

Samferdselsdepartementet

Ref.nr. 14/2004-2005

T i l r å d i n g

**I medhold av lov om luftfart 11. juni 1993 nr. 101 § 7-5 gis
Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret konsesjon til
å anlegge, drive og inneha sivil lufthavn ved navn Moss lufthavn,
Rygge.**

Godkjent i statsråd 19. november 2004.

Statsråd: Torild Skogsholm

Ref.nr.: 14 /2004-2005

Dato: 19.11.2004

**KONSESJON TIL FORSVARET VED
GENERALINSPEKTØREN FOR LUFTFORSVARET TIL
SIVIL LANDINGSPLASS PÅ RYGGE FLYSTASJON**

1. Bakgrunn

Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret (GIL) søkte 23.03. 2004 om konsesjon til sivil landingsplass på Rygge flystasjon. GIL gikk da inn som konsesjonssøker i stedet for Rygge Sivile Lufthavn AS (RSL) som søkte om konsesjon 18.06. 2003.

Luftfartstilsynet har stått for den forberedende behandling av søknaden, og har i brev av 04.06. 2004 til Samferdselsdepartementet anbefalt at det gis konsesjon. I henhold til gjeldende regler for navn på landingsplasser, har Luftfartstilsynet gitt lufthavnen navnet Moss lufthavn, Rygge.

2. Luftfartslovens krav

For å anlegge, drive eller inneha landingsplass krever luftfartslovens § 7-5 konsesjon. Slik konsesjon skal bare gis når det finnes forenlig med allmenne hensyn, jf. § 7-6. Før avgjørelse treffes, skal det innhentes uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter, jf. § 7-6. Konsesjon gis for bestemt tid og på slike vilkår som finnes påkrevd, jf. § 7-7. Luftfartstilsynet har stilt krav om at teknisk operativ godkjenning av landingsplassen, jf. § 7-11, og konsesjon til å drive landingsplassen, jf. § 7-5, må innehas av en og samme juridiske person for bl.a. å unngå situasjoner med ansvarsfraskrivelse i forholdet mellom den teknisk-operativt ansvarlige og den økonomisk ansvarlige for gjennomføring av pålagte sikkerhetsmessige tiltak.

3. Søknadens innhold

Lufthavnen forutsettes å bli trafikkert av flytyper innenfor ICAOs klassifikasjon C. Det er fra før allmennflyging med mindre fly på landingsplassen. Det søkes om at lufthavnen holdes åpen mellom kl. 07.00 og kl. 23.00 på ukedager, mellom kl. 07.00 og 17.00 på lørdager og mellom kl. 07.00 og 23.00 på søndager.

Til søknaden er det knyttet følgende vedlegg: Reguleringsplan og reguleringsbestemmelser. Konsekvensutredning (KU) med tilleggsnotat. Tilleggsutredning KU, Risiko- og sårbarhetsanalyse for helse og ytre miljø. Støyberegninger fra SINTEF/ICG. Kart.

4. Om høringen og uttalelsene

Luftfartstilsynet har i sin innstilling referert hovedpunktene i myndighetenes uttalelser, og disse er som følger:

Fylkesmannen i Østfold i brev av 26. november 2003 og 22. april 2004

Fylkesmannen er opptatt av at støybelastningen for det tett befolkede området rundt landingsplassen ikke skal bli forverret ved sivil trafikk. Videre pekes det på at landingsplassen ligger i nedbørsfeltet til den regionale drikkevannskilden Vansjø og grenser opp mot et varig vernet vassdrag med store natur- og friluftsinnteresser. Etter fylkesmannens oppfatning representerer utslipp/avrenning av avisningskjemikalier og faren for akutte utslipp en betydelig konflikt. Av hensyn til befolkningen og friluftsinnteressene er det etter fylkesmannens mening ønskelig at inn- og utflygingstraseene berører disse områdene i minst mulig grad og forutsetter at det fastlegges korridorer for inn- og utflyging med krav til minstehøyder og jevn nedstigning med liten motorkraft. Ved utflyging forutsettes det brattere stigning og bruk av minstehøyder. Fylkesmannen foreslår at det utarbeides en egen forskrift for lufthavnen slik det er gjort for Oslo lufthavn, Gardermoen. En forskrift er et sterkere styringsredskap med bedre muligheter til å følge opp vilkårene enn konsesjon. Fylkesmannen presiserer at landingsplassens

nærhet til store befolkningskonsentrasjoner medfører behov for egen forskrift. Etter fylkesmannens mening gir de åpningstidene som fremgår av søknaden et uønsket støybilde på tider av døgnet da befolkningen søker stillhet, spesielt på ettermiddag/kveld på hverdager og i løpet av helgene. Grunnet støy fra småflyaktiviteten, anbefaler fylkesmannen at konsesjonen ikke åpner for en økning av slik aktivitet. Fylkesmannen etterlyser en vurdering av det samfunnsøkonomiske behovet for en sivil lufthavn på Rygge flystasjon i forhold til de ressursene samfunnet har brukt på å bygge ny nasjonal lufthavn på Gardermoen. Fylkesmannen meddeler at Forsvaret står som søker av utslippstillatelsen for landingsplassen og finner det naturlig at de også trer inn som konsesjonssøker.

Østfold fylkeskommune i brev av 29. november 2003 og 15. april 2004.

Fylkeskommunen anbefaler at det gis konsesjon til å anlegge, drive og inneha Moss lufthavn, Rygge og har ingen innvendinger mot at Forsvaret trer inn som søker. Dette begrunnes med at åpning av landingsplassen for sivil trafikk er et av de mest sentrale elementer i utviklingen av fylket. Etableringen vil innebære betydelige besparelser for næringslivet og vil medføre redusert transportarbeid.

Råde kommune i brev av 27. november 2003 og 2. april 2004

Råde kommune anbefaler at konsesjon blir gitt og har ingen merknader til at Forsvaret trer inn som konsesjonssøker.

Fredrikstad kommune i brev av 26. november 2003 og 21. april 2004

Fredrikstad kommune gir uttrykk for en positiv holdning til at Rygge flystasjon åpnes for sivil luftfart og understreker betydningen for næringslivet i regionen. På den annen side fremholder kommunen at lokaliseringen vil kunne bidra til å øke utbyggingspresset i E6-korridoren i strid med overordnede intensjoner og planer. Flyplassens betydning for den øvrige

samferdsel i regionen bør etter kommunens mening utredes nærmere. Fredrikstad kommune har ikke merknader til at Forsvaret trer inn som konsesjonssøker.

Moss kommune i brev av 29. april 2004 og 13. mai 2004

Moss kommune anbefaler at det gis konsesjon for sivil trafikk på Rygge. Det forutsettes at de innspill og anbefalinger som er gitt fra Moss kommune vedrørende utslippstillatelse og konsekvensutredning blir ivaretatt.

Våler kommune i brev av 3. desember 2003 og 15. april 2004

Våler kommune mener at de negative regionale og nasjonale interesser i saken vil veie tyngre enn de positive og anbefaler ikke at det gis konsesjon. De har ikke noe å bemerke til byttet av konsesjonssøker.

Sarpsborg kommune i brev av 21. april 2004

Sarpsborg kommune anser at en regional sivil lufthavn på Rygge vil ha stor positiv betydning for næringsliv og bosetning i regionen. Deler av Sarpsborg kommune vil på morgen og kveld få en økt støybelastning som følge av lufthavnen sett i forhold til dagens situasjon, men kommunen mener at dette likevel ikke vil utgjøre noe vesentlig helseproblem for befolkningen i Sarpsborg. Sarpsborg kommune peker på at et økt antall flybevegelser spesielt nattetid kan skape trivselsmessige problemer for deler av befolkningen. Kommunen ber derfor om at det settes som krav i konsesjonen at det utarbeides støyforebyggende regler for lufthavnen og mener at det er spesielt viktig at slike regler regulerer innflygingshøyden på en slik måte at lokalbefolkningen blir minst mulig plaget av støy. Kommunen ber også Luftfartstilsynet om å vurdere restriksjoner på småflytrafikken, spesielt i helgene. Sarpsborg kommune har ingen merknader til bytte av konsesjonssøker.

Øvrige uttalelser

I tillegg til uttalelsene fra myndighetene (høringsinstansene) har Luftfartstilsynet mottatt uttalelse fra Avinor AS, Norges Luftsportsforbund/Norsk Aeroklubb, Stikkaåsen Velforening og grupperingen "Ja til et godt miljø uten sivil luftfart på Rygge". Luftfartstilsynet har redegjort for deres uttalelser og vurdert disse.

4. Om Luftfartstilsynets vurderinger og innstilling

Luftfartstilsynet har registrert at alle høringsinstansene med unntak av Våler kommune er positive til etablering av sivil lufthavn på Rygge under de forutsetningene som er gitt i søknaden. Ingen har kommentarer til bytte av konsesjonssøker. Imidlertid fremhever både Fylkesmannen i Østfold og Sarpsborg kommune at støy fra lufthavnen er et problem, og at de ønsker støyforebyggende tiltak. Luftfartstilsynet er enig i at det kan være behov for å etablere inn- og utflygingstraséer med tilhørende høydekrav, men finner det ikke hensiktsmessig å regulere dette ved forskrift. I henhold til forskrift av 4. oktober 2002 nr. 1089 om grenseverdier for støy er tiltakshaver ansvarlig for å utrede behovet for støyredukerende tiltak, samt gjennomføre og bekoste disse. Luftfartstilsynet foreslår derfor å innta et krav i konsesjonsvilkårene om at slike bestemmelser skal utarbeides for lufthavnen innen fire måneder etter at konsesjon er gitt. Bestemmelsene bør vedlegges konsesjonsvilkårene og gjelde som en del av disse.

Når det gjelder oppfatninger fremsatt av interessegruppen "Ja til et godt miljø uten sivil luftfart på Rygge" kan ikke Luftfartstilsynet kommentere utsagn om prognosene for trafikk og bruk av flytyper medfører et realistisk bilde av den fremtidige aktiviteten ved lufthavnen. Luftfartstilsynet forholder seg til de opplysningene som fremgår av konsesjonssøknaden og den vedlagte støyberegningen, og forutsetter at konsesjonshaver ikke går ut over forutsetningene for konsesjonen. GIL har i søknaden tydelig tatt høyde for at opplysningene bygger på antagelser og at aktiviteten ved lufthavnen vil avhenge av hvilke selskaper som ønsker å etablere seg der. Luftfartstilsynet fremhever at dette er

en lufthavn som er åpen for allmenn bruk og det ikke foreligger begrensinger på antall flybevegelser. Likevel følger det av konsesjonsvilkårene at vesentlige endringer i bruken av lufthavnen medfører krav om ny konsesjonsbehandling. Første gangs konsesjon gis på bakgrunn av de opplysningene om bruk som følger av konsesjonssøknaden.

Flere høringsinstanser anfører at småflyaktiviteten genererer spesielt irriterende støy på tider av døgnet/uken hvor beboerne i området ønsker fred. Enkelte høringsinstanser oppfordrer derfor til å legge restriksjoner på denne aktiviteten. Dette står i kontrast til andre uttalelser hvor det uttrykkes bekymring for at åpningstidene i praksis legger begrensninger på småflytrafikken, fordi dette er en aktivitet som primært drives på fritiden, det vil si helger og ettermiddag/kveld. Norsk Luftsportsforbund/ Norsk Aero Klubb ønsker derfor at lufthavnen holdes åpen til kl. 21 på lørdager.

Videre er det ifølge Luftfartstilsynet viktig at lufthavnen har de samme rammevilkår som konkurrerende landingsplasser, i den grad dette er mulig, både når det gjelder allmennflygingen og for øvrig. Luftfartstilsynet går derfor inn for at lufthavnen holdes åpen mellom kl. 07.00 og 23.00 alle dager. Luftfartstilsynet presiserer at de støyreducerende bestemmelsene som i siste hånd skal fastsettes av tilsynet også skal omfatte småflytrafikken.

Luftfartstilsynet viser til at Fylkesmannen i Østfold påpeker en mulig konflikt mellom drift av lufthavnen og bruken av Vansjø som drikkevannskilde. Fylkesmannen har gitt utslippstillatelse til konsesjonssøker og forutsettes derfor å ha ivaretatt dette hensynet i sin saksbehandling. Dersom driften av lufthavnen viser seg å få vesentlige konsekvenser for Vansjø som drikkevannskilde, anbefaler Luftfartstilsynet at en endring av konsesjonsvilkårene vurderes. Dette forutsetter imidlertid innspill fra relevante miljømyndigheter.

Luftfartstilsynet anbefaler at Forsvaret gis konsesjon og har utarbeidet forslag til konsesjonsvilkår.

5. Samferdselsdepartementets vurderinger

Samferdselsdepartementet finner luftfartslovens krav for å innvilge konsesjon som oppfylt ut fra søknadens grunnlag og på de konsesjonsvilkår som nedenfor er tilrådd. Andre myndighetstillatelser enn de som kan gis av luftfartsmyndigheten, og som angår driften av lufthavnen, forutsettes å foreligge før lufthavnen åpner for drift, jf. § 11 i konsesjonsvilkårene. Utslippstillatelse etter forurensningsloven er for tida under behandling hos Fylkesmannen i Østfold, med Miljøverndepartementet som klagemyndighet.

Etablering av sivil lufthavn på Rygge flystasjon skal ikke skje til fortrengsel for nødvendig militær operativ virksomhet. Konsesjon til Luftforsvaret innebærer ingen endring i de etablerte politiske, konstitusjonelle og overordnede økonomiske ansvarsforhold på samferdselsområdet. Samferdselsministeren vil følgelig ha det samferdselspolitiske ansvaret relatert til Moss lufthavn, Rygge, på lik linje med andre lufthavner. Luftforsvaret vil ha det styringsmessige ansvaret for den daglige drift av Moss lufthavn, Rygge, innenfor rammen av de til enhver tid gjeldende konsesjonsvilkår og basert på nærmere avtaler med sivil operatør som skal dekke alle direkte og indirekte kostnader som Forsvaret påføres som følge av planlegging/prosjektering, etablering, drift og vedlikehold av den sivile lufthavnen. Etablering av sivil lufthavn på Rygge er et privat initiativ, og det gjøres klart at staten ikke stiller noen garantier for utbygging eller drift. Skulle det vise seg vanskelig å få sivil operatør til å akseptere nevnte type avtaleregime, forutsettes at konsesjon opphører og at saken vurderes på nytt.

Konsesjon til sivil lufthavn på Rygge vil medføre økt konkurranse mellom flere lufthavner, og for å oppnå like konkurransevilkår må alle lufthavner få betydelig frihet i sin prissetting innenfor rammen av et felles takstregulativ. Samferdselsdepartementet er iht. luftfartslovens § 7 – 26 takstmyndighet og vil fastsette takstregulativ for flyselskapenes bruk av alle lufthavner som er åpne for allmenn bruk. Det vises til § 8 i konsesjonsvilkårene om takster, innkreving av avgifter til staten, og om gebyrer for tjenester fra Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet har i sine vurderinger forutsatt at konsesjonshaver ikke går ut over forutsetningene som er lagt til grunn i foreliggende søknad om konsesjon. Ved høyere trafikk enn 750 000 flyreisende per år, finner Samferdselsdepartementet det nødvendig at konsesjonshaver gir varsel om dette, og at konsesjon for videre utvikling og drift vurderes på nytt mht. miljøvirkninger og allmenne hensyn.

Luftfartstilsynet har videre foreslått lufthavnens åpningstider fastsatt som konsesjonsvilkår. Samferdselsdepartementet viser til at både lufthavnens åpningstider og valg av inn- og utflygingstraséer har stor betydning for støybelastningen lufthavnen påfører bosatte i omgivelsene. Det er derfor funnet ønskelig å vurdere disse forhold nærmere og å gi luftfartsmyndigheten anledning til å gi bestemmelser både om åpningstider og trafikkregulerende tiltak, og å gi mulighet til å vurdere bestemmelsene endret i løpet av en forholdsvis lang konsesjonsperiode. Det vises til § 6 om drift og bestemmelser for bruk av lufthavnen.

Samferdselsdepartementet tilrår følgende konsesjonsvilkår:

§ 1 Landingsplassens innehaver og beliggenhet

Innehaver av konsesjonen er Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret.

Lufthavnen er angitt på kart merket Norconsult, saksnummer 3277100. Flyplassområdet og rullebanens dimensjoner fremgår av dette. Kartet er vedlagt vilkårene og anses som en integrert del av konsesjonen.

§ 2 Tekniske og operative krav, endringer og utvidelse

Det påligger konsesjonshaver å drive Moss lufthavn, Rygge i samsvar med de tekniske og operative krav luftfartsmyndigheten stiller, jf. luftfartsloven § 7-11.

Mindre endringer av flyplassanlegget kan foretas med samtykke fra luftfartsmyndigheten. Større endringer eller utvidelse av flyplassanlegget forutsetter søknad om konsesjon og behandling etter luftfartsloven §§ 7-5 og 7-6.

Eventuelle endringer eller utvidelser av lufthavnen skal være i samsvar med luftfartsmyndighetens tekniske og operative krav, jf. luftfartsloven § 7-11.

§ 3 Ansvar for at vilkår oppfylles

Det påligger konsesjonshaver 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.

Konsesjonshaver 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.

§ 4 Disposisjoner av betydning for flyplassen

Hvis konsesjonshaver 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.

§ 5 Internasjonale flyginger

Konsesjonshaver må søke om godkjenning av Moss lufthavn, Rygge, som internasjonal lufthavn. Søknad sendes Luftfartstilsynet.

§ 6 Drift og bestemmelser for bruk av lufthavnen

Konsesjonshaver er i konsesjonsperioden forpliktet til å holde lufthavnen åpen til allmenn bruk og til å forestå driften av

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

Bruksmuligheter som tilbys den allmenne flygingen med mindre fly, hensyn tatt til blant annet sikkerhet og den ervervsmessige og regelbundne trafikk, må håndheves etter Luftfartstilsynets nærmere bestemmelser.

Konsesjonshaver er forpliktet til å utarbeide forslag til trafikkregulerende bestemmelser for lufthavnen (traséer, høydekrav, aktiviteter mv.) for å holde støybelastningen for bebyggelsen rundt lufthavnen på et lavt nivå. Forslaget må sendes Luftfartstilsynet for fastsettelse senest åtte måneder etter at konsesjon er gitt.

Det forutsettes at konsesjonshaverens drift av lufthavnen ikke går ut over forutsetningene som er lagt til grunn for konsesjonen mht. støysoner, reguleringsplan og dimensjonering av lufthavnens sivile terminal og trafikkanlegg. Dersom trafikken i løpet av konsesjonsperioden blir høyere enn 750 000 flyreisende per år, skal konsesjonshaver gi varsel om dette. Høyere trafikk forutsetter ny vurdering av inn- og utflygingstraséer, støysoneberegninger og allmenne hensyn forbundet med videre utvikling og drift, jf. § 13 om endring av konsesjon.

Åpningstider for lufthavnen fastsettes ved særskilt bestemmelse av Luftfartstilsynet.

§ 7 Tilsyn og kontroll

Konsesjonshaver skal sørge for at de tjenester som ytes brukerne av lufthavnen er i samsvar med lovbestemmelser, forskrifter nedfelt i rettsregler og Bestemmelser for Sivil Luftfart, samt de pålegg luftfartsmyndigheten gir med hjemmel i disse.

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

§ 8 Takster, avgifter og gebyrer

Takstregulativet som konsesjonshaver skal benytte for flyselskapenes bruk av lufthavnen fastsettes av Samferdselsdepartementet som forskrift.

Utgifter i forbindelse med sikkerhetskontroll skal dekkes av konsesjonshaver.

Konsesjonshaver skal innkreve avgifter som måtte bli pålagt av staten.

Luftfartsmyndigheten skal føre tilsyn med konsesjonshavers virksomhet og påse at bestemmelser som luftfartsmyndigheten har gitt blir overholdt. Det påligger konsesjonshaver 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.

§ 9 Rettslige hindringer for driften

Det pålegges konsesjonshaver 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.

§ 10 Økonomisk ansvar

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

§ 11 Andre myndighetstillatelser

Konsesjonsinnehaver 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.

§ 12 Trafikkdata

Konsesjonshaver skal innsende trafikkdata for landingsplassen etter nærmere bestemmelser gitt av luftfartsmyndigheten.

§ 13 Tilbakekall og endring av konsesjonen

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

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

t i l r å r:

1. I medhold av lov om luftfart 11. juni 1993 nr. 101 § 7-5 gis Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret konsesjon til å anlegge, drive og inneha sivil lufthavn ved navn Moss lufthavn, Rygge, i samsvar med Samferdselsdepartementets tilråding og de vilkår som der er beskrevet.

2. Konsesjonen gjelder for ti år fra og med 19. november 2004 til og med 19. november 2014.

3 Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fornye konsesjonen når den utløper. Samferdselsdepartementet kan i konsesjonsperioden og ved fornying av konsesjonen foreta endringer av konsesjonsvilkårene.