

Flytilbudet må forsterkes for å få realisert grønne etableringer

Uttalelse fra bedrifter som bygger batterifabrikker og grønn industri i Mo i Rana, Ranaregionen næringsforening og Rana Utvikling. 20. desember 2022.

Vi viser til høring av transportfaglig utredning for regionale ruteflygninger i Sør-Norge og Nord-Norge fra 2024.

Regjeringen har satt ambisiøse mål for Norges batterisatsing, som nå realiseres blant annet i Mo i Rana. Batteristrategien ble lagt fram av næringsminister Jan-Christian Vestre den 27. juni 2022 i Mo industripark, samtidig kunngjorde FREYR Battery sin investeringsbeslutning for Giga Arctic. Et av hovedgrepene i strategien er at regjeringen skal støtte opp under pilotkommuner i vekst. En grunnleggende rammebetingelse for at vi skal lykkes med Norges batteristrategi er et tilstrekkelig flytilbud, spesielt i anleggsperioden.

De undertegnede er næringsaktører som vil ha svært høy aktivitet med utbygging og drift av batterifabrikker og grønn industri. Dette er en relevant problemstilling fra neste avtaleperiode, men det er også behov for justeringer i dagens flytilbud til og fra Mo i Rana. Den nye flyplassen vil stå klar i 2025. Det betyr at vi i Ranaregionen vil betjenes av en kortbane i en tid med svært høy byggeaktivitet.

Det er positivt at Samferdselsdepartementet i sin oppdragsbeskrivelse til Oslo Economics sin utredning for statens kjøp av regionale ruteflygninger presiserte behovet for å gjøre endringer i gjeldende flytilbud i Nord-Norge. Dette er en svært aktuell problemstilling for Ranaregionen nå. I den anleggsperioden vi nå er i startfasen av, er det et akutt behov for et bedre flytilbud.

De neste fem årene skal det investeres mer enn 50 milliarder kroner i grønn industri, ny flyplass, næringsbygg, boliger og annen infrastruktur i Mo i Rana. Dette er prosjekter som er finansiert, og bygging er allerede i gang. Første byggetrinn av FREYR Battery sin satsing i Rana er på 17 mrd kr. Dette er den største industrielle fastlandsinvestering i Norge på flere generasjoner. Analyser viser at dette vil kunne gi en økt sysselsetting på 3000 og innbyggervækst på minst 5000 mennesker.

Da Hæhre bygde E6 Helgeland Nord fra 2016 til 2020, ble på det meste rundt 200 ansatte flydd inn i egne chartrede fly, ettersom flytilbudet ikke matchet behovet. Vi står nå ovenfor en anleggsperiode med mye høyere aktivitet enn under E6-utbyggingen. **Arbeidsstyrken som skal flys inn til de ulike utbyggingene i Mo i Rana de kommende årene, vil bli minst ti ganger større enn da Hæhre bygde E6.**

For å vise noe av omfanget de neste årene:

- Buliding The Future, et konsortium som skal levere teknologiske løsninger og utstyr til Giga Arctic, blir en arbeidsstyrke på 600 allerede høsten 2023 med videre opptrapping til 900, der en stor andel må transporteres med fly.
- Entreprenøren HENT, med ansvar for å reise de enorme fabrikkbygningene til Freyr, vil ha en arbeidsstyrke som også i hovedsak må flys inn.
- AF Anlegg skal bygge ny flyplass. De aller fleste ansatte må flys inn.
- I tillegg kommer den økte flytrafikken som blir generert av de øvrige utbygginger og av Freyrs oppbygging av driftsorganisasjon fra dagens 70 til 1500 ansatte i Mo i Rana og med mange tjenestereiser fra leverandører og kunder.

Dette har ikke blitt fanget opp i Oslo Economics sin utredning og trafikkprognoser, hvor de la til grunn en reduksjon i antall passasjerer mellom Mo i Rana og Bodø/ Trondheim i 2023/2024 sammenlignet med 2019/2020.

Myndighetene har lyktes tidligere med å tilpasse flytilbudet for å støtte opp under store etableringer. For eksempel da Snøhvit ble realisert, ble det satt inn ekstra kapasitet mellom Tromsø og Hammerfest.

Uten en styrking av flytilbudet fra våren 2023 vil det ikke være mulig å få inn den nødvendige arbeidsstyrken for å realisere de store utbyggingene. Dette vil også ramme øvrige behov for flyreiser i vår region.

Vårt forslag til løsning for styrking av flytilbudet er som følger:

Dagens flytilbud er ikke optimalisert for å utnytte kapasiteten Mo i Rana–Oslo via Bodø. Widerøe har avgang(er) Mo i Rana-Bodø der det ikke gis mulighet for tilknytning til avganger videre til Oslo (der det er stor kapasitet).

Ved å tilrettelegge og styrke et flytilbud med Bodø som hub, kombineres et kort hopp på 25 minutter med et godt kommersielt flytilbud Bodø–Oslo. En styrking med tre t/r Mo i Rana-Bodø daglig vil langt på vei løse utfordringene.

Vi ønsker et møte med Samferdselsdepartementet om hvordan løse denne akutte utfordringen.

Vennlig hilsen

Freyr Battery

Mo Industripark AS

Rana Gruber

Building the Future

HENT

AF Anlegg

Polarsirkelen Lufthavnutvikling

Ranaregionen Næringsforening

Rana Utvikling