, Anda

Interessegruppa for Sandane lufthamn og Gloppen kommune har gjennomført ei spørjeundersøking om konsekvensane for næringslivet ved ei eventuell nedlegging av Sandane lufthamn. 50 % av dei spurde seier at nedlegging av Sandane lufthamn vil redusere effektiviteten som følgje av tap av tid. 27 % seier at det vil redusere vekstmulegheitene og 20 % seier at det vil føre til stagnering eller negativ utvikling for bedrifta. Det er også dei som seier at nedlegging av flyplassen vil føre til flytting eller avviking av bedrifta.

Sogn og Fjordane er eit fylke med vel 100 000 innbyggjarar. Kortbanenettet er som skapt for dette fylket. Her er fire flyplassar, ein i kvar region Sogn og Nordfjord og to i Sunnfjord. For Sandane lufthamn har det nyleg blitt gjennomført store investeringar – om lag 140 millionar og flyplassen står fram i dag som effektiv og godt tilrettelagt. Dette er også tilfelle for dei andre flyplassane. Gloppen kommune kan ikkje sjå at det er kome nye vegsamband sidan desse store investeringane vart gjennomførte som skulle tilseie endringar i flyplass-strukturen. Samfunnsnyttan er stor for flyplassane og er eit viktig bidrag til vekst og utvikling i næringslivet og busetnad. Flyplassane er i vesentleg grad med på å redusere dei avstandsulempene som det er å drive næringsliv i distrikta. Gloppen kommune ønskjer såleis å formidle ein klar budskap på vegne av næringslivet og dei som bur i Sogn og Fjordane om at vi har ingen flyplassar å legge ned. Strategien må heller vere å gje eit betre tilbod ved dei flyplassane vi har i fylket.

4.3 Interesseutvalet for Førde lufthamn, Bringeland

Interesseutvalet består av kommunane Førde, Jølster, Naustdal, Gaular, Askvoll, Fjaler, Hyllestad, Høyanger og Balestrand. Utvalet har kartlagt næringslivet sine behov for ein flyplass på Bringeland i Gaular kommune i dag og i framtida.

I sin analyse har interesseutvalet snakka med verksemder i flyplasskommunane og stilte følgjande spørsmål:

- Kva betyr Førde lufthamn for di bedrift i dag og i åra framover?
- Kva vil ei nedlegging av Førde lufthamn bety for ditt selskap/din bedrift?
- Kva slags flyplass vil du bruke dersom Førde lufthamn vert lagt ned?

Selskapa som interesseutvalet har snakka med er representative for næringslivet i Sunnfjord og Ytre Sogn, dvs. små og mellomstore bedrifter med mellom 15 og 200 tilsette.

Eit kjenneteikn for alle bedriftene er at dei har tilsette som reiser særskilt mykje med fly, anten for å besøke andre avdelingar og kontor i eigen bedrift, kundar eller andre. Fleire daglege direkteruter mellom Førde og Oslo/Bergen er difor svært viktig – ikkje minst for de eksportretta verksemdene. I næringslivet er reisetid pengar. Difor er reisetida til flyplassen viktig. Den må vere så kort som mogleg.

Interesseutvalet peikar i sitt innspel på at Førde lufthamn ligg midt i det sterkaste vekstområdet i Sogn og Fjordane med stor vekst i folketal, arbeidsplassar og innpendling. Næringslivet i Førde, Jølster, Gaular og Naustdal er storbrukarar av Førde lufthamn. I utviklinga av næringslivet spelar flyplassen ein viktig rolle. I tillegg til det private næringslivet er statlege organ som Lotteri-stiftelsestilsynet plasserte i Førde kommune.

Interesseutvalet peikar på at infrastrukturen er viktig. Sogn og Fjordane er eit lite fylke med negativ folketalsutvikling. Vi blir færre og eldre. Førde og omlandet til Førde er eit unntak, næringslivet står sterkt i regionen. Trass dystre utsikter i fleire kommunar blir det jobba aktivt med å snu trenden, skape nye arbeidsplassar og ny vekst. I dette arbeidet er infrastrukturen svært viktig for næringslivet. Det vil seie nye og betre vegar, og ikkje minst nærleik til ein flyplass som på kort tid kan frakte folk til dei store byane og vidare ut i verda. Dei fleste kundane held til i andre stader enn i Sogn og Fjordane. Bedriftene i Førde-området har base i heimfylket, men marknaden ute i verda. Av den grunn vert det mange flyreiser og kort avstand til flyplassen betyr mykje.

Administrasjonen til Helse Førde ligg i Førde i nærleiken av Førde sentralsjukehus. Dette er ein av dei største arbeidsplassane i fylket. Fleire av dei tilsette er storbrukarar av Førde lufthamn.

Det er eit tilfredsstillande flytilbod i Sunnfjord i dag. Prisane er høge, men rutetilbodet gjer de mogleg å reise på dagsturar til Oslo/Bergen eller dagsturar frå Oslo/Bergen til ein kommune i Sunnfjord/Sogn. Ei verksemd som Scandic Sunnfjord hotell & Spa reklamerer med nærleiken til Førde lufthamn når dei kjempar om store nasjonale konferansar.

Fjaler ein av nabokommunane til Førde lufthamn. Dale er kommunesenter og ligg berre 40 minutt frå flyplassen på Bringeland. Totalt er det over 600 tilsette i ulike selskap som dagleg brukar Førde lufthamn. For desse selskapa er flyplassen og den korte avstanden svært viktig. Ei nedlegging av Førde lufthamn vil få store negative konsekvensar for desse verksemdene. Enkelte verksemdar vil måtte flytte ut delar av aktiviteten til andre delar av landet eller til utlandet.

Lutelandet har nyleg inngått kontrakt med Veolia som skal etablere seg der. Forretningsmodellen er opphogging av utrangerte boreplattformar. Det betyr stor aktivitet på kort og lang sikt og eit auka behov for Førde lufthamn. Allereie i dag er dei involverte selskapa på Lutelandet daglege brukarar av flyplassen.

I Høyanger er Norges eldste aluminiumsverk Hydro aluminium Høyanger etablert. Verksemda har 160 tilsette og ein ei hjørnesteinsbedrift i kommunen. Hydro Høyanger er ein storbrukar av Førde lufthamn, Bringeland med 610 reiser til/frå flyplassen kvart år. I all hovudsak går reisene til hovudkontoret i Oslo. For Hydro er kompetanse ein suksessfaktor. Flyplassen på Bringeland er med på å gjere Hydro Høyanger attraktiv for dei ressurspersonane som Hydro treng. Det er lett å kome til og frå Oslo.

Høyanger har fleire selskap med utanlandske eigarar som er opptekne av avstanden til flyplassen.

Dersom Førde lufthamn, Bringeland vert lagt ned, vil Flesland i Bergen vere alternativ flyplass – ikkje Florø. Avinor har lagt fram tal som viser at dei som bruker Førde lufthamn vil få i snitt 46 minutt lengre reisetid til næraste flyplass dersom Førde lufthamn vert lagt ned. Premissen for dette er at alle kjem til å reise til Florø når Førde er nedlagt. Interesseutvalet si kartlegging viser at det ikkje automatisk vil bety at dei som bruker Førde lufthamn vil reise til Florø. Næringslivet i Høyanger, Fjaler, Hyllestad, Gaular og Askvoll seier at Flesland er det einaste alternativet dersom Førde lufthamn vert lagt ned. Grunngevinga er reiseavstand og ikkje minst eit betre rutetilbod og lågare pris i Bergen enn i Florø.

Også interesseutvalet for Førde lufthamn peiker på feil i faktagrunnlaget som Avinor nyttar i sitt analysearbeid. Interesseutvalet peikar på følgjande:

- Avinor meiner at folk i Årdal vil bruke Førde lufthamn dersom Sogndal lufthamn blir lagt ned. Interesseutvalet er tvilande til dette med dagens vegnett. Avstanden frå Årdal til Gardermoen er kort. Utan Sogndal lufthamn vil Gardermoen vere eit aktuelt alternativ enn Førde lufthamn.
- Fleire i Jølster bruker i dag Førde lufthamn som primærflyplass fordi det er kortare frå Vassenden i Jølster til Bringeland enn til andre nærliggande flyplassar.
- Avinor slår fast at passasjerar som i dag bruker Sandane lufthamn vil bruke Sogndal dersom Sogndal vert lagt ned. Trafikkmønster, avstandar og rutetilbod til Oslo tilseier at desse passasjerane vil bruke Førde lufthamn, ikkje Sogndal dersom det blir ei endring i lufthamnstrukturen.

Interesseutvalet sin rapport konkluderer med at flyplassane i dag er navet i næringslivet. Det er flyplassane som gjer oss i stand til å drive forretning lokalt med marknaden og kundane i meir sentrale strom. Interesseutvalet er klare på at Førde lufthamn er svært viktig for utviklinga av Sunnfjord og Ytre Sogn i dag og i framtida. Ei nedlegging av flyplassen vil sette regionen fleire år tilbake i tid, og svekke næringslivet sin posisjon. Utvalet er opptekne av å legge til rette for trygge arbeidsplassar og vekst i eit område som allereie har store utfordringar i tida framover.

4.4 Flora kommune

Flora kommune viser til at Florø lufthamn i dag er den største lokale lufthamna i Norge. Kommunen peikar på at lufthamna er heilt avgjerande for det petroleumsretta næringslivet både offshore og på land. Føresetnaden for auka petroleumsretta aktivitet i vårt fylke er knytt til vidareutvikling av Florø lufthamn.

Kommunen viser også til at 330-skvadronen er ein integrert del av lufthamna. Forsvarsbygg planlegg utviding på Florø Lufthamn med etablering av ein fast base ved lufthamna. Flyplassen er såleis ein avgjerande faktor for tryggleiken langs kysten.

Kommunen peiker på at følgjande vegsamband vil føre til betre transportstandard og innkorta reisetid til dagens lufthamner i fylket:

- Fv. 55 langs Sognefjorden
- Fv. 57 Dale-Storehaug
- Fv. 615 Sandane-Storebru
- 45-minuttsregionen Florø-Måløy
- Kystvegen Florø-Dale
- Ferjefri E39

Kommunen ber om at Avinor ser både på eksisterande båtsamband og på eventuelle nye båtsamband som ein del av tilbringartenestene til flyplassen i Florø. Mange passasjerar frå Vågsøy og Bremanger nyttar i dag båt som transport til/frå Florø Lufthamn. Reisetida for desse vil vere kortare enn det Avinor opererer med i sitt faktagrunnlag. Eventuelle nye båtsamband sørover til/frå Florø vil sikre betre tilgang og kortare reisetid til lufthamna. Flora kommune presiserer at transport på sjø er ein svært viktig reisemåte for reisande ved Flora lufthamn.

5. Vurderingar og konsekvensar

Fram til no har lufthamnstrukturen på kortbanenettet vore «freda» for vurderingar om nedlegging. Det har ikkje vore aktuelt å sjå på strukturen med mindre ein region eller kommunar har teke initiativ til endringar i strukturen. Gjennom retningsline 1 til arbeidet med neste nasjonal transportplan har Avinor no fått i oppdrag å analysere lufthamnstrukturen i Sør – Noreg og Nord – Noreg. Avinor har sjølv avgrensa oppdraget/analysen til å gjelde strukturen på kortbanenettet.

Regjeringa har, i sin politiske plattform, vist til at dei vil medverke til færre, større og meir konkurransedyktige lufthamner der det er hensiktsmessig. Avinor viser til at vegbygging har gitt kortare reisetider mellom lufthamner og auke lekkasje til næraste stamlufthamn der billettane er rimelegare.

Fylkesrådmannen er samd i Avinor si vurdering om at utbygging av ny veginfrastruktur har ført til kortare reisetider, men dette gjeld internt i fylket generelt og ikkje kortare reisetider mellom lufthamnene spesielt. Mange kommunar som soknar til ein flyplass i Sogn og Fjordane må bruke fylkesvegnettet eller sjøvegen for å kome seg fram til ein flyplass. Som kjent er ikkje standarden på fylkesvegnettet av ein slik karakter at dei reisande kjem seg raskt fram til den flyplassen dei nyttar til dagleg.

Tilbakemeldingane frå dei regionale statsetatane viser at dei har ein stor reiseaktivitet med fly frå Sogn og Fjordane til Bergen/Oslo. I 2014 hadde dei regionale statsetatane om lag 5100 flyreiser frå flyplassane i Sogn og Fjordane til Oslo/Bergen. Tur/retur vert dette 10200 enkeltreiser i året. I all hovudsak er dette flyreiser mellom Sogn og Fjordane og Oslo. I tillegg kjem reiseaktivitet frå eksterne knytt til møte, kurs og konferansar i Sogn og Fjordane. Dei aller fleste regionale statsetatar har sine kontor i Sogndal og på Leikanger. Følgjeleg vil Sogndal lufthamn vere den mest brukte lufthamna for dei regionale statsetatane og det vil medføre store negative konsekvensar for desse etatane dersom Sogndal lufthamn skulle bli lagt ned i samband med ny lufthamnstruktur. Det vil også medføre store negative konsekvensar for fleire regionale statsetatar om ein av dei andre lufthamnene skulle bli nedlagt.

Ved nedlegging av ein eller fleire flyplassar i Sogn og Fjordane kan fleire av dei statlege etatane få problem med å oppretthalde sin aktivitet på dagens nivå her i fylket. Statens vegvesen sitt regionvegkontor på Leikanger viser i sitt innspel til at gode kommunikasjonar var ein føresetnad for etablering av regionvegkontoret på Leikanger i 2003. Dei kan vanskeleg sjå føre seg korleis regionvegkontoret på Leikanger kan fungere dersom Sogndal lufthamn vert lagt. Fleire regionale

statsetatar har gjort dei same vurderingane om framtidig situasjon dersom den flyplassen dei nyttar til dagleg skulle bli lagt ned.

Rammevilkåra for private og offentlege verksemder i Sogn og Fjordane er stadig under press. Kommunane skal vurdere og greie ut samanslåingar for å få færre og robuste kommunar, fylkeskommunen sine rammevilkår ser ut til å bli vesentleg endra, konkurransevilkåra for næringslivet vert stadig hardare, krav om effektivisering både innan offentlig og privat verksemd vert stadig sterkare. Vi ser også ei utvikling med sentralisering kring store byar og større tettstader. Etter fylkesrådmannen si vurdering vil ei endring i lufthamnstrukturen med nedlegging av ein eller to flyplassar i Sogn og Fjordane, vere nok eit bidrag til å forverre rammevilkåra for private og offentlege verksemder her i fylket.

Kvar enkelt lufthamn har sitt nedslagsfelt og dekkjer eit behov lokalt som vanskeleg kan dekkast dersom ei eller fleire lufthamner vert lagde ned. Avinor meiner i sitt analysearbeid så langt at det vil skje ei overføring av passasjerar frå ei lufthamn i Sogn og Fjordane til ei anna ved nedlegging av lufthamner. Fylkesrådmannen er ikkje samd i denne vurderinga frå Avinor. Fleire av flyplasskommunane har peika på at reisetida i så tilfelle vil bli uakseptabel lang og at det nærmast vil vere uråd å gjennomføre dagsmøte i Oslo eller Bergen. Ut får innspela vi har motteke er det grunn til å rekne med at mykje trafikk bli flytta over frå fly til bil. I nokre tilfelle vil nok dei reisande velje å bruke Flesland eller Ålesund som utgangspunkt for sine flyreiser.

Innspela frå flyplasskommunane, anten gjennom regionråd eller interesseutval, dokumenterer på ein god måte behovet for å oppretthalde den lufthamnstrukturen vi har på kortbanenettet i Sogn og Fjordane. Fylkesrådmannen ser ikkje grunn til å kommentere desse innspela nærare.

I sitt analysearbeid av lufthamnstrukturen ser Avinor på følgjande 3 moglege framtidsscenario for kortbanenettet i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal: ein uendra struktur med ingen nedlegging av flyplassar, ein endra lufthamnstruktur med nedlegging av ein eller to flyplassar og til slutt eit tilpassa tilbod med reduserte opningstider, andre flytypar og mindre omfattande driftsformer og redusert infrastruktur.

Innspela vi har fått har i all hovudsak sett på spørsmålet om nedlegging av ein eller fleire flyplassar. Etter fylkesrådmannen si vurdering er behovet for dagens lufthamnstruktur godt dokumentert. Det same gjeld konsekvensane for offentlege og private verksemder dersom ei eller fleire lufthamner skulle bli lagde ned.

Fleire av innspela peikar på faktafeil i analysegrunnlaget til Avinor. Fylkesrådmannen ser det som svært alvorleg dersom Avinor sine tilrådingar vert baserte på eit feilaktig faktagrunnlag. Det er reist tvil om faktagrunnlaget. Dette bør Avinor sjekke ut. Det minste vi kan forlange av Avinor er bruk av riktig faktagrunnlag og at det er semje om faktagrunnlaget som er brukt i dette arbeidet.

6. Konklusjon

Fylkesrådmannen vil tilrå at lufthamnstrukturen på kortbanenettet i Sogn og Fjordane vert oppretthalden som i dag.

Innspela vi har fått har i all hovudsak sett på spørsmålet om nedlegging av ein eller fleire flyplassar. Etter fylkesrådmannen si vurdering er behovet for dagens lufthamnstruktur godt dokumentert. Det same gjeld konsekvensane for offentlege og private verksemder dersom ein eller fleire lufthamner skulle bli lagt ned.