

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO
Norge

Saksbehandler: Karl-Erik Skjong
Telefon direkte: +47 97755386
Vår dato: 07.09.2021
Vår referanse: 16/01322-54

Ny lufthavn Mo i Rana - Luftfartstilsynets vurdering av Avinor AS' oppdaterte søknad om konsesjon

Oppsummering

Luftfartstilsynet har mottatt en oppdatert søknad om konsesjon for ny lufthavn i Mo i Rana, fra Avinor AS.

Luftfartstilsynet kan ikke se at den oppdaterte søknaden inneholder endringer som gjør at det er et behov for å oppdatere innstillingen til vedtak om konsesjon, som Luftfartstilsynet tidligere har oversendt til departementet. Det er heller ikke nødvendig å endre utkastet til konsesjonsvilkår.

Luftfartstilsynet finner det derfor tilstrekkelig å redegjøre for endringene i dette brevet til departementet, som et supplement til innstillingen fra 2016. Det er etter vår mening ikke nødvendig med en ny høring, men brevet blir sendt i kopi til høringsinstansene i saken.

Nærmere om innstillingen og den oppdaterte søknaden

Myndigheten til å treffe vedtak om konsesjon etter luftfartsloven ligger i utgangspunktet til departementet, jf. luftfartsloven § 7-5 første ledd. Denne myndigheten er delegert til Luftfartstilsynet på det vilkår at saker av politisk karakter forelegges departementet.¹ I saken om ny lufthavn i Mo i Rana er Samferdselsdepartementet avgjørelsesinstans, mens Luftfartstilsynet forbereder deler av grunnlaget i saken.

I brev datert 3. oktober 2016 (vår referanse 16/01322-43) oversendte Luftfartstilsynet en innstilling om konsesjon for Avinor AS til å anlegge, drive og inneha en ny lufthavn i Mo i Rana. Luftfartstilsynet gav følgende innstilling til vedtak:

Ettersom Luftfartstilsynet har utredet en begrenset del av saken, er det etter vår mening nødvendig å gi en betinget innstilling til vedtak.

På denne bakgrunn finner Luftfartstilsynet at søknad datert 17. desember 2015 om konsesjon for å anlegge, drive og inneha Mo i Rana lufthavn, Steinbekkhaugen kan innvilges, såfremt dette etter departementets vurdering er forenlig med vurderinger av regionale, samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske konsekvenser av en ny lufthavn.

En konsesjon gis for 20 år, jf. konsesjonsforskriften § 15 andre ledd. Departementet kan bestemme at konsesjonen faller bort eller at ytterligere utredninger skal gjennomføres

¹ Jf. forskrift 10. desember 1999 nr. 1273.

Vår dato
07.09.2021

Vår referanse
16/01322-54

dersom nødvendige offentlige tillatelser ikke oppnås, eller konsesjonsrettigheten ikke realiseres ved anlegg, innen tre år fra vedtaksdato.

Siden forutsetningene som utredningene og vurderingene som søknaden om konsesjon og Luftfartstilsynets innstilling bygget på, over tid kan endre seg, åpnet altså Luftfartstilsynet for at det kunne bli nødvendig å oppdatere grunnlaget for spørsmålet om konsesjon.

I et brev datert 19. mars 2021 oversendte Avinor AS en oppdatert søknad om konsesjon til Luftfartstilsynet. Søknaden gir informasjon om utviklingen i saken, og oppdatert informasjon på enkelte punkter.

De viktigste endringene i forhold til den opprinnelige søknaden, er

- at flyplassnavnet er endret til Mo i Rana lufthavn, Fagerlia,
- inflasjonsjustering av kostnader,
- oppdatering om gjennomføringen av eiendomserverv,
- en ny samfunnsøkonomisk analyse, og
- en justering av det flyoperative konseptet (bl.a. en noe lenger rullebane).

Luftfartstilsynets vurdering

- *Spørsmålet om navnet til lufthavnen*

I forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplass (heretter kalt konsesjonsforskriften) § 7 er det bestemt at flyplassnavnet skal fastsettes som del av konsesjonsvedtaket. Avinor ønsker navnet «Mo i Rana lufthavn, Fagerlia». I den opprinnelige søknaden var det tredje leddet i flyplassnavnet «Steinbekkhaugen».

Avinor viser i søknaden til at «Fagerlia» er geografisk mer riktig, at navnet har blitt tatt i bruk lokalt, og at det er enklere å uttale.

Luftfartstilsynet støtter Avinors oppdaterte forslag til flyplassnavn.

- *Inflasjonsjustering av kostnadene*

Luftfartstilsynet har ingen merknader.

- *Oppdatering om eiendomserverv*

Luftfartstilsynet tar informasjonen i søknaden til etterretning. Alle eiendomservervene er ikke gjennomført, og det vil bli vurdert ekspropriasjon.

Luftfartstilsynet bemerker at eksklusiv rett til å bruke området som landingsplass – på bakgrunn av eiendomsrett, eller avtale med grunneier – er en forutsetning for å anlegge, drive og inneha en landingsplass som kommer frem direkte av konsesjonsforskriften § 3 tredje ledd. Det er derfor ikke nødvendig å stille et vilkår for konsesjonen om at eiendomservervet går i orden.

- *Den samfunnsøkonomiske analysen*

Luftfartstilsynet avgrenset i 2016 høringen av konsesjonssøknaden og innstillingen mot samfunns- og bedriftsøkonomiske konsekvenser og regionale konsekvenser av en ny lufthavn. Luftfartstilsynet viste på dette punktet til Samferdselsdepartementets egne utredninger, særlig gjennom høring av Urbanet Analyse AS' rapport 66/2015 med høringsfrist 10. mars 2016 (departementets referanse 15/3622).

Luftfartstilsynet kan ikke se at vurderingen av økonomiske hensyn står i en annen stilling som følge av den oppdaterte analysen fra Oslo Economics. Siden dette uansett ligger under den delen av saken som Samferdselsdepartementet selv har utredet, har Luftfartstilsynet ikke andre kommentarer på dette punktet.

- Justeringen av det flyoperative konseptet

Polarsirkelen Lufthavnutvikling (PLU) har utredet enkelte spørsmål rundt konsesjon og den senere teknisk og operativ godkjenning (EU-sertifisering) etter luftfartsloven § 7-11. Dette er en nærmere teknisk og flysikkerhetsmessig vurdering av lufthavnen, som er selvstendig i forhold til konsesjonen etter § 7-5.

En justering av det flyoperative konseptet, med bl.a. en lengre rullebane, ble presentert for Luftfartstilsynet i møte med 19. mars 2020 (møtereferat er vedlagt). Konseptet som ble presentert i møtet er ikke identisk med det som er lagt frem i Avinors oppdaterte konsesjonssøknad. PLU presenterte bl.a. et konsept med ILS, selv om det var enighet i møtet om at teknologiutviklingen på prosedyresiden går i retning av mindre avhengighet av konvensjonell instrumentering.

Beslutningstidspunktet for hvilket flyoperativt konsept som blir lagt til grunn på flyplassen, kan bli etter byggestart. Det sentrale mht. konsesjonen er at Luftfartstilsynet ikke kan se at endringen vanskeliggjør det å oppnå teknisk og operativ godkjenning etter luftfartsloven § 7-11. Ut fra søknaden kan Luftfartstilsynet heller ikke se at det medfører en særlig merkostnad.

Konklusjon

Etter Luftfartstilsynets vurdering inneholder den nye søknaden ikke vesentlige endringer eller vesentlig ny informasjon, som gjør at Luftfartstilsynet må revurdere innstillingen til departementet. Det er etter vårt skjønn heller ikke nødvendig å gjennomføre en ny høring av søknaden.

Luftfartstilsynet opprettholder derfor innstillingen i brev til departementet datert 3. oktober 2016 (vår referanse 16/01322-43).

Vår dato
07.09.2021

Vår referanse
16/01322-54

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Finn Owen Meling
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Kopi til: Avinor AS

Vedlegg:

- Innstilling om konsesjon i brev datert 3. oktober 2016, med vedlegg 1 om utkast til vilkår for konsesjonen.
- Oppdatert søknad om konsesjon, med vedlegg.
- Møtereferat PLU.