

# Ny lufthavn Bodø- Bakgrunnsnotat

## Bodø flystasjon nedlegges og åpner for byutvikling og ny lufthavn

I forbindelse med nedlegging av Bodø flystasjon og Bodø kommunes initiativ til «Ny by – ny flyplass», skal Avinor bygge en ny flyplass på Forsvarets arealer. Prosjektet for utbyggingen av en ny lufthavn er en del av et større programsamarbeid mellom Bodø kommune, Avinor, Forsvaret og Forsvarsbygg.

Initiativet ble lansert etter at Forsvaret i 2012 bestemte at Bodø flystasjon skulle legges ned og Forsvarets arealet på sikt ville bli fristilt. Da dette arealet på sikt ikke ville nyttiggjøres av Forsvaret eller Forsvarsbygg, ble området vurdert som gunstig for etablering av en ny lufthavn. Den nye lufthavnen flyttes til Hernes 0,9 km sør og 1,4 km mot vest for dagens rullebane og vil følgelig frigjøre arealer som kan benyttes til byutvikling. Samfunns målet med flyttingen er å frigjøre sentrumsnære arealer til fremtidig byutvikling, hvor man forventer at gevinstene ligger i mulighetene som åpnes gjennom å legge fremtidig vekst i en ny bydel. Det er ikke luftfartsrelaterte behov for å bygge en ny lufthavn, men dagens rullebane har et større rehabiliteringsbehov.

## Staten og Bodø kommune vil bidra til å realisere ny lufthavn

Flyttingen av lufthavnen ble omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 og i NTP 2022-2033. I begge disse rapportene gikk staten inn for at flyttingen skulle gjennomføres og at finansieringen av den nye lufthavnen skulle deles mellom staten, Avinor AS og lokale bidrag. I NTP 2022 - 2033 ble prosjektkostnaden anslått til 5,6 mrd. 2021-kroner. Det ble foreslått at staten skulle bevilge 2,5 mrd. 2021-kroner til den nye lufthavna. Avinor sitt bidrag skulle tilsvare investeringsbehovet på dagens lufthavn de neste årene. Avinor beregnet dette til 1,8 mrd. 2021-kroner medregnet verdien av Avinors bygg og eiendom. Avinor har vært positive til prosjektet under disse forutsetningene.

I tillegg til kostnader for den nye lufthavnen vil det også være følgekostnader til en ny base for den statlige redningshelikoptertjenesten, ny tilførselsvei til lufthavna, private aktørers behov, Forsvarets behov på ny lufthavn samt Forsvarets merkostnader ved håndtering av miljøforurensning i grunnen.

## Avinors finansieringsandel økes

Avinor la tidlig i 2021 frem et forprosjekt. Dette har sammen med Avinors forslag til finansieringsmodell vært gjenstand for ekstern kvalitetssikring (KS2) etter finansdepartementets retningslinjer. KS2 hadde ingen vesentlige bemerkninger til Avinors forprosjekt, men hadde vesentlige merknader til finansieringsmodellen. KS2, basert på P50, anbefalte en økning av Avinors andel til 2,2 mrd. kr eller 0,4 mrd. kr mer enn det Avinor selv anbefalte. Videre ble det anbefalt at Avinor i tillegg skal dekke standard prosjektrisiko på opp mot 1,0 mrd. kroner. Dette medfører en betydelig økt finansiell risiko for Avinor i forhold til den opprinnelige forutsetningen.

Stortinget vedtok rammene for prosjektet i statsbudsjettet for 2022. Det innebærer et styringsmål inkl. tomteknader (P50) på 5,6 mrd. kr og en kostnadsramme (P85) på 6,6 mrd. kr. Videre tilrås anbefalingene til finansieringsmodell fra KS2. Det ble også vedtatt en bevilgning til Avinor for 2022 på 200 mill. kr til videre planlegging.

## Avinors inntekter har forsvunnet som følge av Covid-19

Bortfallet av trafikk som følge av Covid-19 (inkludert Omikron-varianten) har skapt et betydelig inntektsbortfall for Avinor grunnet kraftig redusert antall passasjerer, og at norske myndigheter i stor grad valgte å suspendere avgiftene til Avinor for tjenestene mot flyselskapene i 2020. Bare i 2020 var inntektsbortfallet 7 mrd. kr. Avinor, som normalt er selvfinansiert, basert på avgifter fra luftfarten og kommersielle inntekter, måtte tilføres finansiell støtte i form av driftstilskudd for å

ivareta konsernets likviditet og egenkapital. Eier ved Samferdselsdepartementet har gitt Avinor 3,6 mrd. kr i driftstøtte i 2020 og 3,8 mrd. kr i 2021. Til tross for dette er egenkapitalandelen nå under det selskapets vedtekter fastsetter. Staten har så langt ikke gitt tilsagn om ytterligere støtte i 2022.

Stortinget har i statsbudsjettet for 2022 lagt til grunn at det er Avinors styre som skal ta endelig beslutning om flytting av Bodø lufthavn. Gitt Avinors egenkapitalsituasjon og den risiko/usikkerhet som selskapet står overfor, er det etter styrets oppfatning ikke finansielt forsvarlig å foreta et vedtak om utbygging av ny lufthavn i Bodø nå. Styret har derfor besluttet å utsette utbyggingsvedtaket med 12 måneder. Prosjektet vil videreføres på det tidspunkt styret vurderer at selskapet har en finansielt forsvarlig egenkapitalsituasjon.

## Flere prosjekter i Avinor stoppes som følge av svak økonomi

Som følge av Covid-19 pandemien og reduserte inntekter har Avinor reduserte planlagt prosjektbudsjett i 2020 med om lag 950 mill. kr og i 2021 med om lag 700 mill. kr. I 2022 har Avinor prioritert kraftig i porteføljen og redusert kapitalbehovet med om lag 900 mill. kr. Dette er gjort gjennom å utsette prosjekter og redusere de aller fleste prosjekter i omfang. Noen prosjekter har også blitt forsinket og dermed bidratt til reduserte kostnader.

Blant annet så har Avinor:

- Redusert omfang av utbygging Non-Schengen arealet ved Oslo lufthavn (300 mill. kr)
- Utsatt gjenoppførelse av ny GA terminal Oslo lufthavn
- Utsatt forprosjekt nytt tårnsystem ved Oslo lufthavn
- Utsatt forprosjekt ny terminal Trondheim lufthavn
  - Ny terminal er kritisk for å kunne drifte stabilt og med oppfyllelse av HMS krav
  - Total investering for ny terminal er om lag 2 mrd. kr
- Utsatt nye gater og broer, adkomstvei, nytt areal til flyoppstilling i syd i Stavanger lufthavn, bakkevarme (100 mill. kr)
- Utsatt ombygging av arealer i Bergen lufthavn for å tilrettelegge for nye Entry-Exit krav
- Utsatt ervervelse av tomt fra Tromsø kommune
- Halvert budsjettet for årlig vedlikehold i 2020, 2021 og 2022 som tilsvarer årlig kutt på 600 mill. kr
  - Betyr utsatt vedlikehold og opparbeidelse av betydelig etterslep
  - Eksempler er reasfalteringer, bygg og anlegg, rullende materiell

## Konklusjon

Flyttingen av Bodø lufthavn er en del av et byutviklingsprosjekt for Bodø kommune. Det er ikke luftfartsbehov som er begrunnelsen for en ny lufthavn.

Avinors andel av finansieringen er økt i statsbudsjettet fra opprinnelig 1,8 mrd. kr til 2,2 mrd. kr som følge av statens kvalitetssikring. Videre fremgår det at Avinor i tillegg skal dekke standard projektrisiko på opp mot 1,0 mrd. kroner.

Store deler av Avinors inntekter er forsvunnet som følge av Covid-19. Selskapet har mottatt til sammen 7,4 mrd. kr i statlig støtte. Til tross for det er de økonomiske utsiktene for 2022 gitt gjeldende trafikkprognoser svært krevende og Avinor må redusere kostnader og stanse prosjekter over hele landet.

Avinors styre har etter en helhetsvurdering av selskapets økonomiske situasjon besluttet å utsette utbyggingsvedtaket med 12 måneder.