

Forsvarsdepartementet
Postboks 8126 Dep
0032 Oslo

FORSVARSDEPARTEMENTET	
SAKNR.: <i>OPV 03066-58</i>	
27 MAI 2010	
ARKBET: <i>869</i>	
KASSERES 5 ÅR	
KASSERES 30 ÅR	
BEVARER	

Vår dato 20.05.2010
Deres dato 19.03.2010
Vår referanse saga
Deres referanse 2009/03066-
20/FD IV 1/FHE

Høring til Forsvarets rapport om lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly

1. Innledning

NHO Luftfart viser til Forsvarsdepartementets høringsbrev av 19. mars 2010 vedlagt rapport som vurderer tre alternative lokaliseringssteder for Forsvarets nye kampfly.

NHO Luftfarts medlemmer flyr i dag på to av de tre alternative lufthavnene, Bodø og Evenes, som inngår i de ulike lokaliseringsalternativene. Ambulanseflyselskapene flyr på alle tre flyplassene.

Vi konstaterer at flyplassene ved Bardufoss, Banak og Andøya i tillegg er vurderte, men av ulike hensyn er forkastet som reelle alternativer.

2. Premisser for valg av lokalisering

Lokalisering av Forsvarets nye kampfly innebærer store investerings- og driftstiltak, og vil åpenbart også påvirke driften av den sivile luftfartsvirksomheten. Fra sivil luftfarts ståsted vil det i utgangspunktet være sentralt at man kommer fram til løsninger som optimaliserer både militær og sivil luftfarts behov. For NHO Luftfart er det viktig at man etablerer løsninger som, på kort og lengre sikt, ikke bidrar til å begrense utviklingen av den kommersielle luftfarten. Sivil luftfart er i dag en bærebjelke i infrastrukturen i de nordnorske fylkene, jf blant annet behovet for helserelaterte flyreiser, syketransport og ambulanse. Luftfarten er således en avgjørende del av det kollektive transportsystemet i Norge og i Nord-Norge spesielt.

I kapittel 4 om kostnader slås det fast at det kun er kostnader knyttet til forsvarssektoren det er tatt høyde for i høringsdokumentet. I utgangspunktet forutsetter NHO Luftfart at sivil sektor ikke belastes kostnader knyttet til Forsvarets

kampflyprosjekt. Alle nødvendige investeringer, eksempelvis nye rullebanesystem mv., må i sin helhet finansieres over forsvarsbudsjettet. Det er eksempelvis helt uaktuelt at den brukerfinansierte sivile luftfarten skal delta i finansieringen av en ny rullebane i Bodø.

Det foreliggende utredningsarbeidet vurderer i liten grad driftsmessige konsekvenser for sivil luftfart. Eventuelle kostnadmessige konsekvenser for sivil side er således heller ikke vurdert. Slik det fremgår av utredningen, vil det for eksempel, med lokalisering lagt til Bodø, uavhengig av om det blir valgt en enbase- eller tobase-løsning, kunne oppstå problemer med å kombinere sivil trafikk med forventet militær trafikk. For sivil luftfart er det videre sentralt at en har ekspansjonsmuligheter også etter at lokaliseringen av nye kampfly er foretatt.

NHO Luftfart vil derfor anmode om at mulige konsekvenser for sivil luftfart utredes nærmere, og at dette skjer i nært samarbeid med de berørte aktørene, jf for øvrig forslag fra Avinor i deres høringsuttalelse. Det foreligger således etter vår vurdering ikke et godt nok beslutningsgrunnlag for valg av kampflybase med de foreliggende utredningene før dette er gjort på en skikkelig måte.

3. Forholdet mellom militær og sivil virksomhet

Forvaltning-, drift og vedlikehold av luftfthavner med militær og sivil virksomhet er regulert gjennom en egen avtale mellom Avinor og Forsvaret. Avtalen er nå under revisjon. Prinsipielt sett må driftskostnadene fordeles mellom partene i henhold til faktisk bruk/aktivitet. NHO Luftfart antar at dette prinsippet vil bli fulgt fremover, og det forutsettes at Forsvarets endrede/nye aktivitet ikke gir økte driftsomkostninger for sivil luftfart. Det er viktig at dette klargjøres i det videre arbeidet med de ulike lokaliseringalternativene.

Når det gjelder det driftsmessige samarbeidet mellom sivil og militær side fungerer dette etter våre opplysninger stort sett greit i dag. Dette gjelder både med hensyn til lufthavndrift og bruk av luftrommet. I forbindelse med større øvelser kan problemer oppstå, noe som kan påvirke prioriteringen av sivile ruter. Det er viktig å vurdere hvordan en ny kampflybase vil slå ut på dette området.

Generelt vil NHO Luftfart påpeke at bruken av skytefelt er viktig å få avklart i forhold til sivil luftfart. Ikke minst omfanget av øvelser og mulig bruk av luftforsvaret i andre NATO land, vil sterkt kunne påvirke sivil luftfarts funksjonalitet. Vi forutsetter at når dette blir aktuelt, vil sivil luftfart bli konsultert i god tid forut for bruken.

Båndlegging og omruting kan bety store kostnader for de sivile aktørene. Det er etter vår vurdering viktig at Forsvaret ikke låser slik aktivitet utelukkende til den/de basen(e) som kampflyene blir lokalisert til.

NHO Luftfart registrerer ellers at sortiavviklingen kan kreve 30 – 40 sorties per dag, noe som legger sterke føringer i forhold til eventuell sivil trafikk ved samme flyplass. Vi ser også at det forutsettes at trenings- og øvingsflyging i stor grad må gjennomføres med et stort antall kampfly. For sivil luftfart vil det vanskeliggjøre normal og regulær aktivitet hvis denne foregår fra samme flyplass(er). Av de foreslåtte skiftmodellene på side 17, vil sannsynligvis en modell med to skift over en spredning på 12-14 timer være lettest å tilpasse seg til for sivil luftfart. For sivil luftfart er det viktig at en unngår båndlegging i "peak time". En tobase løsning vil derfor også være å foretrekke all den tid transport foregår innenfor store deler av døgnet, og gjerne i utkantene av såkalt normal arbeidsdag.

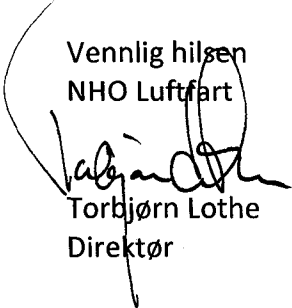
Fra sivil luftfarts ståsted foregår det nå et arbeid i samarbeid med Avinor med å etablere mest mulig effektiv ruteføring og mest mulig effektive inn- og utflygingstrasseer. Det er viktig at Forsvarets prioriteringer sees i forhold til dette arbeidet i sivil sektor som skal ivareta flere hensyn, - miljøkrav, økonomi, og effektivitet/regularitet. Vi er enig i at en gjennom Fleksibel bruk av luftrommet (FUA) bør en lette tilgangen på treningsluftrom på tvers av landegrensene.

4. Avslutning

Prinsipielt sett ønsker NHO Luftfart en lokalisering som i minst mulig grad påvirker driften av den sivile luftfartsvirksomheten, og som er samfunnsøkonomisk best mulig.

NHO Luftfart savner imidlertid en nærmere utredning av konsekvensene for sivil luftfart for å kunne ta endelig stilling til hvor hovedlokaliseringen eventuelt bør være, og om det vil være mest hensiktsmessig med en eller to baser. NHO Luftfart ber om å bli involvert i et slikt arbeid.

Vennlig hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

