

## **Polarsirkelen lufthavn: 25 % økte kostnader – likevel et svært godt prosjekt for regionen**

- Det hevdes på lederplass i noen aviser at ny lufthavn ved Mo i Rana er blitt dobbelt så dyr fra 2009 til 2015. Det er faktisk feil.
- Den reelle forskjellen i forventet investeringskostnad er på 25 % når det tas hensyn til prisstigningen i perioden.
- Polarsirkelen lufthavn er fortsatt et svært godt prosjekt for regionen.

Det er vanlig at kostnadskalkyler på infrastrukturprosjekter øker når byggeperioden er senere enn først estimert. For Polarsirkelen er det snakk om mellom 5 og 6 år. Kostnadsøkningen kan for eksempel skyldes nye forutsetninger og endringer i regelverk. Det er også tilfelle på Polarsirkelen lufthavn.

25 % økte kostnader rokker etter vår mening på ingen måte ved fundamentet og begrunnelsen for prosjektet. En ny regional lufthavn som betjenes av store jettfly (Boeing 737 o.l.) vil generere trafikkinntekter og ringvirkninger for regionen som langt overstiger kostnadene. Dette er sannsynliggjort i den sammenlignende trafikkanalysen fra Møreforskning og 4 tidligere markedsanalyser av ny lufthavn ved Mo i Rana /Helgeland utført av eksterne fagmiljøer.

### **Oversikt over kostnadsøkning i perioden 2009 til 2015**

Forventet kostnad Polarsirkelen lufthavnutvikling (2009-priser)	1.256 mrd. kroner
Forventet kostnad (PLU) med prisstigning (26,3 % fra 2009 til 2015)	1.586 mrd. kroner
Forventet kostnad Avinors konsesjonssøknad (2015-priser)	1.998 mrd. kroner
<b>Kostnadsforskjell</b>	<b>0,402 mrd. kroner</b>

### **Sammenligning kostnadskalkyler fra 2009/2010 med Avinor desember 2015**

PLU tar utgangspunkt i forventet investeringskostnad (P50). Den var i 2009/2010 beregnet til 1.256 mrd. kroner. Dette var basert på referansepriser i 2009 fra Avinor, anbud og entreprenører. For å sammenligne 2009 kalkyler med 2015 må det justeres for prisstigning i perioden. SSB sin byggkostnadsindeks for veg-anlegg viser indeks 129,7 i 2009, og er nå 156,0 i 2015, dvs. en økning på 26,3 % i perioden (Indeks 100 er året 2004). Dette betyr at;

**1.256 Mrd. med 2009 kroneverdi = 1.586 Mrd. 2015 kroneverdi.**

Avinor, desember 2015: Forventet investeringskostnad (P50) = 1.988 Mrd.

**Differanse mellom PLU 2010 og Avinor 2015 1.988 Mrd. – 1.586 Mrd. = 402 mill., dvs. 25 %.**

### **Forklaring på differansen, dvs. ca. 400 millioner kroner forskjell i kalkylene**

1. **Forberedende arbeider utenfor selve flyplassen** (som forklarer 40 % av diff.), i hovedsak fordelt på;

- Gang/sykkelvei fra Grubhei langs E12 var ikke inkludert i 2010
- Endrede krav i perioden fra vegvesenet for kryss og riksveg (tilførselsveg fra E12 til terminal)
- Økt standard ut over dagens løsning på den kommunale vegen rundt lufthavna

2. **Sprenging i linja og masseforflytning** (forklarer 60 % av diff.)

- Økt massevolum og også økt arbeidspris/kubikkmeterpris

Årsak er mer detaljert planlegging, endrede krav i regelverk og noe endrede forutsetninger lagt av Avinor.

*Detaljprosjektering og anbudsrunder vil gi de endelige svar på massevolum og enhetspriser.*

**For øvrig er det stor grad av samsvar på kostnadsnivå mellom kalkylene i 2010 og 2015.**

Kostnadskalkylene fra Polarsirkelen lufthavnutvikling i 2009/2010 var utarbeidet for PLU av eksterne fagmiljøer, i samarbeid med Avinor som rådgiver, leverandør av erfaringstall og som delaktig i kvalitets-sikringen av prosjektet. Det ble også gjennomført en usikkerhetsanalyse av ekstern konsulent anbefalt av Avinor. Alle tall var offentlig tilgjengelig og kommunisert fra PLU, også i 2010.