

MOTTATT

11 APR 2010



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler
Stein Batalden

Vår dato
9. april 2010
Deres dato
9. mars 2010

Vår ref.
200902707-20
Deres ref.
10/279

Lokalisering av nye kampfly - konsekvenser for sivil luftfart

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 9. mars 2010. Departementet ber om Avinors råd til hvordan Forsvarsdepartementets brev av 1. mars 2010 bør besvares. I Forsvarsdepartementets brev tas opp om det er behov for ytterligere vurderinger av konsekvenser for sivil luftfart av de foreliggende alternativene for lokalisering av nye kampfly og hvordan et slikt arbeid bør organiseres og iverksettes.

Vi viser også til at Forsvarsdepartementet i brev av 19. mars 2010 har sendt på høring rapport om lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly, med svarfrist 19. mai 2010. Avinor legger opp til en grundig behandling av rapporten, med hovedvekt på konsekvenser av de ulike alternativene for sivil trafikk i luftrom og på bakken.

Siden begge henvendelsene gjelder samme sak, er det etter vår vurdering utfordrende å skulle gi foreløpige vurderinger på relativt kort varsel. Nedenstående er Avinors overordnede vurderinger før en nærmere behandling av Forsvarsdepartementets rapport, og vi tar forbehold om å komme med nye og evt. avvikende vurderinger i forbindelse med vår høringsuttalelse.

I det følgende redegjør vi for konsekvenser for henholdsvis luftrom og lufthavn.

Luftrom

Avinor har som oppgave å tilby likeverdige lufttrafikktenester til alle brukere av luftrommet. I denne sammenhengen er det forholdet mellom sivil kommersiell trafikk samt øvrige sivile brukere og militære behov som er temaet. Hovedinteressentene er de kommersielle flyselskapene og militære brukere, som hver for seg har store økonomiske og operative interesser av en mest mulig hensiktsmessig prioritering. For å ivareta både sivile og militære interesser der disse kan komme i konflikt med hverandre, er det fastsatt en forskrift, Flexible Use of Airspace (FUA), som etablerer konsulterings- og beslutningsmekanismer som sikrer en dynamisk bruk av luftrommet og gir regler for prioritet mellom sivil og militær bruk. I praksis betyr dette at allerede etablerte og avtalte

militære treningsområder aktiveres og deaktiveres for best mulig å tilfredsstille sivile og militære behov. For større endringer i luftromstrukturen (også eventuelle ønsker om endringer av militære treningsområder) vil det være mekanismene i FUA-forskriften som ivaretar partenes interesser.

Avinor gjennomfører for tiden to store luftromsprosjekter i Sør-Norge, Oslo ASAP og Southern Norway Airspace Project (SNAP), som dekker luftrommet sør for Trondheim. I neste omgang, og med sannsynlig oppstart tidlig i 2011, vil det gjennomføres et tilsvarende luftromsprosjekt for luftrommet nord for Trondheim – luftrom nord. Dette prosjektet vil strekke seg over en periode på ca tre år. I alle disse prosjektene vil det være naturlig at Forsvaret inviteres med for at deres framtidige treningsbehov blir synliggjort tidligst mulig. Før disse nye luftromsstrukturene godkjennes, vil det være konsulterings- og beslutningsmekanismene i FUA-forskriften som sikrer at alle brukeres behov blir ivare tatt på den beste måten.

Etter Avinors oppfatning vil det før gjennomføring av prosjekt luftrom nord ikke være hensiktsmessig å foreta ytterligere analyse av Forsvarets behov i forhold til de sivile behov. Dette gjelder uavhengig av hvilke lokaliseringalternativ(er) man velger som framtidig(e) kamflybase(r), men forutsatt at framtidige militære treningsbehov ikke avviker vesentlig fra det treningsbehovet man har i dag.

Lufthavn

På den eller de lufthavn(er) hvor det blir lokalisert nye kamfly må det, som ved dagens kamflybaser, etableres rutiner som sikrer de operative behovene for aktørene på en mest mulig optimal måte. Både sivil og militær luftfart betjener samfunnsmessige behov, men sivil flytrafikk betjenes av kommersielle aktører som er spesielt avhengige av forutsigbare rammevilkår for sin virksomhet. Slik forutsigbarhet innebærer bl.a. at de kommersielle aktørene forventer å kunne fly til sine oppsatte rutetider. Avinor har på flere lufthavner et etablert samarbeid med flyselskapene om rammevilkår og forutsigbarhet gjennom avtaler om servicenivå (dvs. tilgjengelighet til infrastruktur).

Avinor mener at det kan være aktuelt med en nærmere vurdering av konsekvensene for sivil luftfart på Bodø og Evenes, for de lokaliseringalternativer som berører disse lufthavnene. En slik vurdering bør i tilfelle gjøres i samarbeid med for eksempel de kommersielle aktørene, NHO Luftfart, lokalt næringsliv og Forsvaret. Utgangspunktet bør være et forventet framtidig trafikkbilde (både sivilt og militært) og planer for endringer av infrastrukturen. Formål med vurderingen bør være å skissere de overordnede rammevilkår som sivil luftfart har behov for under en sameksistens med militær luftfart, og eventuelle utfordringer knyttet til de aktuelle lokaliseringalternativer.

Avinor vil ta initiativ til dialog med berørte parter for i første omgang å avklare nærmere hvor stort behovet for en slik utredning er og ved behov stå for gjennomføring av en vurdering.

Vennlig hilsen
AVINOR AS


Stein Batalden
seniorrådgiver