

Att: Samferdselsdepartementet ved Per Kolstad, Underdirektør Luft-, post- og teleavdelingen

Kopi: Statssekretær Tom Cato Carlsen
Samferdselsdepartementet

Haugesund 2. februar 2016

Vedr. mandatet utredningsoppdraget om alternativer for videreutvikling av Haugesund lufthavn.

Vi takker for møte i referansegruppen den 25. januar og for protokollen fra møte som vi mottok siste uke. Vi har drøftet referatets innhold med Flyplassutvalget i regionen og har følgende kommentarer:

Som vi diskuterte på møte er vi svært opptatt av at mandatet til utredningen er avklart i starten av prosjektet og at alle er enige om hvilke alternativer/modeller som skal bli evaluert. Vi er bekymret for at en utredning som ikke tar hensyn til de alternativene som har blitt diskutert tidligere, blir mangelfullt og av liten verdi som et beslutningsgrunnlag i en videre politisk prosess.

Vi viser til vår kommunikasjon ang. videreutvikling av Haugesund Lufthavn det siste året og forutsetter at alle parter er enige i at det overordnet mål med dette arbeidet er å identifisere hva som er den beste løsningen for flyplassen og regionen med tanke på videreutvikling av lufthavnen. Opprettholdelse av og videreutvikling av utenlands-trafikken på Haugesund lufthavn er en avgjørende premiss for utredningen.

Model 1 – Ny Driftsmodell i regi av Avinor

Modell 1, som formulert i referatet, fremstår ikke som en «ny driftsmodell» for Avinor. På referansegruppemøte den 25.1, fikk vi muntlig bekreftelser at denne modellen innebærer muligheter for anbudsutsetting av hele eller deler av driften. Vi merker oss setningen i referatet at Avinors konsern-modell med bl.a felles prinsippet for luftfartsavgifter, skal legges til grunn for vurderingen. Vi er usikre på hvilke begrensninger dette innebærer. Videre ble det nevnt at avtalene måtte ha et 10 års perspektiv, noe som gjør dette alternativet kommersielt uaktuelt for en ekstern driver av flyplassen. Vi ber derfor om en bekreftelse på at utredningen av denne modellen vil vurdere konkurranseutsetting av hele eller deler av driften på flyplassen som en *tjenestekonsesjons løsning*, (lang varig leasing-modell). Det er viktig at det herunder også klargjøres hva som er den private aktørens spillerom og også hvilke krav som vil bli stilt med tanke på å opprettholde og videreutvikle utenlandstrafikken på Haugesund lufthavn. Som nevnt er dette avgjørende

for en god løsning sett fra flyplassen og regionens ståsted. Vi mener det må klargjøres at modellen skal ta utgangspunktet i dette og ikke en effektivisering for Avinor. Dette kan imidlertid også oppnås, men det førende må være å finne frem til en pilot der Haugesund lufthavn fristilles fra dagens Avinor modell.

Anbudsutsetting av hele/deler av driften under en tjenstekonsepjon har vært kjernen i vår kommunikasjon om saken. Dette alternativ er komplekst og dermed bakgrunn for vårt ønske om at Haugesund Lufthavn blir et *pilot-prosjekt* i Norge. Muligheten til å bli et pilot-prosjekt har vært et gjennomgående tema i vår dialog, helt siden vår Mulighetsstudie om flyplassens fremtid tilbake i 2010/2011, ble kommunisert inn til både Avinor og Samferdselsdepartementet. Vi ber derfor om en bekreftelse på at utredningen baseres på dette.

Model 2 – Drift i regi av lokale private/kommunale aktører

Vi har forstått det slik at det under modell 2 skal analyseres via benchmarking om erfaringer fra andre non-statlig eid flyplasser. Vi mener det er viktig og nyttig å bruke eksempler også fra flyplasser utenfor Norge, spesielt Sverige og Canada og ber om mer informasjon i forbindelse med dette aspekt. Også for denne modellen er det viktig at den private aktørens spillerom med tanke på å opprettholde og videreutvikle utenlandstrafikken på Haugesund lufthavn utredes.

Vi ser frem til å ønske prosjektgruppen fra Pontarius AB velkommen til Haugesund neste onsdag og ser frem til et godt og konstruktiv videre samarbeid.

Med vennlig hilsen

K. Tormod Karlsen
Adm dir. Haugaland Vekst IKS