

Vår saksbehandler
Stein Batalden

Vår dato
14. mai 2010
Deres dato
19. mars 2010

Vår ref.
200902707-20
Deres ref.
2009/03066-20/FD IV 1/FHE

Høring av rapport - lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly

Vi viser til Forsvarsdepartementets brev av 19. mars 2010, der en rapport om lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly sendes på høring.

Innledningsvis viser vi til at Avinor uttalte seg i saken i brev av 9. april 2010 til Samferdselsdepartementet. Kopi av brevet følger vedlagt.

Luftrom

De forskjellige lokaliseringalternativene for nye kampfly vil medføre forskjellige behov for tilgjengelig luftrom for trening. Det er Avinors syn at alle alternativene er akseptable med hensyn til andre luftromsbrukeres behov. Avinor har i tidligere uttalelser om saken henvist til de mekanismene som er etablert i forskriften om Flexible Use of Airspace (FUA-forskriften), som sikrer at alle luftromsbrukeres behov ivaretas i så vel pågående og framtidige luftromsprosjekter, som i den daglige operative bruk. Hva angår framtidige luftromsprosjekter har vi spesielt henvist til prosjekt Luftrom Nord, som vil ha oppstart tidlig i 2011, og som vil etablere en tidsmessig luftromsstruktur fra Trondheim og nordover. Basert på dette, og forutsatt at Forsvarets treningsbehov med nye kampfly ikke vil avvike vesentlig fra dagens situasjon, har vi tidligere opplyst at vi ikke ser noe behov for en ytterligere analyse av Forsvarets behov i forhold til sivile behov nå.

I rapporten gjøres det rede for at treningsmønstrene vil endres med innføring av nye kampfly, i første rekke ved at man vil ha behov for områder med større utstrekning horisontalt og vertikalt enn i dag. Man ser også for seg at det vil bli et større behov for trening over land enn hva som er tilfellet i dag. Dette, sett i sammenheng med at man også ser for seg noe øket aktivitet med nye kampfly, gjør at Avinor nå ser behov for å analysere nærmere de militære treningsbehovene i forhold til øvrige sivile luftromsbrukeres behov.

Det er fremdeles Avinors syn at alle lokaliseringalternativene vil være akseptable med hensyn til luftromsbehov, men en nøyere analyse vil kunne legge grunnlaget for å ivareta det endrede treningsbehovet, uavhengig av lokaliseringalternativ, på en hensiktsmessig måte. En nøyere

analyse vil også kunne avdekke eventuelle forskjeller med hensyn til luftromsbehov mellom de forskjellige lokaliseringalternativene.

Lufthavn

På den eller de lufthavn(er) hvor det blir lokalisert nye kampfly må det, som ved dagens kampflybaser, 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).

I utgangspunktet regner Avinor med at konsekvensene av en eventuelt betydelig økt treningsaktivitet i Bodø kan få konsekvenser for sivil trafikk. Det vises i den forbindelse også til at valg av Bodø som base innebærer bygging av komplett nytt rullebanesystem sør for det eksisterende. Dette skyldes støvsituasjonen ved de nye kampflyene. Det forutsettes at en slik investering, som Forsvaret estimerer til flere milliarder kroner, i sin helhet finansieres av forsvarssektoren. Dette gjelder også evt. merkostnader Avinor påføres som følge av en slik ombygging. Avinors og Forsvarets ansvar for investeringer på Bodø lufthavn reguleres i utgangspunktet av utkast til ny samarbeidsavtale som per i dag er til behandling i Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet.

Økt aktivitet på Evenes som følge av evt. kampflybase der, forventes å kunne avvikles uten betydelige konsekvenser for den sivile trafikken. Valg av Evenes vil også innebære økt sivil trafikk, noe som kan innebære at Avinor tidligere enn planlagt må utvide terminalkapasitet m.m.

Avinor mener at det kan være aktuelt med en nærmere vurdering av konsekvensene for sivil luftfart på Bodø og Evenes. 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 avventer nærmere avklaring fra Forsvarsdepartementet før slikt arbeid igangsettes.

Med vennlig hilsen
AVINOR AS

Jon Sjølander
konserndirektør strategi

Stein Batalden

Kopi: Samferdselsdepartementet