

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Att.: Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa

ØRSTA, 15. mars 2011

Vår ref.: ØN/MF/11/895

Ørsta Volda lufthavn Hovden og ruter mot Bergen

Utviklingsforum - Hovden lufthavn arbeider for eit teneleg flytilbod på den einaste regionale lufthamna i Møre og Romsdal , Ørsta Volda lufthavn Hovden. Utviklingsforumet er høyringsinstans i høve Møre og Romsdal fylke sin luftfartsstrategi.

Vi har gått igjennom to rapportar utarbeida av TØI samt Avinor sin sektorplan for NTP;
- *Evaluering av anbudsordningen for regionale lufthavner, TØI Rapport 1116/2010*
- *Trafikkprognose for Ørsta/Volda lufthavn 2009-2030, 3160 prosjektarbeid for Avinor*
- *Perspektiver mot 2040, sektorplan for Avinor av 9.10.2006*

Manglande omsyn til Kvivsvegen som opnar i 2012 medfører ei gjennomgripande svakheit ved desse rapportane som medfører eit feilaktig berekningsgrunnlag i høve omland, infrastruktur og potensiale for Ørsta Volda lufthavn Hovden.

Vi bed difor om at Samferdselsdepartementet tek initiativ til ei gransking av potensialet for Hovden lufthavn i eit regionalt perspektiv, og at ein legg til grunn den nye regionen som oppstår som ein konsekvens av Kvivsvegen i 2012.

I Møre og Romsdal fylkeskommune sin luftfartsstrategi for 2007-2015 peikar ein på at;
"opninga av Eiksundsambandet kan påverke nedslagsfeltet for Ørsta/Volda lufthavn Hovden".

Vi kan i ettertid slå fast at storsamfunnet si infrastrukturinvestering i Eiksundsambandet har gitt resultat over all forventning i høve etablering av ein ny felles bu- og arbeidsregion på Søre Sunnmøre, og dessutan ein formidabel trafikkvekst for Hovden lufthavn. Det vart ikkje tatt omsyn til auken i influensområde som konsekvens av Eiksundsambandet ved førre anbudsperiode for det regionale rutenettet, men Widerøe sette på kommersiell basis inn eit ekstra fly som hittil har gitt ein akseptabel kapasitet mot Oslo. Sjølv med dette ekstrarflyet er kabinfaktoren for Ørsta/Volda lufthavn Hovden høgst i Noreg.

Etter opninga av Eiksundsambandet i 2008, Kvivsvegen i 2012, rassikring i Hjartåberget og Fylkesveg 60 Grodås – Stranda vil storsamfunnet ha investert meir enn 3 mrd i vegløyningar på Søre Sunnmøre som gir ferjefri tilkomst til den regionale lufthamna på Hovden. Både i

høve omsyn til miljø og samfunnsøkonomi vil det være klokt å ta omsyn til potensialet ved desse store statlege investeringane.

Ørsta/Volda lufthamn Hovden er den einaste regionale lufthamna i Møre og Romsdal og spelar ei sentral rolle i flyrutemønsteret. Samferdselsdepartementet sitt kjøp av flyruter er eit sentralt og viktig distrikts- og næringspolitisk verkemiddel som treff godt på Søre Sunnmøre, og vil i framtida vere viktig for utvikling av den nye felles bu- og arbeidsregionen på vel 70.000 innbyggjarar som blir ein realitet hausten 2012. Vi minner i denne samanheng om at 5 av kommunane på Søre Sunnmøre er i sone III i det distriktspolitiske virkeområdet. Det same gjeld kommunane i Nordfjord. 2 av kommunane er i sone II.

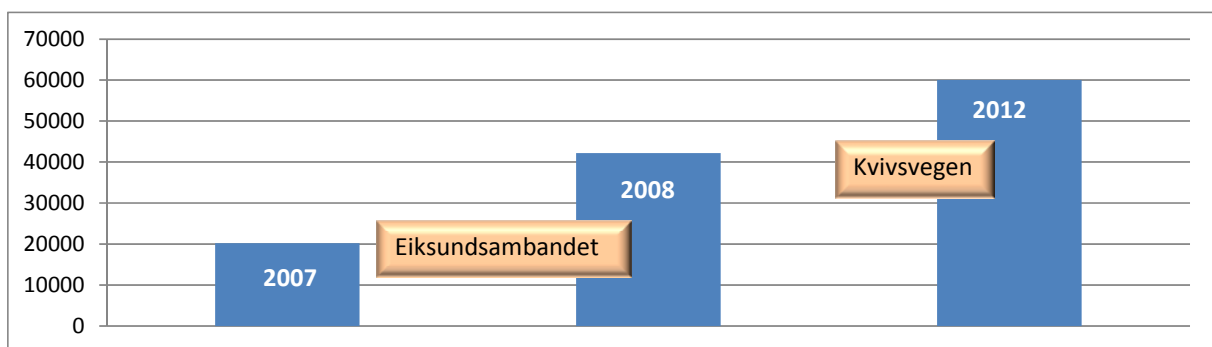


Fig.1 Utvikling av BAS region som fylgje av nye ferjefrie samband

I Avinor sin sektorplan *Perspektiver mot 2040* legg Avinor til grunn at lufthamnene i stamnettet vil utvide sine influensområde på kostnad av dei regionale lufthamnene. Auka vegstandard og kortare reisetid til lufthamnene i stamnettet er eit hovudargument for denne vurderinga. Denne vurderinga er feilaktig for Hovden lufthamn sidan situasjonen er motsett. Gjennom opninga av Eiksundsambandet og Kvivsvegen blir vegstandard og reisetid til den regionale lufthamna vesentleg betra, medan vegopningane ikkje har positiv effekt i høve reisetid for næraste lufthamn i stamnettet (Ålesund lufthavn Vigra).

Innbyggjarane i Nordfjord og langs delar av Storfjorden vil ved opninga av Kvivsvegen få ferjefritt samband mot Ørsta/Volda lufthamn Hovden. I fylgje Statens Vegvesen blir køyretida frå Stryn til Hovden på om lag 50 minutt. Under stenginga av Sandane i samband med utvidinga av rullebanen i 2010 gjekk mesteparten av trafikken over til Hovden. Etter gjenopninga av Sandane har dei reisande frå næringslivet i Nordfjord halde fram med å bruke Hovden grunna betre rutetilbod, særleg med omsyn til direkteflya mot Oslo.

Etter opninga av Eiksundsambandet er Ørsta/Volda lufthamn Hovden no den nest største regionale lufthamna i Noreg målt i talet på passasjerar, og Hovden har størst vekst av dei regionale lufthamnene. Etter opninga av Kvivsvegen i 2012 vil det auka nedslagsfeltet omfatte fleire nye kommunar og føre til at Hovden blir Noregs største regionale lufthamn i tal på reisande. Dette gir særskilde krav til rutetilbodet.

På Hovden produserer Widerøe i dag nær dobbelt so mykje på ruta HOV-OSL som anbodskravet frå Samferdselsdepartementet tilseier i inneverande konsesjonsperiode.

Dette kommersielle ekstratilbudet er mogleg på grunn av det statlege støttekjøpet som ligg i botn, og gjer at tilbudet HOV-OSL er akseptabelt ut frå dagens nedslagsfelt. For neste anbudsperiode ser vi det som avgjerande at støttekjøpet frå Samferdselsdepartementet held fram og som eit minimum ikkje blir redusert.

TØI Rapport 1116/2010 peikar på at ein på Hovden lufthamn ikkje har hatt den same positive veksten mot Bergen som det ein ser mot Oslo. Det finn vi ikkje noko underleg ettersom næringslivet i influensområdet opplever rutetilbudet som ubrukeleg. Den maritime klynga som Søre Sunnmøre er ein del av, konkurrerer i ein internasjonal marknad og har svært høg reisefrekvens samanlikna med anna næringsliv og populasjonen elles i Noreg. Reiarlag og verft på Søre Sunnmøre har åleine behov for ei dobling av kapasiteten mot Bergen, og føreset direktefly utan mellomlandingar.

Tabellen under syner potensialet for Hovden lufthamn basert på intervju av dei største verksemdene på Søre Sunnmøre. Veksten er avhengig av at ein får frekvens og ruter mot Bergen som passar med næringslivet i regionen sine behov for transportere mannskap og servicepersonell til kundar i inn- og utland. Næringslivet har i dag over 110.000 PAX årleg mot Bergen som ein lyt transportere via Vigra ettersom tilbudet over Hovden er for ringt både i høve kapasitet, frekvens og vidare korrespondanse.

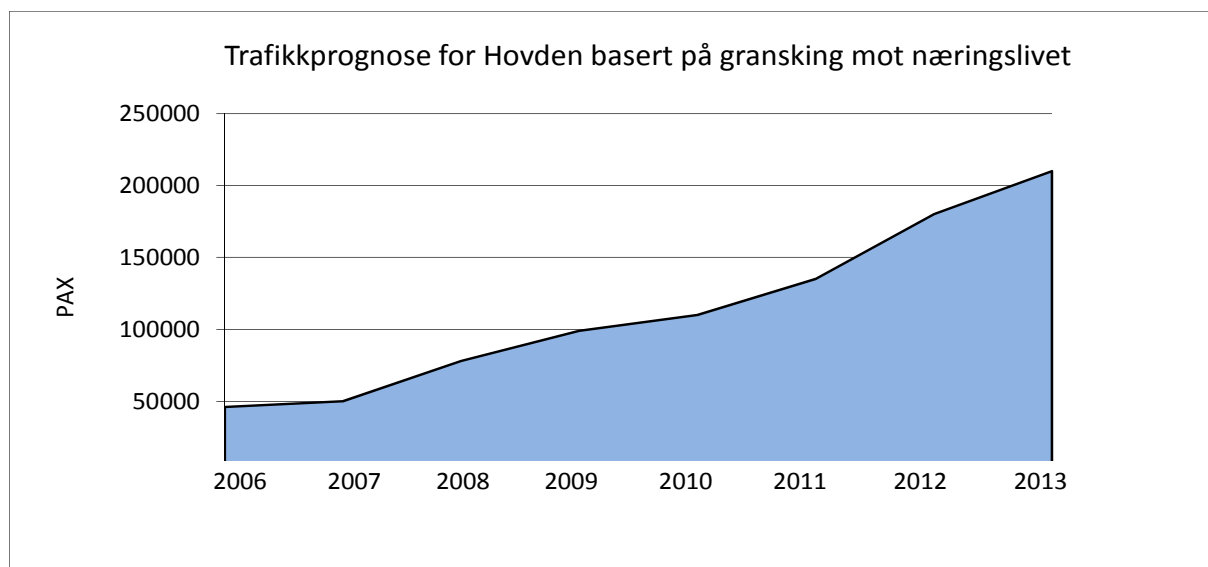
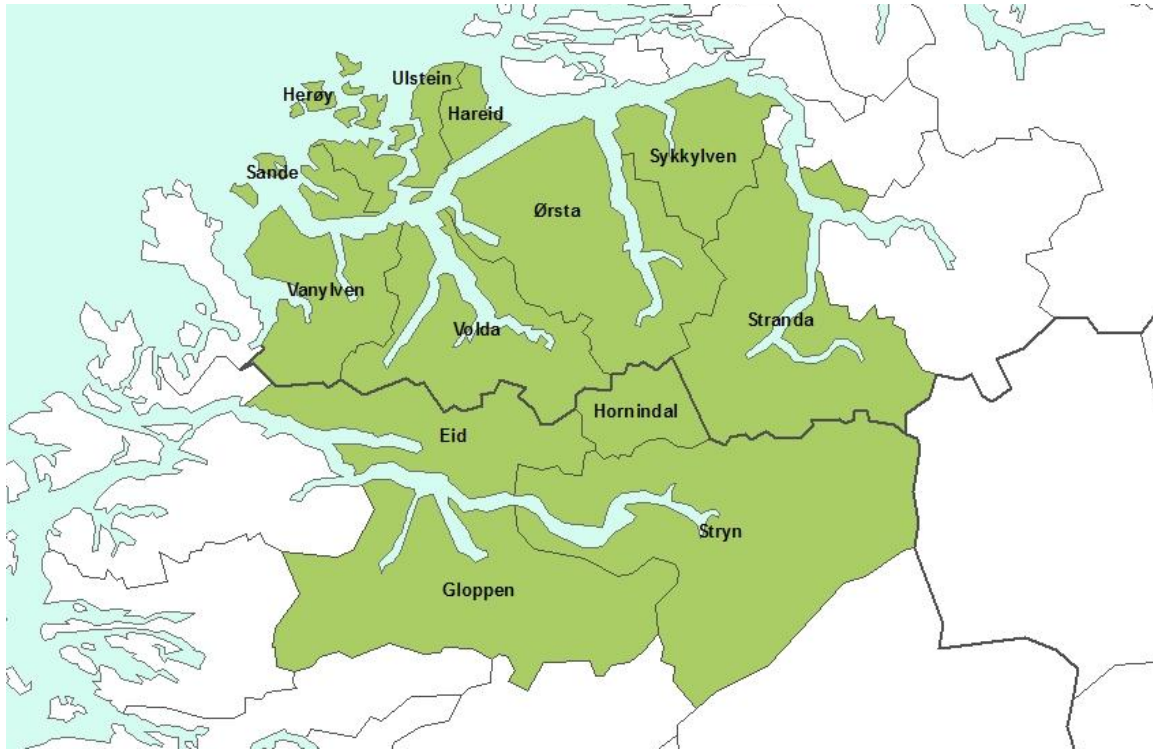


Fig.2 over: Resultat av gransking 2009 av potensialet for reiser i næringslivet mot medlemsbedriftene i MAFOSS, Herøy Næringsforum, Herøy Shippingklubb, Ørsta Næringskontor og Volda Industrilag.

Høgskulen i Volda (HVO) vart i 2010 part i UH-nett Vest (Universitet og høgskulenettverket på Vestlandet) og det medfører auka samarbeid både administrativt og fagleg mellom institusjonane i nettverket. HVO og UH-nett Vest etterspør direkte ruter mellom Hovden og Flesland som gjer det mogleg å delta på møter, konferansar, seminar og førelesningar på dagtid.

Ein reduksjon eller fjerning av tilbodet mellom Hovden lufthamn og Bergen vil etter vårt syn være ei utvikling i feil retning som medfører stor ulempe for både offentlege og private verksemdar i den nye felles bu- og arbeidsregionen som oppstår ved opninga av Kvivsvegen i 2012.



Kart: "Kvivsregionen" definert av Kviven AS. Innbyggartal pr.1 januar 2011: 78.358

Med beste helsing frå Utviklingsforum – Hovden lufthamn;

Ragnhild Aarflot Kalland – ordførar i Volda

Gudny Fagerhol – ordførar i Ørsta

Hannelore Måseide – ordførar i Ulstein

Arnulf Goksøy – ordførar i Herøy

Jon Erik Engeset – konsernsjef SafeRoad AS

Jacob Kjøde Jr. – direktør ved Høgskulen i Volda

Terje Høybakk – dagleg leiar Maritim Forening Søre Sunnmøre

Per Ernst Lundberg – sekretær for Søre Sunnmøre Regionråd

Bernt Westad – dagleg leiar Vanylven Utvikling AS

Elisbeth Grodås Kroken – leiar Hornindal Næringslag

Tore Wallestad – Stryn Næringsamskipnad

Sigurd Tuvnes – dagleg leiar Storfjord Kompetansepark

Martin Foldal – dagleg leiar Ørsta Næringskontor, og sekretær for Utviklingsforumet