



FYLKESTINGSSAK

Ny flyplass ved Mo i Rana (Hauan)

Sammendrag

Hauan ved Mo i Rana fremstår som eneste alternativ for en ny stor flyplass på indre Helgeland. Fylkesrådet anbefaler at fylkestinget gir sin prinsipielle tilslutning til at Mo i Rana lufthavn, Røssvoll blir nedlagt og erstattes av en stor flyplass på Hauan.

Fylkesrådet ber om at Samferdselsdepartementet snarest pålegger Luftfartstilsynet å gjenoppta behandlingen av konsesjonssøknaden fra Polarsirkelen Lufthavn AS.

Å utsette det videre arbeidet med behandling av konsesjonssøknaden til sommeren 2013 gir ikke bare en unødvendig utsettelse av igangsettelse av en flyplass på Hauan, men gir også fylkeskommunen – og Stortinget – et dårligere grunnlag for å behandle saken i forbindelse med NTP14-23.

Sandnessjøen lufthavn (Stokka) kan forlenges til 1199 meter for en kostnad på ca. 12 mill. kr. Fylkesrådet mener at Stokka må forlenges snarest mulig og i god tid før neste anbudsperiode for regionale flyruter (1.4.2012).

1. Bakgrunn

1.1 Fremtiden for fly og flyplasser på Helgeland

I løpet av 10-20 år vil dagens fly på kortbane-rutene mellom Trondheim og Bodø, (Widerøes 39-seters DHC8-100) ikke lenger være operative. Det antas at det heller ikke vil bli produsert nye flytyper som *både* kan benytte dagens 800 meters baner *og* har størrelse og komfort som DHC8-100. Dagens 800 meters lufthavner på indre Helgeland (Mosjøen og Mo) kan trolig ikke utvides til å kunne betjene andre aktuelle flytyper enn DHC8-100 på en forsvarlig måte.

Den europeiske luftfartsorganisasjonen EASA har satt i gang et prosjekt som kan gi et strengere regelverk for (bruk av) flyplasser fra 2014, med en overgangsperiode på 4 år.

1.2 Kort om konsesjonssøknaden fra Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS (PLU AS)

Luftfartstilsynet har mottatt og påbegynt behandling av konsesjonssøknad av 6.7.2010 fra PLU AS. PLU AS har til hensikt å overdra konsesjonen til Avinor AS, men tar rollen som tilrettelegger for finansiering og gjennomføring av byggeprosjektet i et samarbeide med staten, næringslivet, kommunene, Nordland fylkeskommune og Avinor (ny lufthavn som erstatning for Røssvoll og evt. Kjærstad).

Mosjøen lufthavn, Kjærstad, er relativt nylig godkjent for bruk til i 2015. Mo i Rana lufthavn, Røssvoll driver på en dispensasjon som utløper i 2013.

Konsesjonssøknaden gjelder en rullebane på ca. 2700 meter med investeringskostnader på ca 1,3 mill. kr. Både fylkesmannen og Avinor AS ytrer ønske å få utredet et alternativ med kortere rullebane. Det ble derfor også laget en samfunnsøkonomisk analyse av virkningene av en 1600 meters bane. I følge Luftfartstilsynet behøver en konsesjonshaver ikke allerede fra driftsstart ta i bruk hele den rullebanen det gis konsesjon for.

Kjørestrekning/-tid til den nye lufthavnen fra Mosjøen oppgis til 94 km og 80 minutter, og fra Sandnessjøen 119 km og 105 minutter (gjennom den kommende Toven-tunnelen).

Samferdselsdepartementet stoppet behandlingen av søknaden høsten 2010. I februar i år ble det avklart at Luftfartstilsynet, ut fra foreliggende dokumentasjon, anser prosjektet Polarsirkelen lufthavn, Hauan, som det eneste som ansees realiserbart ut fra en faglig vurdering av de tekniske og operative forhold ved de to alternative lokalitetene for lufthavn med lengre rullebane. I brev av 28.2.2011 til samferdselsministeren ba fylkesrådet departementet om umiddelbart å gi Luftfartstilsynet i oppdrag å behandle konsesjonssøknaden fra PLU AS. Departementets svar foreligger ikke ved fylkesrådets behandling av denne saken. Dersom departementets svar kommer før fylkestingets behandling, vil fylkesrådet informere fylkestinget om dette.

1.3 Forlengelse av Sandnessjøen lufthavn Stokka til 1199 meter

I en enstemmig uttalelse fra samlingen i februar i år krevde fylkestinget at statlige myndigheter finansierer og iverksetter ferdigstilling av Sandnessjøen lufthavn, Stokka, til godkjenning for 1199 meter, med sikte på at arbeidet fullføres snarest mulig. I uttalelsen vises det bl.a. til den store økningen i offshore-relatert aktivitet i området, herunder økt behov for at lufthavnen i forbindelse med mannskapsbytter på forsynings- og servicefartøy skal kunne betjene mindre chartefly som krever 1199-meters bane.

I følge Alstahaug kommunes brev av 27.1.2011 til Avinor er kostnadene ved fullføring av baneforlengelse ved Sandnessjøen lufthavn, Stokka til 1199 meter anslått til 11,7 mill. kr og kan gjøres på ca. 3 måneder, anleggsmessig best i løpet av sommerhalvåret. Av dette har Alstahaug kommune vedtatt å bidra med 10 mill. kr om nødvendig. Blant annet med bakgrunn i brev fra fylkeskommunen med støtte til baneforlengelsen, ber kommunen om en rask avklaring fra Avinors side så kommunen får komme i gang.

2. Problemstillinger

2.1 Videre behandling av PLU AS's konsesjonssøknad og Stortingets/Samferdselsdepartementets realitetsbeslutning

Samferdselsdepartementet viser i sitt brev av 8.2.2011 til at man i Soria Moria II har slått fast at ”det regionale flyplassnettets skal opprettholdes med mindre det er lokal oppslutning om å gjøre endringer ut i fra det totale transporttilbudet i området” og ønsker en tilrådning fra Nordland fylkeskommune angående spørsmålet om ny lufthavn på Helgeland og de forutsetningene som legges til grunn, bl.a. forholdet til nærliggende regionale lufthavner. Departementet sier samtidig at forslag til endringer i lufthavnstrukturen på Helgeland vil være en naturlig sak for Nordland fylkeskommune å spille inn i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP14-23). Departementet anser det ikke hensiktsmessig å gå videre med behandling av konsesjonssøknaden før Stortinget våren 2013 har behandlet NTP14-23.

I en sak som spørsmålet om en konsesjon for drift av en stor flyplass på Helgeland er Luftfartstilsynet saksforberedende organ, mens det er Samferdselsdepartementet som fatter vedtak. I følge forskrift nr. 40 av 11.1.2007 om konsesjon for landingsplasser (med veiledning) skal konsesjonssøknad sendes på alminnelig høring til berørte kommuner og andre myndigheter, herunder fylkesmann, fylkeskommune og Statens vegvesen.

Søknaden fra PLU AS vil være underlagt krav om konsekvensutredning. Også deler av Moderniseringsdepartementets utredningsinstruks kommer da til anvendelse. I følge instruksens pkt. 4.3 skal Samferdselsdepartementet, før saken sendes på alminnelig høring, legge saken frem for andre berørte departementer til vurdering av om konsekvensene er tilfredsstillende utredet. Finansdepartementet antas å ville vurdere om de samfunnsøkonomiske analysene er tilfredsstillende.

Utredningsinstruksens høringsfrist er normalt 3 måneder og ikke mindre enn 6 uker, men høringsfristen bør ofte være lengre enn 3 måneder ut fra en saks viktighet og hensynet til viktigheten av å kunne gi rimelig frist til høringsinstansene. Hvis høringsuttalelsene eller andre forhold fører til vesentlige endringer i saken, skal den reviderte saken sendes de mest berørte instansene på ny høring.

I forbindelse med spørsmålet om mulige større flyplasser på Helgeland (prosjektene Helgeland lufthavn i Vefsn og Polarsirkelen lufthavn ved Hauan) er det laget utredninger rundt marked og samfunnsøkonomi av hhv.

- Handelshøgskolen i Bodø
SIB-rapport 1/2008 Polarsirkelen lufthavn, Mo i Rana – Trafikale og økonomiske konsekvenser av en ny lufthavn, og
SIB-rapport nr.3/2009 Polarsirkelen lufthavn – Samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved to rullebaneforlengelser,
- TØI
TØI-rapport 1014/2009 Helgeland lufthavn – marked og samfunnsøkonomi og
- Gravity Consult
Gravity_R005/2011 Ny flyplass – Helgeland

Disse utredningenes vurderinger rundt virkningene av en ny og større flyplass på Helgeland er ikke sammenfallende.

Samferdselsdepartementets Retningslinje 2 for planfasen av NTP14-23 er ventet i mars i år, men er ikke kommet ennå. Vi vet derfor i skrivende stund ikke om departementet kommer til å be Avinor AS om å legge frem en vurdering av flyplasstrukturen på Helgeland i planforslaget fylkeskommunene får på høring tidlig i 2012 med høringsfrist juni 2012.

Vi forutsetter at Samferdselsdepartementet i alle tilfeller ønsker å behandle spørsmålet om ny flyplass og nåværende flyplasser på Helgeland – og trolig flere andre flyplassaker – i stortingsmeldingen NTP14-23 våren 2013 etter å ha fått fylkeskommunens innspill/vurderinger/høringsuttalelser. Vi vet ikke hvor spesifisert stortingsmeldingen vil bli angående for eksempel rullebanelengde på en flyplass på Hauan, men formoder at en tilslutning fra Stortinget til en stor flyplass på Hauan (evt. kombinert med en forutsetning om nedleggelse av en eller flere andre lufthavner på Helgeland og evt. innskrenkninger i tilbudet av FOT-ruter (anbudsruiter) på Helgeland), vil bli fulgt opp av en stortingsproposisjon – kanskje som avgjørelsen av PLU's konsesjonssøknad.

Konklusjon: Samferdselsdepartementet ønsker en tilrådning fra Nordland fylkeskommune angående spørsmålet om ny lufthavn på Helgeland og de forutsetningene som legges til grunn, bl.a. forholdet til nærliggende regionale lufthavner – uten at fylkeskommunen kjenner hvilke konsekvenser forskjellige tilrådninger om størrelsen på ny lufthavn på Hauan vil få for statens vilje til å opprettholde andre lufthavner og anbudsruiter i området.

2.2 Forlengelse av Sandnessjøen lufthavn Stokka til 1199 meter

Ved en slik forlengelse i 2011 vil anbudsruiter på Stokka fra 1.4.2012 kunne utlyses med banelengde 1199 meter, hvilket – som for Brønnøysund lufthavn – gir muligheter til å bruke flere flytyper enn bare DHC8-100. Dette vil bl.a. kunne gi Samferdselsdepartementet lavere tilskuddsbehov for anbudsruiter både på Stokka og på Brønnøysund. Dersom anbudsvinneren(e) bruker større fly enn DHC8-100, er det lite sannsynlig at flyforbindelsene mellom indre og ytre Helgeland vil bli opprettholdt, men disse vil kunne forsvinne i alle tilfelle.

3. Vurderinger

3.1 Stor flyplass på Hauan og prosessen for å komme dit

Samferdselsdepartementet og Stortinget vil ha det siste ordet i realitetsbehandlingen av NTP14-23 og spørsmålet om flyplasstruktur på Helgeland. Samferdselsdepartementet må imidlertid gi fylkeskommunen, som regional utviklingsaktør og planmyndighet, et langt bedre grunnlag enn dagens for å gi den ønskede tilrådning i spørsmålet om ny lufthavn på Helgeland og de forutsetningene som legges til grunn, bl.a. forholdet til nærliggende regionale lufthavner.

Som vi har omtalt i pkt 2.1 ovenfor er det mange forhold i denne saken som vi ikke kjenner utfallet eller konsekvensene av. Fylkesrådet mener imidlertid at Samferdselsdepartementet snarest må be Luftfartstilsynet ta opp igjen behandlingen av konsesjonssøknaden fra PLU AS.

Å utsette det videre arbeidet med behandling av konsesjonssøknaden fra PLU AS til ca. sommeren 2013 gir både en unødvendig utsettelse av igangsettelse av en flyplass på Hauan og gir fylkeskommunen – og for den saks skyld Stortinget – et dårligere grunnlag for å behandle saken i forbindelse med NTP14-23.

Slik saken står i dag anbefaler fylkesrådet at fylkestinget gir sin prinsipielle tilslutning til at Mo i Rana lufthavn, Røssvoll, legges ned til fordel for en stor flyplass på Hauan.

3.2 Forlengelse av Sandnessjøen lufthavn Stokka til 1199 meter

Ut i fra Alstahaug kommunes brev av 27.1.2011 om vedtak om å bidra med inntil 10 mill. kr om nødvendig, vil fylkesrådet ikke utelukke kommunal medfinansiering for å fremskynde ferdigstillelsen av 1199 meter bane. Med 3 måneders anleggsperiode bør dette arbeidet kunne avsluttes sommeren/høsten 2011. Samferdselsdepartementet bør selv være interessert i å få rullebanen ferdig tidsnok til at anbudsruiter (FOT-ruter) på Sandnessjøen fra anbudsperiodens start 1.4.2012 kan utlyses for 1199-meters bane med derav følgende potensiale for større konkurranse og lavere tilskudd (jf. pkt. 2.2 ovenfor).

4. Konsekvenser

PLU AS nevner i konsesjonssøknaden at selskapet tar rollen som tilrettelegger for finansiering og gjennomføring av byggeprosjektet i et samarbeide med bl.a. Nordland fylkeskommune. Siden vi i denne saken ikke skal behandle konsesjonssøknaden, forutsetter vi at et prinsipielt ja til en stor flyplass på Hauan ikke påfører fylkeskommunen økonomiske forpliktelser.

Dersom ny tilknytningsvei mellom E12 og lufthavn på Hauan blir fylkesvei, antar vi at det vil kreve investeringer og driftsmidler over fylkesveibudsjettet. Hvis lufthavnen får status som stamlufthavn (slik som Evenes og Bodø) vil derimot tilknytningsveien bli riksvei.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Fylkestinget i Nordland gir sin prinsipielle tilslutning til at Røsvoll legges ned til fordel for en stor flyplass på Hauan ved Mo i Rana..
2. Fylkestinget ber Samferdselsdepartementet snarest å pålegge Luftfartstilsynet å gjenoppta behandlingen av konsesjonssøknaden angående stor flyplass på Hauan.

Bodø den 22.03.2011
Odd Eriksen
fylkesrådsleder
sign

May Valle
fylkesråd for samferdsel
sign

