

Høyringsuttale:

Uttredning om det regionale flyrutetilbudet

Til: Samferdselsdepartementet

Frå: Nærings- og vekstselskapa i Nordfjord;

- Gloppen Næringsorganisasjon (koordinator)
- Bremanger Næringsråd
- Måløy Vekst
- Stad Vekst
- Stryn Næringssamskipnad
- Visit Nordfjord

Dato: 17. desember 2025

Vedlegg: Uttale frå utval bedrifter i Nordfjord

1 Innleiing

Vi viser til høyringa om utgreiing av det regionale flyrutetilbudet, og som representantar for næringslivet i Nordfjord vil vi gjerne nytte høvet til å kome med innspel.

Denne uttalen er utarbeidd av nærings- og vekstselskapa i Nordfjord, koordinert av Gloppen næringsorganisasjon (GN), i tett dialog med lokalt næringsliv, reiselivsaktørar og Gloppen kommune. Flyplasstrukturen i gamle Sogn og Fjordane er avgjerande for heile denne regionen. Uttalen har vekt på Sandane lufthamn, Anda, og flyrutetilbudet til og frå Nordfjord.

Vårt hovudbodskap er at Sandane lufthamn Anda må liggje fast som del av den nasjonale lufthamnstrukturen, og at det regionale flyrutetilbudet til og frå lufthamna må styrkjast – ikkje svekkjast.

2 Samandrag av hovudpoeng

1. **Oslo Economics sine konklusjonar i 2025 står i motstrid til egne vurderingar i 2015.**
I 2015-rapporten vart det åtvart mot å bruke støtte per passasjer som hovudindikator og peika på store samfunnsmessige kostnader ved nedlegg ing av kortbaneflyplassar. No vert det konkludert med nedbygging av tilbudet til Sandane basert på ein snevrare, kostnadsdriven modell. Dette meiner vi er uhaldbart.
2. **Sandane lufthamn Anda er kritisk infrastruktur for Nordfjord.**
Lufthamna er avgjerande for konkurranseevne, rekruttering, offentlege tenester og busetnad i ein region med krevjande topografi og store avstandar.
3. **Det regionale flyrutetilbudet er vurdert utan å ta inn den reelle samfunnsøkonomiske verdien.**
Dei nye utgreiingane legg sjølve til grunn at verknader for næringsutvikling, busetnad og

distriktspolitikkk ikkje er innarbeidde i analysane. Det gjer at konklusjonane ikkje kan vere åleine premiss for politiske vedtak.

4. Sandane lufthamn har fått ei positiv trafikkutvikling – særleg driven av reiseliv.

Trafikken gjennom Anda har teke seg opp igjen etter pandemien, og sommarsesongen viser kor viktig lufthamna er for reiselivet i Nordfjord. Utfordringa ligg i avgrensa frekvens og kapasitet – ikkje manglande etterspurnad.

5. I eit grønt skifte og eit skjerpa beredskapsbilete treng vi robuste regionale lufthamner.

Sandane er godt eigna som framtidig pilotarena for null- og lågutsleppsfly, og lufthamna er viktig i samanheng med helseberedskap og handtering av krisesituasjonar.

3 Om oss og om regionen

Nærings- og vekstselskapa i Nordfjord representerer breitt næringsliv og arbeidsplassar i heile regionen – frå industri, handel, fiskeri og havbruk til reiseliv, kultur- og opplevingstilbod. Verksemdene er i stor grad eksport- og besøksretta, med behov for rask og føreseieleg tilknytning til nasjonale og internasjonale marknader.

Nordfjord er ein typisk distriktsregion der:

- reisetida på veg er lang og sårbar for vêr og føre,
- kollektivtilbodet er avgrensa,
- flytilbodet er ein føresetnad for å kunne konkurrere om arbeidskraft, kundar, investorar og gjester.

Sandane lufthamn Anda er «vår» lufthamn, geografisk og praktisk. Alternativ reise via andre lufthamner inneber vesentleg lengre samla reisetid for aktørane i regionen sett under eitt, høgare kostnader og auka risiko.

4 Oslo Economics 2015 vs. 2025 – ulike konklusjonar, same lufthamn

I 2015 gjennomførte Oslo Economics ei utgreiing om framtidens lufthamnstruktur på Vestlandet, der Sandane lufthamn Anda var ein del av analysen. Den gongen vart fleire viktige poeng løfta fram:

- Støtte per passasjer (FOT-tilskot) er eit svakt mål på samfunnsøkonomisk lønsemd, fordi beløpet i stor grad er styrt av konkurranseforhold og kontraktsutforming, ikkje reelle kostnader.
- Dei samfunnsmessige konsekvensane av å leggje ned ein kortbaneflyplass er store og til dels irreversible, særleg for næringsliv, arbeidsplassar og busetnad.
- For Sandane vart det dokumentert at mange verksemdar ville få redusert omsetning, og at nokre ville måtte flytte eller avvike ved bortfall av flyplassen.

I dei nye rapportane frå 2025 har Oslo Economics ein annan konklusjon om dei same rutene. No vert det peika på at det er «samfunnsøkonomisk lønsamt» å byggje ned flyrutetilbodet til Sandane, først og fremst på grunnlag av driftskostnader og modellert tidsbruk.

Det er etter vårt syn tre hovudproblem med denne dreininga:

1. Metoden er erklært ufullstendig.

Oslo Economics gjer sjølv tydeleg at verknader for næringsutvikling, busetnad, rekruttering og distriktspolitiske mål ikkje er tekne med i modellane. Likevel vert resultatet presentert som ei samfunnsøkonomisk vurdering av ruta. Då blandar ein teknisk modellresultat og heilskapleg samfunnsøkonomi.

2. Ein ignorerer eigne faglege forbehold frå 2015.

Å bruke kostnad per passasjer som styrande indikator blir i 2015 omtalt som misvisande. I 2025 vert nettopp slike storleikar brukt for å argumentere for nedbygging. Det gir eit ulogisk brot mellom to rapportar frå same fagmiljø.

3. Nullalternativet er ikkje reelt vurdert.

Potensialet for å auke etterspurnaden gjennom betre frekvens, kapasitet, prisstruktur og kontraktstilpassing til næringslivet i regionen er i liten grad drøfta. Ein tek i praksis utgangspunkt i dagens avgrensa tilbod og konkluderer med at bruken er for låg – sjølv om tilbodet er ein viktig del av forklaringa.

Vi meiner difor at konklusjonane om Sandane-rutene i 2025-utgreiinga ikkje kan leggjast til grunn som fagleg fasit for vidare politikktutforming.

5 Betydninga av Sandane lufthamn for næringsliv og reiselivet i regionen

5.1 Næringsliv og busetnad

Bedriftsuttalene som ligg ved denne høyringsuttalen, teiknar eit eintydig bilete:

- Verksemdar er avhengige av fly til og frå Anda for å kunne møte kundar, leverandørar og partnarar innan rimeleg tid.
- Rekruttering av høgt utdanna arbeidskraft blir vanskelegare utan eit lokalt flytilbod.
- Nokre verksemdar peikar på at dei vil måtte vurdere tilflytting eller nedtrapping om flyplassen skulle forsvinne eller tilbodet blir svekka.

Desse signala samsvarer godt med funn frå undersøkingane i 2015, og illustrerer at dei næringsøkonomiske og samfunnsmessige konsekvensane av å fjerne flyrutetilbodet ikkje er tilstrekkeleg fang a opp i dei nye modellane.

5.2 Reiseliv og sesongtrafikk

Nordfjord har hatt ein sterk vekst som reisemål dei siste åra, med kjende ikon som Loen Skylift, fjord- og breopplevingar, Vandring, ski, kulturminne og lokale mat- og drikkeprodusentar. I sommarmånadene er kapasiteten gjennom Anda heilt avgjerande for tilkomsten for utanlandske og norske gjester.

I tillegg gjev det moglegheit for turoperatørar og pakkereiselivsaktørar til å planleggje effektive rundreiser og mannskapslogistikk.

Avinor sine egne tal viser at trafikken på Anda har teke seg merkbart opp igjen etter pandemien, og at sommarsesongen har høg utnytting. Dette er ikkje eit teikn på eit overflødig tilbod – det viser at flyplassen er eit reelt knutepunkt for eit reiseliv i vekst.

6 Beredskap og grønt skifte

Sandane lufthamn har også ei rekkje funksjonar som ikkje er prisa inn i modellane:

- Transport av pasientar, helsepersonell og spesialisttenester.
- Tilgjenge ved naturhendingar, ras, flaum eller stengde vegar.
- Ein viktig del av den nasjonale beredskapsstrukturen, der samfunnskritiske aktørar raskt må kunne kome til og frå regionen.
- Vår kollektive evne til å mobilisere og omstille oss ved hendingar som rammar tryggleiken i samfunnet.

Samstundes ligg lufthamna godt an til å kunne vere ein framtidig pilotarena for null- og lågutsleppsfly i kortbanenettet. Avstandar og rutemønster passar godt for elektriske eller hybride løysingar, og regionen har sterke miljø- og reiselivambisjonar som passar godt med eit grønt flytilbod.

Å byggje ned infrastrukturen no vil vere i direkte motstrid både med ambisjonane om eit meir klimavennleg transportsystem og med behovet for robust nasjonal beredskap.

7 Våre tilrådingar

På bakgrunn av dette vil nærings- og vekstselskapa i Nordfjord tilrå at:

1. **Sandane lufthamn Anda vert vidareført som del av den nasjonale lufthamnstrukturen.**
Det regionale flyrutetilbodet må sjåast i samanheng med distriktpolitikk, næringsutvikling og reiseliv.
2. **Konklusjonane frå dei nye utgreiingane vert supplert med ei breiare samfunnsøkonomisk vurdering.**
Effektar på arbeidsplassar, busetnad, rekruttering, beredskap og reiseliv må inkluderast før ein tek stilling til eventuelle endringar i rutetilbodet.
3. **Kostnadsutfordringar i FOT-ordninga må løysast gjennom betre kontraktsutforming – ikkje nedbygging av Sandane.**
Til dømes gjennom betre risikodeling, meir treffsikre prisverkemiddel og stimulering til flåtefornying, framfor å fjerne tilbod i område med få realistiske alternativ.
4. **Sandane bør vurderast som ein naturleg pilotlufthamn for null- og lågutsleppsfly.**
Dette vil kunne gi både miljøgevinst og ny næringsutvikling i regionen.

Vi stiller gjerne opp i vidare dialog med departementet, Oslo Economics og Avinor for å utdjupe desse perspektiva og bidra med meir detaljert dokumentasjon frå bedrifter og reiselivsaktørar.

Med helsing,

Nærings- og vekstselskapa i Nordfjord

Gloppen næringsorganisasjon

Lars Endre Gimmetstad, styreleiar

Måløy Vekst

Frank Willy Djuvik, dagleg leiar

Stryn Næringssamskipnad

Odd Rune Flo, styreleiar

Bremanger Næringsråd

Audun Bakke, styreleiar

Stad Vekst

Ove Kjøllesdal, dagleg leiar

Visit Nordfjord

Geir Årvik, styreleiar