



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Avinor AS  
Postboks 150  
2061 GARDERMOEN

Deres ref  
11/01613

Vår ref  
13/1533-

Dato  
24.09.2014

**Om planlegging og utforming av konsesjonssøknad for ny lufthavn ved Mo i Rana**

Vi viser til Avinors brev av 12. mai 2014 om Samferdselsdepartementets oppdrag om planlegging og utforming av konsesjonssøknad for en ny lufthavn ved Mo i Rana. I brevet ber Avinor om en bekreftelse på selskapets forståelse av oppdraget og eventuelle merknader.

**Oppdraget**

Samferdselsdepartementet viste i oppdragsbrevet av 18. mars 2014 til at det ikke skal gjennomføres en konseptvalgutredning (KVU) eller en kvalitetssikring av konseptvalget (KS1) i forbindelse med planleggingen av en ny lufthavn ved Mo i Rana.

Beslutningen ble fattet med bakgrunn i Stortingsbehandlingen av *Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023*, jf. *Innst 450 S (2012-2013)*, og *Meld. St. 38 (2012-2013) Verksemnda til Avinor AS*, jf. *Innst 492 S (2012-2013)*. Nordland fylkeskommunes vedtak om beliggenhet for en ny lufthavn og en klar anbefaling fra etatene og Avinor dannet også en bakgrunn for vedtaket.

I oppdragsbrevet viste departementet til at planleggingsarbeidet bl.a. skal omfatte:

- Eventuelle gjenstående flyfaglige utredninger.
- Oppdaterte kostnadsberegninger som grunnlag for en senere kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2).
- En koordinering opp mot eventuelle gjenstående lokale planprosesser.
- Annet nødvendig planarbeid med tanke på forberedelse av bygging av en ny lufthavn.
- En vurdering av når midler eventuelt bør stilles til disposisjon for å sikre en effektiv gjennomføring av prosjektet.

Avinor ble videre bedt om å inkludere andre relevante forhold som ikke var nevnt over.

Samferdselsdepartementet viste også til at prosjektet i stor grad har blitt drevet fram og utredet lokalt før det har blitt forankret nasjonalt. Avinor ble derfor oppfordret til å nyttiggjøre seg av dette arbeidet der det er hensiktsmessig.

#### *Avinors brev av 12. mai 2014*

Avinor redegjør i sitt brev for hvordan selskapet ser for seg å arbeide videre med planlegging av en ny lufthavn. Selskapet redegjør bl.a. for elementer som utformingen av konsesjonssøknaden, nytt EU-regelverk for lufthavner, organisering av arbeidet, finansiering, samt de forutsetninger som Avinor vil legge til grunn i planleggingsarbeidet.

Ifølge Avinor kan en konsesjonssøknad, gitt visse forutsetninger, teoretisk sett være klar høsten 2015.

#### *Samferdselsdepartementets merknader*

Samferdselsdepartementets oppdrag er utformet slik at det gir Avinor som faginstans handlingsrom til å organisere og gjennomføre arbeidet på en effektiv måte, i tråd med selskapets planleggingsprosedyrer for større investeringer og med utgangspunkt i de føringer som er lagt av Stortinget.

Avinors gjennomgang dekker i hovedtrekk de områdene som Samferdselsdepartementet ønsket belyst i oppdraget, og som vil utgjøre grunnlaget for departementets og regjeringens videre beslutninger. Vi vurderer at en ferdigstillelse av en søknad om konsesjon høsten 2015 er tilfredsstillende.

Samferdselsdepartementet er opptatt av å sikre en effektiv framdrift i planprosessen, og legger til grunn at Avinor arbeider for dette.

Departementet har følgende kommentarer til det opplegget Avinor presenterer:

#### *Utformingen av en ny lufthavn*

I forarbeidet til *Meld. St. 26 (2012-2013)* anbefalte etatene og Avinor etter en totalvurdering en lang rullebane ved en ny lufthavn ved Mo i Rana og en utvidelse av Sandnessjøen lufthavn, Stokka, til 1199 m. For Mo i Rana sin del ble det lagt til grunn en rullebanelengde på 2 200 m. En forutsetning for anbefalingen var at Mosjøen lufthavn, Kjærstad, skal legges ned.

Avinor viser i sitt brev til at en ser for seg å innlede arbeidet med et skisseprosjekt som ser på alternative løsninger og den infrastruktur som skal ivareta ulike scenarioer for trafikkmengde. De trafikale og markedsmessige forutsetningene vil ut fra dette utgjøre en del av dimensjoneringsforutsetningene for en ny lufthavn.

Samferdselsdepartementet vil i denne sammenheng vise til at det i den politiske behandlingen av *Meld. St. 26 (2012-2013)* og *Meld. St. 38 (2012-2013)* ble tilrådingen om en ny større lufthavn lagt til grunn. Dette har også vært et premiss for Stortingets føringer, departementets oppfølging av disse og beslutningen om å avstå fra en KVU/KS1-prosess.

Samferdselsdepartementet presiserer med bakgrunn i dette at Avinor skal ta utgangspunkt i en ny regional lufthavn som kan betjene flyene som i dag opererer på stamnettet som primæralternativ for den videre planleggingen og i arbeidet med en konsesjonssøknad.

Hvilke forutsetninger en slik lufthavn vil måtte baseres på, må fremgå i underlagsmaterialet Avinor nå skal utarbeide. I den grad det i planleggingsarbeidet framkommer særskilte forhold som taler for andre løsninger enn det som tidligere er lagt til grunn, skal Avinor informere departementet om dette før selskapet ferdigstiller konsesjonssøknaden.

#### *Forholdet til nærliggende lufthavner*

Avinor presiserer at det videre arbeidet med en konsesjonssøknad må basere seg på at Mosjøen lufthavn, Kjærstad, skal legges ned.

For å sikre en helhetlig vurdering av lufthavnstrukturen på Helgeland planlegger Samferdselsdepartementet å gjennomføre en ekstern utredning av konsekvenser ved en endring av lufthavnstrukturen. Departementet tar sikte på å lyse ut utredningsoppdraget høsten 2014 med planlagt ferdigstilling første halvår 2015. Utredningen vil utgjøre en viktig del av beslutningsgrunnlaget i vurderingen av den fremtidige utformingen av lufthavnettet i regionen. En endelig beslutning om en eventuell nedleggelse av Kjærstad må forankres i Stortinget. Samferdselsdepartementet kan derfor ikke på nåværende tidspunkt si noe om når en endelig avklaring av framtiden for Mosjøen lufthavn, Kjærstad, vil foreligge.

Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn at Avinor inntil videre inkluderer en vurdering av konsekvensene av ulike strukturalternativer i sitt arbeid.

#### *Nytt regelverk for lufthavner*

Avinor påpeker at selskapet ikke har erfaring med hvordan det nye regelverket for lufthavner vil slå ut for et prosjekt som dette, og selskapet tar forbehold om at formelle avklaringer rundt nytt EU-regelverk kan påvirke fremdriften. Samferdselsdepartementet vil i den forbindelse oppfordre til aktiv dialog med Luftfartstilsynet med tanke på å sikre nødvendige klargjøringer og bistand i regelverksforståelsen.

#### *Tidligere arbeid*

Som det fremgår av departementets oppdragsbrev, er prosjektet i stor grad blitt drevet fram og utredet lokalt. Avinor viser til at selskapet forutsetter at man kan benytte seg av store deler av dette materialet. Departementet er positive til dette og vurderer det som viktig å benytte seg av den kompetansen man sitter med lokalt og det arbeidet som der er gjennomført, med tanke på å sikre en god framdrift i den videre plan- og konsesjonsprosessen og å unngå dobbeltarbeid. Det at Avinor tidligere har bidratt med faglig bistand, bør legges til rette for dette


### *Finansiering*


Samferdselsdepartementet ser samtidig med Avinors planleggingsarbeid på mulige finansieringsløsninger for en ny lufthavn. Forholdet til statstøtteregelverket er en del av disse vurderingene.

For departementet er det avgjørende å få et best mulig kostnadsanslag for bygging av en ny lufthavn, og spørsmålet om finansiering vil bli sett i sammenheng med den kommende konsesjonssøknaden. Som det fremgår av oppdraget, vil kostnadsberegningene utgjøre grunnlaget for en senere kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2). En KS2 må gjennomføres før en eventuell investeringsbeslutning, og departementet vil komme tilbake til dette.

Samferdselsdepartementet vil også komme tilbake til spørsmålet om planleggingskostnader senere.

Med hilsen

for   
Per Kolstad (e.f.)  
avdelingsdirektør

  
Andreas Neumann  
seniorrådgiver

### **Kopi til:**

Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS  
Rana kommune  
Nordland fylkeskommune  
Sekretariatet for Nasjonal transportplan