

Iht. adresseliste

Saksbehandler: Karl-Erik Skjong
Telefon direkte: +47 97755386
Vår dato: 14.09.2021
Vår referanse: 21/04683-2

Høring - søknad om konsesjon til å anlegge, drive og inneha ny lufthavn i Bodø

Avinor AS søkte i brev datert 26. mars 2021 om konsesjon til å anlegge, drive og inneha ny lufthavn i Bodø.

1. Om søknaden og saksbehandlingen

Konsesjon etter lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 7-5 første ledd er en av flere tillatelser som må være gitt for at det kan anlegges en ny lufthavn. Luftfartstilsynet peker særlig på at vi på et senere tidspunkt vil gjøre en godkjenning av driftsorganisasjonen, driftstjenestene og utformingen av den nye lufthavnen i samsvar med det felleseuropeiske sikkerhetsregelverket og luftfartsloven § 7-11. I tillegg kommer et sentralt spørsmål om finansiering av lufthavnen. Dette siste er en politisk prosess som løper parallelt med konsesjonsbehandlingen.

Avinor AS har konsesjon til å drive og inneha dagens Bodø lufthavn, men søker om å flytte lufthavnen. I konsesjonssammenheng er dette tilsvarende å anlegge en ny lufthavn. Konsesjonen for den nye lufthavnen gjelder et trafikkomfang på 52 236 flybevegelser per år.

Luftfartstilsynet viser ellers til kopi av søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på www.luftfartstilsynet.no, under fanen «Høringer».

Myndigheten til å treffe vedtak om konsesjon etter luftfartsloven ligger i utgangspunktet til Samferdselsdepartementet, jf. luftfartsloven § 7-5 første ledd. Denne myndigheten er delegert til Luftfartstilsynet på det vilkår at saker av politisk karakter forelegges departementet.¹ I saken om ny lufthavn Bodø er Samferdselsdepartementet avgjørelsesinstans, mens Luftfartstilsynet forbereder grunnlaget i saken. Luftfartstilsynet sender derfor saken på høring.

2. Om konsesjonsregelverket

Alle som vil anlegge, drive eller inneha en landingsplass skal som hovedregel inneha konsesjon, jf. luftfartsloven § 7-5 første ledd. Ifølge luftfartsloven § 7-6 skal konsesjon bare gis når det er forenlig med allmenne hensyn, og uttalelser fra kommunale og andre myndigheter skal innhentes før konsesjon eventuelt innvilges.

¹ Jf. forskrift 10. desember 1999 nr. 1273.

Vilkåret «forenlig med allmenne hensyn» er nærmere presisert i forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1 – heretter konsesjonsforskriften) § 1 bokstav b, som lyder:

«Formålet med forskriften er:

- b) 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.»

Det følger videre av luftfartsloven § 7-7 at konsesjon gis for en bestemt tid, og på slike vilkår som finnes påkrevd. Konsesjon for landingsplasser til offentlig bruk gis i medhold av konsesjonsforskriften § 15 som hovedregel for en periode på 20 år.

I konsesjonsforskriften § 6, jf. §§ 7 ff stilles det krav til opplysninger som skal følge søknaden med tanke på det faktiske grunnlaget for saken.

3. Tema for høringen

Luftfartstilsynet finner at søknaden om høring for ny lufthavn i Bodø oppfylder kravene til søknad i konsesjonsforskriften, og sender med dette søknaden på høring. Vi ber høringsinstansene om å gjøre en bredt anlagt vurdering av søknaden mot allmenne hensyn, med særlig vekt på de hensyn som er tatt inn i konsesjonsforskriften § 1 bokstav b.

Ved siden av de forhold høringsinstansene eventuelt selv ønsker å ta opp, ber vi om at det i uttalelsene tas stilling til de forhold som fremheves i pkt. 3.1 flg. under.

3.1. Forholdet til kommunal arealplan

Det følger av luftfartsloven § 7-6 tredje og fjerde ledd at konsesjon som hovedregel ikke kan gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven. Konsesjon kan likevel gis i strid med arealplan dersom vedkommende plan- og bygningsmyndighet samtykker til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden.

Etter Luftfartstilsynets vurdering vil en innvilgelse av konsesjonen ikke være i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven i Bodø kommune.

3.2. Forholdet til annen transportinfrastruktur

For å utrede forholdet til annen transportinfrastruktur, både på land og til vanns, vil Luftfartstilsynet oversende saken bl.a. til Statens vegvesen og Kystverket for vurdering. Luftfartstilsynet ønsker bl.a. å belyse forholdet mellom lufthavnen, og farled og sjøveien inn til Bodø.

3.3. Forholdet til naturmangfoldloven

Luftfartstilsynet har innledningsvis i saksbehandlingen sett hen til lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12, jf. § 7.

Det er utarbeidet konsekvensutredning i saken. Luftfartstilsynets foreløpige vurdering er at innvilgelse av konsesjon ikke vil komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven, eller at det er grunnlag for nærmere utredninger etter loven.

Luftfartstilsynet antar imidlertid at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området, og landingsplassens mulige innvirkninger på dette. Om det er slike forhold som man mener nødvendiggjør en nærmere vurdering, bes det om en særlig kommentar om dette ved siden av oversendelse av det konkrete kildegrunlaget kommentaren bygger på.

3.4. Universell utforming

Avinor har i søknaden redegjort for hvordan terminalkonseptet har blitt utredet når det gjelder universell utforming. Luftfartstilsynet ønsker imidlertid også å forelegge dette spørsmålet for interesseorganisasjoner for passasjerer med redusert funksjon.

Forskrift 16. juli 2013 nr. 919 om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelsehemmedes rettigheter ved lufttransport (publisert som BSL A 5-1), gjelder ved siden av det generelle regelverket om universell utforming. I BSL A 5-1 § 8 om standard på ombordstigningsløsninger står det blant annet at Samferdselsdepartementet ved bygging av ny lufthavn tar stilling til om det skal stilles krav om passasjerbroer. Det skal særlig legges vekt på hvilket passasjerantall lufthavnen antas å få og hvilke flytyper som vil bli brukt på lufthavnen. Luftfartstilsynet ønsker høringsinstansenes syn på at det foreslås å bygge passasjerbroer til større flytyper, men ikke til de mindre som f.eks. enkelte av Widerøes flytyper.

Luftfartstilsynet ønsker også å få et bedre overblikk over utredningsprosessen, og hvilke organisasjoner som representerer personer med nedsatt funksjon som har deltatt. Luftfartstilsynet ønsker også innspill om hvorvidt systemet for påkalling av assistanse ved ankomst til lufthavnen og på lufthavnen virker tilstrekkelig, medregnet om det er satt av tilstrekkelige arealer til dette.

Luftfartstilsynet inviterer også Avinor til å kommentere disse punktene.

3.5. Konsesjonsvilkår

3.5.1. Trafikkomfang

Det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår bygger på Luftfartstilsynets alminnelige praksis og mal for vilkår, og opplysninger i søknaden.

I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen satt til om lag 1100 flybevegelser per uke, begrenset til 52236 per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 52236 flybevegelesene vil omfatte all aktivitet på lufthavnen, dvs. kommersiell trafikk, ambulanseflygninger, skoleflygninger og andre typer allmennflygninger. Når det gjelder skoleflygning, vil hver landingsrunde («touch and go-trening») gjelde som to flybevegelser i forhold til trafikkrammen i konsesjonen.

Rammen for trafikkomfanget er absolutt. Dersom det i konsesjonsperioden er aktuelt med et høyere antall flybevegelser, må konsesjonen først endres.

For øvrig viser vi til utkastet til konsesjonsvilkår.

3.5.2. Flyplassens navn

Avinor ønsker at flyplassens navn ikke inneholder et tredje element, se konsesjonsforskriften § 7. Dette er en videreføring av dagens løsning, slik at lufthavnen også i fremtiden vil hete «Bodø lufthavn».

Luftfartstilsynet har foreløpig ikke noen innvendinger til dette.

4. Forholdet til godkjenning etter luftfartsloven § 7-11

Luftfartstilsynet vil parallelt med den eksterne høringen gjøre en intern vurdering av forholdet til flysikkerhet. Spørsmålet i konsesjonssammenheng er i første rekke om Luftfartstilsynet kan se noen grunn til at ny flyplass ikke vil kunne oppnå en sertifisering i medhold av det felleseuropeiske flysikkerhetsregelverket og luftfartsloven § 7-11.

Luftfartstilsynets foreløpige vurdering er at den nye flyplassen vil kunne oppnå en sertifisering.

5. Høringsfrist

Vi ber om at eventuelle uttalelser til søknaden og konsesjonsvilkårene sendes til Luftfartstilsynet **innen fredag 3. desember 2021**.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Finn Owen Meling
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Oversikt over vedleggene til høringen

- Utkast til konsesjonsvilkår
- Søknad om konsesjon for ny lufthavn i Bodø, med vedlegg. (Dokumentplan er vedlegg 25 til søknaden.)
- Liste over høringsinstanser