

Transport- og kommunikasjonskomiteen
Partienes stortingsgrupper
Stortinget
Pb 1700 Sentrum
0026 Oslo

Sandnessjøen 19. mars 2021

Merknad til NTP 2022-2033 – ny lufthavn Mo i Rana

Helgeland interkommunalt politisk råd (Helgelandrådet) ønsker med dette å gi sine merknader til regjeringens innstilling i kommende NTP vedrørende etablering av ny lufthavn i Mo i Rana. Regjeringens bevilgning på 1,8 milliarder kroner til flyplassen forutsetter en lokal medfinansiering på 600 millioner kroner. Prosjektet har en samlet kostnadsramme på 2,4 milliarder kroner og er prioritert i første del av NTP. Lufthavnen er planlagt plassert 11 km øst for Mo i Rana med en rullebane på 2200 m.

Sammendrag.

Aller først ønsker vi å tydeliggjøre at Helgelandrådet ikke har noen motforestillinger mot etablering av ny lufthavn i Mo i Rana (Hauan) *som erstatning for dagens flyplass (Røssvoll)*.

Videre har Helgelandrådet en klar forventning om at de politiske partier på Stortinget følger opp vedtatte retningslinjer for investeringsprosjekt som overstiger 1 milliard kroner. Statens prosjektmodell stiller krav om utarbeidelse av behovsanalyse, overordnet strategidokument, overordnet kravdokument og alternativanalyse som beslutningsgrunnlag for regjeringens valg av hvilke konsept som skal videreføres. I siste tilgjengelige rapporter fremkommer det at disse retningslinjene ikke er fulgt.

Helgelandrådet mener kortbanenettet er distriktenes livsnerve, og en helt avgjørende faktor for å opprettholde et desentralisert næringsliv og bosetting. I vårt innspill til RTP ønsket vi at Avinor utarbeider et program for en fremtidig lufthavnstruktur, hvor kortbanenettet på Helgeland blir valgt som testregion. Dette støtter opp om Nordland fylkeskommunes initiativ for at Nordland skal bli testregion for utrulling av elfly.

Helgelandrådet frykter at manglende kvalitetssikring av store og kostnadskrevende investeringsprosjekter kan bidra til feilinvesteringer, som igjen bidrar til at andre viktige samferdselsprosjekter ikke blir realisert.

Bakgrunn for merknaden

I «Notat 1 KS2 av ny lufthavn i Mo i Rana» datert 04.02.2021, foretatt av ekstern kvalitetssikrer Concreto, er det påpekt flere forhold som Helgelandrådet mener er av avgjørende betydning for det videre arbeid og endelig beslutning om etablering av ny lufthavn.

I notatet som er oversendt til Finansdepartementet v/Per Kolstad og Marit Østensen er det påpekt at det ikke foreligger en konseptvalgutredning for prosjektet. Concretos kvalitetssikring har derfor elementer av en KS1-vurdering, i tillegg til en KS2. I samme dokument påpeker Concreto at tiden for gjennomføringen er relativt kort.

Helgelandsrådet er av en klar oppfatning at det må gjennomføres en konseptvalgutredning for dette prosjektet i henhold til vedtatt retningslinjer. Concreto påpeker i sitt notat at uten et standard KS1-perspektiv er det begrenset å vurdere prosjektet ut fra særlige forhold som:

- Hva som er utfordring med dagens løsning
- Mulighet til å se ny flyplass i sammenheng med lufthavnstrukturen i Helgelandsregionen, og herunder på andre plasseringer enn Hauan
- En grundigere behovsanalyse som utgangspunkt for dimensjonering
- En mer etterprøvable målstruktur for prosjektet

Disse forholdene mener Helgelandsrådet er av helt avgjørende betydning for å kunne beslutte etablering av ny lufthavn med rullebane på 2200 m ca. 11 km øst for Mo i Rana.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Oslo Economics sin analyse «Vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for ny Mo i Rana lufthavn» av februar 2021 er basert på Finansdepartementets rundskriv og veiledere.

I analysens sammendrag og konklusjon slås det fast at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av ny lufthavn i Mo i Rana er avhengig av hvor stor trafikk man får ved lufthavnen, og prosjektet er marginalt lønnsomt i det høyeste scenariet for trafikk. Deres vurdering er at man mest sannsynlig ender opp med et prosjekt som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Analysen viser et samfunnsøkonomisk tap på 1,0 milliarder kroner i netto nåverdi. **Basert på en samfunnsøkonomisk vurdering frarådes derfor prosjektet ny lufthavn i Mo i Rana.**

Videre påpeker dokumentet at hvis investeringen blir lagt inn i Avinors balanse, kan dette medføre at de skal beregnes avkastningskrav av kapitalen, og at investeringen kan regnes inn i grunnlaget for fremtidige avgifter for Avinor.

Helgelandsrådet frykter at hvis avgjørelsen om ny lufthavn i Mo i Rana blir fattet på et mangelfullt grunnlag, risikerer man store investeringskostnader som flyselskapene blir tvunget til å dekke inn gjennom blant annet økte billettpriser. I tillegg frykter Helgelandsrådet at Avinor i fremtiden vil måtte fremme sak på endring i lufthavnstrukturen på Helgeland for å kunne innfri avkastningskravet som er forventet i prosjektet.

Andre viktige prosjekter i kommende NTP/RTP

Fylkesveinettet er eneste tverrforbindelse på Helgeland til transportkorridoren mellom Nord- og Sør-Norge (E6). Alle tverrforbindelsene trenger betydelig oppgradering for å kunne ivareta det økende transportbehovet og den forventede veksten vi ser i dag. Mer ekstremvær og stengte fjelloverganger påvirker også næringslivet negativt og medfører økonomisk tap og omdømme.

I forarbeidet til dagens NTP foreslo Vegdirektoratet å omklassifisere fv. 17/fv. 78 fra E6 ved Ømmervatn til Søvik ferjeleie, samt fv. 810 Mo i Rana/fv. 17 Stokkvågen. Helgelandrådet støtter Vegdirektoratet forslag og ønsker i tillegg fv. 76/E6 Tosenveien og ferjesambandet Søvik – Herøy skal inngå i denne omklassifiseringen.

Innenfor Helgelandrådet sitt geografiske område ble det av Nordland fylkeskommunen og Statens vegvesen i 2015 gjennomført KVV Brønnøysund - Alstahaug, forbindelse Dønna, Herøy og Vega. Målsettingen er å få etablert fergefri forbindelse Alstahaug – Brønnøysund og Alstahaug - Dønna/Herøy. Helgelandrådet, i samarbeid flere kommuner og i nær dialog med Nordland fylkeskommunen, har etablert en styringsgruppe som arbeider med kvalitetssikring av underlagene. Kostnaden for gjennomføring av disse prosjektene vil sannsynligvis bli i en størrelsesorden som vil kreve medfinansiering gjennom statlige midler og prioritering i fremtidig NTP.

I tillegg ser vi at vi nå ikke får ferdigstilt E6 Helgeland sør. I dag er det to opsjonsparseller mellom Trøndelagsgrensen og Kappfjell, på til sammen 9,5 km som gjenstår av Vegpakke Helgeland. Helgelandrådet har selv sagt en forventning at disse to parsellene fullføres slik at vegpakken kan slutføres.

Helgelandrådet frykter at manglende kvalitetssikring og oppstart av prosjekter som ikke er samfunnsmessig lønnsomme vil binde opp betydelige statlige midler i fremtiden, noe som igjen bidrar til at viktige samfunnsmessig lønnsomme prosjekt ikke blir prioritert i kommende NTP

Helgelandrådet og fylkestinget i Nordland

På Helgeland er det 18 kommuner og Helgelandrådet representerer en sammenslutning av 12 av disse kommunene. Flere kommuner i Helgelandrådet har uttrykt bekymring rundt manglende utredninger om hvilke konsekvenser en ny stor flyplass vil få for den allerede etablerte flyplassstrukturen på Helgeland. I forbindelse med fylkestingets behandling av Nasjonal transportplan 2018 - 2029 (NTP 2018-2029, høring FT-sak 098-2016) anbefaler Nordland fylkesting bygging av en ny lufthavn ved Mo i Rana (rullebane 2200 m) som erstatter eksisterende lufthavn (Røssvoll), **uten øvrige strukturendringer**.

Helgelandrådet forutsetter at en eventuell realisering av ny stor lufthavn på Mo i Rana ivaretar fylkestingets vedtak og tas inn som en merknad under behandling av NTP.

Sandnessjøen 18. mars 2021

Med vennlig hilsen
Helgelandrådet

Peter Talseth (sign.)
Leder