



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Oslo Lufthavn AS

Postboks 100
2061 GARDERMOEN

Deres ref

Vår ref
09/713-TOV

Dato
22.12.2010

Oslo, lufthavn, Gardermoen - fornyet konsesjon

Vi viser til søknad fra Oslo Lufthavn AS (OSL) 2. juni 2008 om fornyet konsesjon i tilknytning til bygging av ny terminal 2 (T2).

Den gjeldende konsesjonen for OSL ble gitt ved Samferdselsdepartementets vedtak av 7. oktober 2003. Konsesjonen gjelder frem til 8. oktober 2013. Av konsesjonens § 15 annet ledd fremgår at Samferdselsdepartementet i konsesjonsperioden kan fornye og foreta endringer i konsesjonsvilkårene. Bakgrunnen for at konsesjonen fornyes før konsesjonstiden løper ut, er at bygging av T2 er å regne som en større endring av gjeldende konsesjon, og at konsesjonen derfor må fornyes og endres, jf forskrift av 11. januar 2007 om konsesjon for landingsplasser (konsesjonsforskriften) § 16 første ledd og gjeldende konsesjons § 2.

Luftfartstilsynet har stått for den forberedende behandling av søknaden, og har i sin innstilling til departementet anbefalt at konsesjonen fornyes da dette etter Luftfartstilsynets oppfatning er klart forenlig med allmenne hensyn.

Oppsummering av hovedelementer i vedtaket

Samferdselsdepartementet vurderer at en utbygging av terminal 2 er viktig for at hele landet skal kunne få et hensiktsmessig flyrutetilbud også i fremtiden.

Den nye konsesjonen har følgende hovedpunkter:

- Ny konsesjon skal gjelde for et tidsrom på 20 år fra tidspunktet for konsesjonsvedtaket.
- Ny konsesjon skal baseres på et trafikkomfang på opp til 364.000 flybevegelser i året, jf ny § 2 i konsesjonen.
- Dersom trafikkmengden økes med mer enn 10 prosent utover trafikkomfanget

- nevnt ovenfor, må OSL søke om å få endret konsesjonen, jf konsesjonens § 2.
- Ny støyforskrift for OSL skal etter planen tre i kraft i 2011, dvs. i god tid før man vil se virkninger av økt kapasitet som følge av byggingen av T2.
 - Det er tatt inn et nytt vilkår i konsesjonen om at OSL skal holde seg innenfor kravene i ny støyforskrift, jf ny § 16.
 - Det er tatt inn et nytt krav i konsesjonen knyttet til tilbringertjenesten, jf ny § 17.
 - For øvrig er kravene i den tidligere konsesjonen av 7. oktober 2003 videreført i den nye konsesjonen.

Konsekvensutredning

OSL sendte i april 2009 en omfattende utredning av konsekvenser knyttet til T2 på høring. Her peker OSL på økning i trafikken og behovet for større kapasitet. Utredningen tar for seg konsekvenser for miljø, naturressurser, samfunnet med videre. Utredningen inneholder også oversikt over ulike forslag til tiltak for å avbøte mulige uheldige konsekvenser, for eksempel for miljøet, som følge av T2.

Herredsstyret i Ullensaker kommune fattet 10. mai 2010 vedtak om at konsekvensutredningen er tilfredsstillende og at den vedtas.

Kommentarer i høringsrunden

Luftfartstilsynet sendte utkast til konsesjonsvilkår for OSL på høring 10. desember 2009. De viktigste innspillene i høringsrunden er beskrevet nedenfor.

Finansdepartementet

Finansdepartementet viste til at Luftfartstilsynet ikke presenterte en egen analyse og vurdering av de økonomiske og administrative konsekvensene av bygging av T2, og tok for gitt at slike analyser og vurderinger blir utført. Samferdselsdepartementet har sørget for at slike analyser som Finansdepartementet har etterlyst, er utført, jf redegjørelsen nedenfor under "Samferdselsdepartementets merknader og vedtak".

Miljøverndepartementet

Luftfartstilsynet foreslo i høringen at ny konsesjon for OSL skal gjelde i 20 år. Miljøverndepartementet pekte i sin høringsuttalelse på at deres kommentarer til forslaget særlig var rettet mot nettopp lengden på ny konsesjon. Miljøverndepartementet også opplyste at de ønsket at konsesjonen skal være gyldig i en kortere periode slik at en blant annet unngår at økningen i trafikken gjør spørsmålet om bygging av en tredje rullebane aktuelt innenfor konsesjonstiden.

Miljøverndepartementet pekte videre på at hensynet til støy ikke var behandlet i Luftfartstilsynets høring selv om forslaget til ny konsesjon vil innebære betydelig økning i antallet flybevegelser. Miljøverndepartementet pekte i den sammenheng også på at arbeidet med ny forskrift om støyforebygging ved OSL må slutføres og støykonsekvenser vurderes før det kan gis ny konsesjon. Miljøverndepartementet

fremhevet også at en økning av antallet passasjerer fra om lag 20 millioner i dag til om lag 35 millioner ved fullt utbygget T2, må vurderes mot nasjonale og internasjonale klimamål, og at en markant økning i kapasiteten ved OSL kan komme i strid med de mål for nedgang i utslipp av klimagasser som Stortinget har vedtatt. I den forbindelse pekte Miljøverndepartementet også på sammenhengen med utbygging av tognettet.

Nittedal kommune

Kommunen har påpekt at økning i trafikken vil medføre mer støy. Kommunen har også merket seg at støykonsekvenser ikke er behandlet i høringen som Luftfartstilsynet sendte ut, og kommunen forutsetter å bli hørt i forkant av vedtakelse av ny støyforskrift.

Ullensaker kommune

Her vises det til vedtaket i Herredsstyret 10. mai 2010 som er omtalt ovenfor.

Luftfartstilsynets vurdering og innstilling

Luftfartstilsynet har innledningsvis vist til at spørsmålet om hvorvidt søknaden om fornyelse av konsesjonen skal innvilges, beror på en vurdering av hvorvidt endringen av konsesjonen er "forenlig med allmenne hensyn", jf luftfartsloven § 7-6. Luftfartstilsynet har videre vist til forskrift av 11. januar 2007 om konsesjon for landingsplasser § 1 bokstav b), som sier at formålet med forskriften blant annet er "*Å sikre en samfunnstjenlig luftfart og en hensiktsmessig disponering av arealer, og at vurderingen av konsesjonssøknader skjer ut fra hensynet til miljø, helse, flysikkerhet, næringsinteresser, reguleringsplan, kulturlandskap, samt hensynet til regional utvikling og bosetting*".

Luftfartstilsynet har i vurderingen blant annet vist til at OSL er den viktigste flyplassen i Avinor-systemet når det gjelder opprettholdelse av flyplasstrukturen i Norge, herunder systemet med kryssubsidiering.

Når det gjelder de miljømessige sidene av saken, viser Luftfartstilsynet til at dette er behandlet i konsekvensutredningen som ble politisk vedtatt av Ullensaker kommune 10. mai 2010. Luftfartstilsynet har ikke kommentarer til vurderingene av miljømessige konsekvenser som er gjort i konsekvensutredningen, men sier at hvorvidt kapasitetsøkningen som følge av byggingen av T2 vil være i konflikt med nasjonale og internasjonale *klimamål*, må ses i sammenheng med klimapolitikken generelt, herunder hensynet til alternativ transport. Vedrørende *støykonsekvenser* har Luftfartstilsynet vist til at dette ikke var omfattet av Luftfartstilsynets høringsbrev av 10. desember 2009. Som bakgrunn for dette har Luftfartstilsynet blant annet vist til at støy vil bli regulert i en egen forskrift. Luftfartstilsynet har imidlertid vist til at Miljøverndepartementet har påpekt at det er ønskelig at ny støyforskrift for OSL blir vedtatt og nye støyberegninger på bakgrunn av ny forskrift blir foretatt før det gis ny konsesjon til OSL.

Utredning av miljømessige konsekvenser som følge av bygging av T2 er foretatt av Samferdselsdepartementet, og departementet viser i den forbindelse til merknadene nedenfor.

Luftfartstilsynet har i sin vurdering av saken for øvrig vist til at søknaden er vurdert opp mot regelverk vedrørende flysikring og teknisk/operativt regelverk for flyplasser, og at en ikke kan se at de omsøkte endringene av konsesjonen kommer i konflikt med nevnte regelverk.

Som konklusjon i sin innstilling viser Luftfartstilsynet til at hensynet til å sikre en samfunnstjenlig luftfart veier tyngre enn hensynet til "å hindre enhver forverring av støybildet". Luftfartstilsynet finner det på den bakgrunn klart at fornyelse av konsesjonen er forenlig med allmenne hensyn og anbefaler i sin innstilling at søknaden innvilges.

Samferdselsdepartementets merknader og vedtak

Gardermoen overtok som hovedflyplass for Oslo-området i 1998. De to rullebanene og luftrummet på OSL er dimensjonerte for rundt 35 mill. passasjerer. Terminalen kan bygges ut stegvis. Dagens terminal kan ta 23 mill. passasjerer. Kapasiteten vil bli sprengt om få år. Den nye T2 er planlagt i to trinn. Fase 1 skal stå ferdig i 2017 og øke kapasiteten til 28 mill. passasjerer. Fase 2 vil, avhengig av trafikkutviklingen, stå ferdig i 2019–2029 og øke kapasiteten til 35 mill. passasjerer.

Samferdselsdepartementet vil vise til at analyser som er utført av Møreforskning Molde AS, viser at utbyggingen av T2 er et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Inntektene fra Gardermoen er videre viktige for Avinor sin evne til å opprettholde et landsomfattende nett med 46 lufthavner. For Regjeringen er det et mål at denne samfinansieringen skal fortsette. Utbyggingen av terminal 2 vil legge et solid grunnlag for dette. Oslo lufthavn, Gardermoen, er ellers et viktig nav for flytrafikken innenlands og til og fra utlandet. En analyse fra Transportøkonomisk institutt viser at overgangsreisende fra andre deler av landet, særlig distriktene, vil få et dårligere flyrutetilbud dersom terminal 2 ikke blir utbygd og Gardermoens rolle svekkes.

Samferdselsdepartementet vurderer ut fra dette at en utbygging av terminal 2 er viktig for at hele landet skal kunne få et hensiktsmessig flyrutetilbud også i fremtiden.

Samferdselsdepartementet har satt i gang en utredning av høyhastighetsjernbaner i Norge. Resultatene fra utredningen vil bli presentert i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan som etter planen skal legges fram tidlig i 2013. Uavhengig av resultatene av høyhastighetsutredningen vurderer Samferdselsdepartementet at det er riktig å fornye og endre konsesjonen til OSL og legge til rette for utbyggingen av T2 nå.

Konsesjonstid

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det skal fastsettes en konsesjonstid på 20 år for OSL i tråd med hovedregelen i konsesjonsforskriften. Dersom trafikken på OSL skal økes utover den kapasiteten som oppnås gjennom bygging av T2, vil det være behov for en tredje rullebane. Dette vil i så fall kreve en egen konsesjonsbehandling. Departementet har på den bakgrunn satt et vilkår om et tak på 364.000 flybevegelse pr år, som tilsvarer rundt 35 millioner passasjerer pr. år i samsvar med beregnet kapasitet ved fullt utbygget T2. Det vises i den anledning til ny § 2 i konsesjonen.

Støy

Samferdselsdepartementet presiserer at ny konsesjon for OSL ikke omfatter eventuell ny tredje rullebane. Ny støyforskrift for OSL vil snart bli fastsatt og skal etter planen tre i kraft 7. april 2011. SINTEF har beregnet at med full utnyttet kapasitet på 35 millioner passasjerer årlig vil den nye forskriften gi en liten økning i området med støybelastning. SINTEF har videre beregnet at 1.400 flere personer enn i dag vil bli plaget av støy, hvorav 170 personer vil bli mye plaget med støy. På den andre siden er det slik at folk som bor i områder med tett befolkning, blant annet i Oslo, vil oppleve en klar forbedring som følge av den nye støyforskriften. På den måten følger det av SINTEFs beregninger at den nye støyforskriften samlet sett vil medvirke til å redusere støybelastningen ved OSL selv om T2 blir bygget. I den nye konsesjonen er det som nevnt også lagt til et vilkår om at OSL skal holde seg innenfor den nye støyforskriften.

Utslipp av klimagasser

Utbyggingen av terminal 2 legger til rette for økt flytrafikk, noe som isolert sett øker utslippene av klimagasser. På den andre siden fører den teknologiske utviklingen til redusert drivstofforbruk og dermed lavere utslipp. Regjeringen vil ta stilling til hvordan klimamålene skal nås for samferdselssektoren i forbindelse med klimameldingen som etter planen skal legges fram i 2011.

Kollektivandel i tilbringertjenesten

I forbindelse med utbyggingen av Gardermoen som hovedflyplass var det et politisk mål at kollektivandelen i tilbringertjenesten skulle utgjøre minst 50 prosent. I hele perioden etter åpningen har kollektivandelen ligget rundt 60 prosent. I den nye konsesjonen er det tatt inn et krav om at OSL, med de virkemidler selskapet har til rådighet, skal medvirke til at kollektivandelen i tilbringertjenesten skal holdes oppe på dagens nivå.

Samferdselsdepartementet slutter seg på denne bakgrunn til Luftfartstilsynets vurdering og innstilling i saken. Departementet viser i tillegg til de vurderinger og tillegg departementet selv har foretatt i saken.

Konsesjonsvilkår

Samferdselsdepartementet gir i medhold av lov om luftfart 11. juni 1993 nr. 101 §§ 7-5, 7-6 og 7-7 Oslo Lufthavn AS fornyet konsesjon til drift av Oslo Lufthavn, Gardermoen. Konsesjonen gjelder fra 22. desember 2010 til 22. desember 2030 og på vilkår som fremgår nedenfor. Fra samme dato oppheves konsesjonen av 7. oktober 2003.

§ 1 Landingsplassens innehaver og beliggenhet

Innehaver av konsesjonen er Oslo Lufthavn AS.

Lufthavnen er angitt på kart "Helhetsplan Gardermoen". Flyplassområdet og rullebanens dimensjoner fremgår av dette. Kartet er vedlagt vilkårene og anses som en integrert del av konsesjonen.

§ 2 Bruk av landingsplassen

Konsesjonen er basert på et maksimalt trafikkomfang på ca. 364 000 flybevegelser per år. Ved økning av trafikkmengden på mer enn 10 % ut over dette må det søkes om endring av konsesjonen.

§ 3 Tekniske og operative krav, endringer og utvidelse

Endringer av flyplassanlegget eller bruken av anlegget følger reglene i den til enhver tid gjeldene forskrift om konsesjon for landingsplass.

Det påligger Oslo Lufthavn AS å drive Oslo lufthavn, Gardermoen i samsvar med de tekniske og operative krav luftfartsmyndigheten stiller, jf. luftfartsloven § 7-11. Eventuelle endringer eller utvidelser av lufthavnen skal være i samsvar med luftfartsmyndighetens tekniske og operative krav, jf. luftfartsloven § 7-11.

§ 4 Ansvar for at vilkår oppfylles

Det påligger Oslo Lufthavn AS i konsesjonsperioden å sørge for at konsesjonsvilkårene og de vilkår som til enhver tid er satt for godkjenningen av lufthavnen etter luftfartsloven § 7-11 er oppfylt.

Oslo Lufthavn AS skal bare tillate lufthavnen brukt så lenge den tekniske og operative godkjenningen av plassen etter luftfartsloven § 7-11 står ved makt, jf. luftfartsloven § 14-21.

§ 5 Disposisjoner av betydning for flyplassen

Hvis Oslo Lufthavn AS eller rettighetshaver til grunn ønsker å foreta disposisjoner vedrørende områder omkring lufthavnen som kan ha betydning for lufthavnens

anvendelses- og utvidelsesmuligheter, skal luftfartsmyndigheten varsles før noe arbeid eller andre disposisjoner iverksettes, jf. restriksjonsplanen fastsatt i medhold av luftfartsloven §§ 7-12 flg.

§ 6 Internasjonale flyginger

Oslo lufthavn, Gardermoen er godkjent for internasjonale flyginger. Vedtaket er vedlagt vilkårene og anses som en integrert del av konsesjonen.

Utgifter i forbindelse med sikkerhetskontroll skal dekkes av konsesjonshaver.

§ 7 Drift

Oslo Lufthavn AS er i konsesjonsperioden forpliktet til å holde lufthavnen åpen til allmenn bruk og til å forestå driften av plassen. Bruksmuligheter som tilbys den allmenne flyging innenlands og internasjonale med mindre fly, hensyn tatt til bl.a. sikkerhet og den ervervmessige og regelbundne trafikk, må håndheves etter Luftfartstilsynets nærmere bestemmelser.

Luftfartsmyndigheten kan, når særlige grunner tilsier det, dispensere fra dette vilkåret.

§ 8 Tilsyn og kontroll

Oslo Lufthavn AS skal sørge for at de tjenester som ytes brukerne av lufthavnen, er i samsvar med lovbestemmelser, forskrifter gitt i medhold av lov, samt de pålegg luftfartsmyndigheten gir med hjemmel i disse.

Driften av lufthavnen er underlagt det tilsyn og den kontroll som luftfartsmyndigheten bestemmer.

§ 9 Avgifter

Avgifter til Oslo Lufthavn AS for bruk av lufthavnen fastsettes av Samferdselsdepartementet. Oslo Lufthavn AS skal innkreve avgifter som måtte bli pålagt av staten.

Luftfartsmyndigheten skal føre tilsyn med Oslo Lufthavn AS' virksomhet og påse at bestemmelser som luftfartsmyndigheten har gitt, blir overholdt. Det påligger Oslo Lufthavn AS å innordne sin virksomhet i samsvar med luftfartsmyndighetens vedtak og anførsler, og betale gebyrer som blir pålagt for tilsynstjenester og andre tjenester som blir utført av luftfartsmyndigheten, jf. luftfartsloven § 13-8 der Samferdselsdepartementet er gitt myndighet til å gi forskrifter om gebyrer for luftfartens offentlige forretninger.

§ 10 Rettslige hindringer for driften

Det pålegges Oslo Lufthavn AS å treffe de avtaler med, eller søke iverksatt de tiltak overfor grunneiere og servitutthavere som måtte være nødvendig for at det ikke skal være hindringer av rettslig art for anlegg og drift av lufthavnen.

§ 11 Økonomisk ansvar

Økonomisk ansvar som på grunn av plassens anlegg eller drift måtte gjøres gjeldende av plassens naboer eller andre, eksempelvis for flystøy, påhviler Oslo Lufthavn AS.

§ 12 Miljøstyringssystem

Oslo Lufthavn AS skal ha et miljøstyringssystem som kan være en integrert del av selskapets styrings- og ledelsessystem. Systemet skal godkjennes etter nærmere bestemmelse av luftfartsmyndigheten.

§ 13 Andre myndighetstillatelser

Oslo Lufthavn AS skal utarbeide en oversikt over andre myndighetstillatelser enn de som er gitt av luftfartsmyndigheten, og som angår driften av lufthavnen. Oversikten vedlegges konsesjonen så snart den foreligger og skal oppdateres årlig.

§ 14 Trafikkdata

Oslo Lufthavn AS skal innsende trafikkdata for landingsplassen etter nærmere bestemmelser gitt av luftfartsmyndigheten.

§ 15 Forsvarstiltak

Oslo Lufthavn AS pålegges å treffe nødvendige forsvarstiltak, herunder forberedelser til demolering, etter nærmere bestemmelser gitt av Forsvaret.

§ 16 Støy

OSL skal overholde kravene i ny støyforskrift som ventes å tre i kraft 7. april 2011.

§ 17 Tilbringertjeneste

Oslo Lufthavn AS skal, med de virkemidler selskapet rår over, medvirke til at kollektivandelen i tilbringertjenesten til lufthavnen holdes oppe på dagens nivå.

§ 18 Tilbakekall og endring av konsesjonen

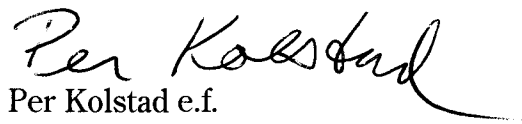
Konsesjonen kan tilbakekalles dersom konsesjonsvilkår, lovbestemmelser eller forskrifter som gjelder for Oslo Lufthavn AS' virksomhet på vesentlig måte blir overtrådt under utøving av virksomheten, jf. luftfartsloven § 7-9.

Samferdselsdepartementet kan i konsesjonsperioden og ved fornyelse av konsesjonen foreta endringer i konsesjonsvilkårene.

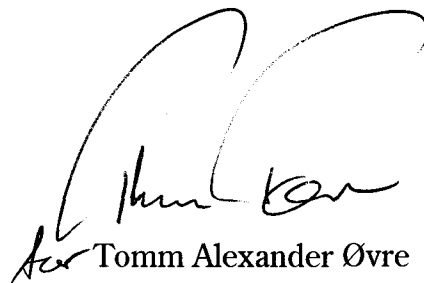
~

Vedlegg: Kart over landingsplassen, jf. § 1
Vedtak vedrørende internasjonal status, jf. § 6
Oversikt over andre myndighetstillatelser, jf. § 13

Med hilsen



Per Kolstad e.f.



Tomm Alexander Øvre

Kopi til:

Avinor

Luftfartstilsynet

