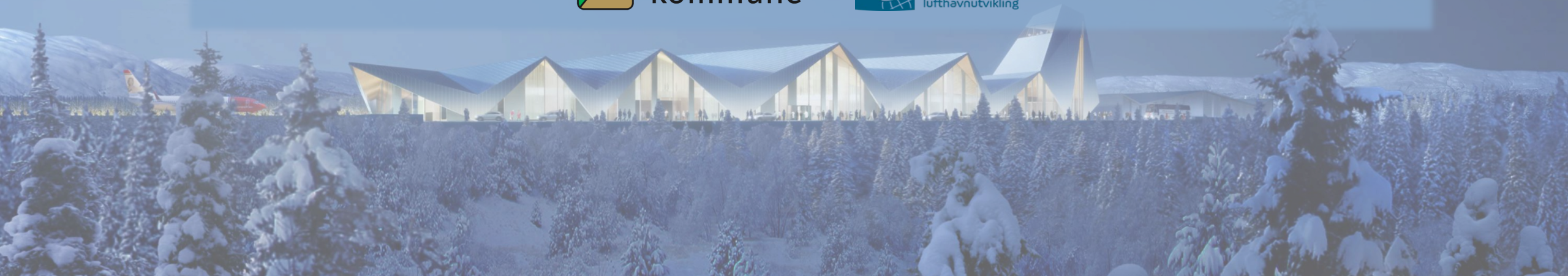


2400 METER RULLEBANE

En investering i vekst og tillit

Møte med samferdselsminister Jon-Ivar Nygård, 31. mars 2023



RULLEBANELENGDE – DET SENTRALE PREMISS FOR NYTTEN AV EN FLYPLASS



Ny flyplass må ha en rullebanelengde på 2400 meter (+ 300 meter asfaltert sikkerhetsområde) av flere grunner:

1. **Behovet**: med 2400 meter kan flyplassen håndtere flytyper som oppnår nødvendig rekkevidde, noe som vil bidra til økt markedsadgang og økte inntekter til Avinor, samt større vekst for regionen.
2. **Avinors anbefaling**: en rullebanelengde på 2400 meter (+ 300 meter asfaltert sikkerhetsområde).
3. **Eksterne fagmiljøers anbefalinger**: Ekspertene innen samfunns- og bedriftsøkonomi og flyoperative analyser argumenterer for 2400 meter - for å maksimere nytteverdien av grunninvesteringen som uansett gjøres.
4. **Stortingets tverrpolitiske vedtak**: en rullebanelengde som skal ivareta regionens langsiktige behov.
5. **Lokal støtte og medfinansiering**: Lokalt næringsliv, befolkning og myndigheter har uttrykt et sterkt behov for en rullebanelengde på 2400 meter for å fremme regional utvikling og vekst i grønn industri, sjømatnæring og reiseliv. Bedre tilkobling til Europa og verden styrker regionens konkurranseevne.
6. **Kun oppside, ingen nedside**: 2400 meter vil ha positive effekter for regionen uten å påføre ulemper. Det vil bidra til økt nytte og flere muligheter, flere flyruter, bedre tilgjengelighet og økte inntekter til både Avinor og til landet.
7. **Kostnadseffektivt**: Å bygge 2400 meter nå vil være mye billigere enn å gjøre det senere. Det er i praksis «umulig» å se for seg at flyplassen forlenges senere.

I. STORTINGET: RULLEBANELENGDEN SKAL IVARETA REGIONENS LANGSIKTIGE BEHOV



Stortinget, innstilling til vedtak, juni 2021:

Det legges til grunn at flyplassen skal ha en «*rullebanelengde som ivaretar regionens langsiktige behov*»

På oppdrag for Samferdselsdepartementet utførte Oslo Economics en behovsanalyse som konkluderer med at forlenget rullebane er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Regjeringens regler om samfunnsøkonomi tilsier at lønnsomme tiltak skal prioriteres foran ulønnsomme tiltak. Vi forventer at denne regelen også anvendes for ny flyplass i Mo i Rana.

«Med en rullebane på 2 200 meter er det risiko for restriksjoner på bruk av rullebanen, også for rutetilbud innenlands og til og fra Europa. Gitt at Mo i Rana lufthavn uansett skal bygges, er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å redusere denne risikoen ved å bygge en lengre rullebane. Dette sikrer at flyoperative forhold ikke legger begrensninger på muligheten til å realisere nytten av grunninvesteringen.»

Oslo Economics, rapport «Rullebanelengde ny lufthavn Mo i Rana», juni 2022 .

(1/2) II. LØFTE OM AT PRIMÆRT FLYOPERATIVE HENSYN SKAL AVGJØRE RULLEBANELENGDE



Samferdselsdepartementet i brev 16. juni 2021:

Ba Rana kommune og PLU om å bekrefte de lokale bidragene på 600 millioner kroner til ny flyplass.

Departementet opplyste om at «(...) det vil primært være flyoperative hensyn som avgjør om rullebanen blir 2 200 eller 2 400 meter» (vår understreking).

Et premiss som var avgjørende for at kommunen og næringslivet kunne bekrefte tilskuddet.



Ifølge liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	17/1872-127	16. juni 2021

Ny lufthavn ved Mo i Rana – lokalt bidrag

Vi viser til brev fra Polarsirkelen Lufthavnutvikling (PLU) fra 10. mai i år om det lokale bidraget til den nye lufthavna ved Mo i Rana. I brevet blir det vist til at de lokale bidragene fra Rana kommune forutsetter rask byggestart, bruk av kontrakten PLU forhandlet fram med Peab og Hæhre og at ytelsene på lufthavna ikke legger unødvendige begrensninger for flytilbudet.

Avinor AS (Avinor) har nå besluttet å lyse ut kontrakten om byggingen av den nye lufthavna på nytt. Avinor tar sikte på byggestart våren 2022 og har mål om at den nye lufthavna skal ferdigstilles i 2025. Avinor vil ta rullebanelengden opp til en fornyet vurdering, og det vil primært være flyoperative hensyn som avgjør om rullebanen blir 2 200 eller 2 400 meter.

Prop. 193 S (2020-2021) er nå ferdigbehandlet i Stortinget. I Innst. 648 S (2020-2021) har Stortinget blant annet sluttet seg til regjeringens forslag til investeringsbeslutning og finansiering av den nye lufthavna, som forutsetter et lokalt bidrag på 600 millioner kroner. Stortinget har lagt til grunn at det skal anlegges flyplass med ytelser og rullebanelengde som ivaretar regionens langsiktige behov. Stortinget fattet også et eget vedtak, der regjeringen blir bedt om å legge til grunn at ny lufthavn ved Mo i Rana skal åpnes i 2025.

Samferdselsdepartementet ber med dette Rana kommune og PLU om å bekrefte de lokale bidragene på hhv. 450 millioner kroner fra Rana kommune og 150 millioner kroner fra de private bidragssysteme, uten ytterligere vilkår og forutsetninger for den videre prosessen enn det som følger av stortingsbehandlingen. Ettersom finansieringen vil være vesentlig for notifikasjonen til ESA og planlegging av forberedende arbeider, ber vi om en snarlig bekreftelse, senest innen 30. juni 2021.

Postadresse Postboks 8010 Dep 0030 Oslo postmottak@sd.dep.no	Kontoradresse Akersg. 59 www.sd.dep.no	Telefon* 22 24 90 90 Org.nr. 972 417 904	Avdeling Avdeling for styring, administrasjon og samfunnsikkerhet	Saksbehandler Per Kolstad 22 24 82 90
---	--	---	--	---

(2/2) II. LØFTE OM AT PRIMÆRT FLYOPERATIVE HENSYN SKAL AVGJØRE RULLEBANELENGDE



Samferdselsdepartementets oppdragsbrev, 24. august 2021:

Ba Avinor om å vurdere en rullebanelengde på 2400 meter og avklare om dette er i tråd med flyoperative forhold.

Avinors svar på Samferdselsdepartementets oppdragsbrev, 9. september 2021:

Anbefalte en 2400 meter lang rullebane, pluss en 300 meter lang asfaltert sikkerhetssone, for å muliggjøre flyruter til hele Europa.

Anbefalingen fra Avinor ble gjentatt i brev til Samferdselsdepartementet i februar 2023, som også viste til Oslo Economics' analyser og konklusjoner.





III. LOKALE BIDRAG GITT UNDER FORUTSETNING OM AT POLITISKE FØRINGER OG LØFTER

Stortingets ambisjon om en rullebanelengde som «*ivaretar regionens langsiktige behov*» er konkretisert i flyoperative vurderinger og behovsanalyser.

Konklusjonene og anbefalingene er entydige: 2400 meter pluss 300 meter sikkerhetssone.

Regjeringens intensjon om å følge faglige anbefalinger var tydelig og en forutsetning for mobiliseringen av 600 millioner kroner fra Rana kommune og 500 bidragsytere i regionen.

- Innfrielse av løftet: handler om tilliten til regjeringen fra befolkning og næringsliv i vår region.
- Vi er *ikke* en kapitalsterk region i nasjonal sammenheng: Tilskuddet på 600 millioner var derfor et krevende bidrag for kommunen og bedriftene i spleiselag til statlig flyplass.
- Forventningen var og er en beslutning om rullebanelengde som ivaretar regionens langsiktige behov basert på de faglige vurderinger.

Aller viktigst er det at 2400 meter vil fremme, og ikke hemme, eventyrlig vekst i vår region.

RULLEBANELENGDE – DET SENTRALE PREMISS FOR NYTTEN AV EN FLYPLASS



Ny flyplass må ha en rullebanelengde på 2400 meter (+ 300 meter asfaltert sikkerhetsområde) av flere grunner:

1. **Behovet:** med 2400 meter kan flyplassen håndtere flytyper som oppnår nødvendig rekkevidde, noe som vil bidra til økt markedsadgang og økte inntekter til Avinor, samt større vekst for regionen.
2. **Avinors anbefaling:** en rullebanelengde på 2400 meter (+ 300 meter asfaltert sikkerhetsområde).
3. **Eksterne fagmiljøers anbefalinger:** Ekspertene innen samfunns- og bedriftsøkonomi og flyoperative analyser argumenterer for 2400 meter - for å maksimere nytteverdien av grunninvesteringen som uansett gjøres.
4. **Stortingets tverrpolitiske vedtak:** en rullebanelengde som skal ivareta regionens langsiktige behov.
5. **Lokal støtte og medfinansiering:** Lokalt næringsliv, befolkning og myndigheter har uttrykt et sterkt behov for en rullebanelengde på 2400 meter for å fremme regional utvikling og vekst i grønn industri, sjømatnæring og reiseliv. Bedre tilkobling til Europa og verden styrker regionens konkurranseevne.
6. **Kun oppside, ingen nedside:** 2400 meter vil ha positive effekter for regionen uten å påføre ulemper. Det vil bidra til økt nytte og flere muligheter, flere flyruter, bedre tilgjengelighet og økte inntekter til både Avinor og til landet.
7. **Kostnadseffektivt:** Å bygge 2400 meter nå vil være mye billigere enn å gjøre det senere. Det er i praksis «umulig» å se for seg at flyplassen forlenges senere.