



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Karl-Erik Skjong
Telefon direkte: +47 97755386
Vår dato: 14.09.2017
Vår referanse: 17/14138-2

Høring - søknad om konsesjon for å anlegge, drive og inneha Oslo helikopterplass, Taraldrud

Politidirektoratet søkte i oversendelse datert 21. august 2017 om konsesjon for å anlegge, drive og inneha Oslo helikopterplass, Taraldrud.

1. Bakgrunn

I konsesjonssøknaden opplyser Politidirektoratet om at regjeringen har besluttet at det skal etableres et beredskapssenter i nærheten av Oslo for de nasjonale beredskapsressursene. Politiets helikoptertjeneste, Beredskapstroppen, Bombegruppen og Krise- og gisselforhandlerstjenesten er i dag spredt på tre ulike lokaliteter i Oslo-området. Enhetene har, i tillegg til sine nasjonale oppgaver, daglig operative tjenester innenfor Oslo politidistrikt.

Beredskapssenteret skal legge til rette for at det skapes trygghet for befolkningen gjennom effektiv og sikker forebygging og håndtering av ekstraordinære hendelser fra de nasjonale beredskapsressursene. Et felles beredskapssenter for disse enhetene vil dessuten gi flere synergieffekter i form av bedre ressursutnytting, raskere utrykningstid, muligheter for samtrening, felles administrative funksjoner og en positiv faglig utvikling.

Anlegg av beredskapssenteret er regulert gjennom en statlig reguleringsplan etter plan- og bygningsloven § 6-4. For å anlegge en landingsplass som del av prosjektet kreves dessuten konsesjon etter luftfartsloven §§ 7-5 ff. Konsesjonen er tematisk snevrere enn vurderingen etter plan- og bygningsloven. Vurderingen knytter seg primært til anlegg av helikopterplass og den planlagte helikoptertrafikken ved beredskapssenteret. Konsesjonsvurderingen tematiserer imidlertid flere av de samme forhold som vurderingen etter plan- og bygningsloven. I denne saken er det allerede gjennomført en svært grundig prosess i forbindelse med reguleringen, som Luftfartstilsynet i stor grad ser hen til i behandlingen av konsesjon.

Ved siden av kravet om konsesjon stilles det etter luftfartsloven § 7-11 krav om teknisk og operativ godkjenning av helikopterplassen. Godkjenningen kommer i tid etter konsesjonen, og innebærer en ren flysikkerhetsmessig vurdering av landingsplassen ut fra egne forskrifter om utforming. Som del av konsesjonsvurderingen vil Luftfartstilsynet rutinemessig vurdere om det er forhold som tilsier at Oslo helikopterplass, Taraldrud ikke vil oppnå teknisk og operativ godkjenning.

Luftfartstilsynet / Civil Aviation Authority

T: +47 75 58 50 00
F: +47 75 58 50 05
E: postmottak@caa.no

Postadresse:
Postboks 243
8001 BODØ

Besøksadresse:
Sjøgata 45-47
8006 BODØ

Fakturaadresse:
fakturamottak@caa.no

Fakturamottak DFØ
Postboks 4104
2307 HAMAR

2. Konesjonsregelverket

Alle som vil anlegge, drive eller inneha en landingsplass skal som hovedregel inneha konesjon, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 7-5 første ledd. Konesjonsplikten gjelder i utgangspunktet sivil trafikk, men statsluftfart med offentligrettslig formål er ikke unntatt dette kravet, jf. luftfartsloven § 18-1.

Ifølge luftfartsloven § 7-6 skal konesjon bare gis når det er forenlig med allmenne hensyn og uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter skal innhentes før konesjon eventuelt innvilges.

Vilkåret «forenlig med allmenne hensyn» er nærmere presisert i forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konesjon for landingsplasser (BSL E 1-1 – heretter konesjonsforskriften) § 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 konesjonssøknader 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 konesjon gis for en bestemt tid, og på slike vilkår som finnes påkrevd. Konesjon for landingsplasser til privat bruk gis i medhold av konesjonsforskriften § 15 som hovedregel for en periode på 10 år.

3. Høringen

Høringsdokumentene er tilgjengelige på Luftfartstilsynets nettsider (www.luftfartstilsynet.no), under fanene «Aktuelt» og «Høringer». Høringsinstansene (jf. vedlagt adresseliste) mottar dessuten høringen per e-post.

Luftfartstilsynet ber om at høringsinstansene på grunnlag av høringsdokumentene gjør en bredt anlagt vurdering av lufthavnens drift opp mot allmenne hensyn. Særlig vekt legges på de hensyn som er tatt inn i konesjonsforskriften § 1 bokstav b.

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

Luftfartstilsynet har delegert myndighet i konesjonssaker på det vilkår at konesjonssaker av politisk karakter skal forelegges Samferdselsdepartementet.¹ Luftfartstilsynet vil uansett tilrettelegge grunnlaget for avgjørelsen, men vil i løpet av høringsperioden be Samferdselsdepartementet vurdere spørsmålet om avgjørelsesinstans i saken.

3.1. Forholdet til kommunal arealplan

Det følger av luftfartsloven § 7-6 tredje og fjerde ledd at konesjon som hovedregel ikke kan gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven. Etter Luftfartstilsynets vurdering vil en innvilgelse av søknaden om konesjon for Oslo helikopterplass, Taraldrud ikke være i strid med den vedtatte reguleringsplanen for beredskapssenteret.

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

3.2. Forholdet til naturmangfoldloven

I lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) stilles det ved utøving av offentlig myndighet krav til en eksplisitt vurdering av lovens prinsipper, jf. § 7. I forbindelse med reguleringen etter plan- og bygningsloven er det gjort konsekvens- og miljøutredningene som etter Luftfartstilsynets vurdering går utover naturmangfoldlovens krav.

Luftfartstilsynet kan derfor ikke se at det er behov for utredning av andre miljøhensyn i saken. Vi viser til den vedlagte konsesjonssøknaden pkt. 2 og 4 når det gjelder forholdet til annet miljøforvaltningsregelverk.

3.3. Konsesjonsvilkår

Utkastet til konsesjonsvilkår (vedlegg 2) bygger på Luftfartstilsynets alminnelige praksis og mal for vilkår, og opplysninger i søknaden. Her i pkt. 3.3 vil vi kommentere enkelte av vurderingene som er gjort.

3.3.1. Landingsplassens navn

Politidirektoratet ønsker at det nasjonale navnet for landingsplassen skal være «Politiets nasjonale beredskapssenter Taraldrud», alternativt «Oslo helikopterplass, Taraldrud».

Luftfartstilsynet vurderer at betegnelsen «Oslo helikopterplass, Taraldrud» er mer i samsvar med konsesjonsforskriften § 7 og internasjonale standarder for navnetting av landingsplasser. Luftfartstilsynet har anledning til å dispensere fra disse standardene ut fra hensiktsmessighetshensyn, men legger i utgangspunktet det sistnevnte alternativet til grunn.

3.3.2. Trafikkomfang

Politidirektoratet forventer at aktiviteten ved helikopterplassen vil være stabil. I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen satt til 56 flybevegelser per uke, begrenset til 2250 per år.

Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 2250 flybevegelserne er en absolutt ramme for normal aktivitet. Dersom det i konsesjonsperioden er aktuelt med et høyere antall flybevegelser til dette formålet, må konsesjonen først endres.

Trafikkrammen vil ikke begrense trafikk som er nødvendig i håndteringen av ekstraordinære hendelser.

3.3.3. Fastsetting av traseer

Reguleringsbestemmelsene for beredskapssenteret (vedlegg 2 til søknaden) pkt. 3.5 forutsetter at det skal fastsettes traseer som ledd i konsesjonsbehandlingen. For øvrig vil støy fra aktiviteten ved beredskapssenteret bli løpende vurdert i medhold av et eget miljøoppfølgings- og støyprogram. Det er utarbeidet en egen miljøoppfølgingsplan som skal ligge til grunn for vurderingen av miljøvirkningene av beredskapssenteret over tid, både i anleggs- og driftsfasen.

Dokumentet kan ved behov endres innen rammen av reguleringsplanen, og i samråd med lokale myndigheter.

Regelverket knyttet til landingsplasser er fragmentert og i hovedsak fordelt på vurderinger om arealplan og regulering, konsesjon for landingsplass og teknisk og operativ godkjenning. I korte trekk tematiserer areal- og reguleringsprosesser ulike samfunnshensyn, mens den tekniske og operative godkjenningen tematiserer flysikkerhet. Konsesjonen står i en mellomstilling og har sitt kjerneområde der det ikke er gjort en så omfattende regulering som i denne saken. En konsesjon vil gi rammer for helikopterplassen på Taraldrud parallelt med og rettslig sett uavhengig av regulerings- og miljøoppfølgingsplanen.

Luftfartstilsynet vurderer fra sak til sak om det bør fastsettes traseer eller innføres andre miljøtiltak som vilkår for konsesjonen. I denne saken er det etter Luftfartstilsynets oppfatning hensiktsmessig at den miljømessige vurderingen av aktiviteten ved beredskapssenteret i størst mulig grad samles. Vår vurdering før høring er derfor at også spørsmålet om traseer bør være gjenstand for vurdering i sammenheng med miljøoppfølgingsprogrammet i medhold av Kommunal- og moderniseringsdepartementets planvedtak 18. august 2017. Dette vil legge til rette for at støyen ved beredskapssenteret og mulige tiltak behandles som en helhet, uten at det legges miljømessige føringer gjennom konsesjonen utover ytre rammer for trafikkomfanget.

Traseene må imidlertid ligge innenfor flysikkerhetsmessig trygge rammer, og utkastet til konsesjonsvilkår presiserer at traseene må ligge innenfor rammen av en teknisk og operativ godkjenning. Spørsmålet om traseer er drøftet i møte mellom Politidirektoratet og Luftfartstilsynet i forkant av konsesjonssøknaden, og vi kan per i dag ikke se at de foreslåtte traseene er problematiske i et flysikkerhetsperspektiv.

Luftfartstilsynet kan heller ikke se at landingsplassen og de foreslåtte traseene vil medføre konflikt mellom helikoptertrafikken og vegtrafikken langs E6 eller høyspentlinjen i området. Vi viser til den vedlagte ROS-analysen pkt. 4.2.

3.4. Andre forhold

Etter konsesjonsforskriften § 15 andre ledd er hovedregel for konsesjonens varighet for landingsplasser til privat bruk 10 år fra vedtaksdato. I lys av hvor omfattende miljøoppfølgingen gjennom reguleringsplanen er i denne saken, vurderer Luftfartstilsynet en lenger konsesjonsperiode. Vi vurderer derfor en konsesjonsperiode på 20 år.

Konsesjon vil bli gitt under forutsetning om at det oppnås eksklusiv bruksrett til bruk av området som landingsplass i medhold av privatrettslige regler, jf. konsesjonsforskriften § 3. Politidirektoratets plan for tomteerverv er behandlet i konsesjonssøknadens pkt. 2.3.1.

3.5. Oppsummering

På bakgrunn av konsesjonssøknaden og det vedlagte grunnlaget fra reguleringsprosessen er det Luftfartstilsynets foreløpige vurdering at det er forenlig med allmenne hensyn å innvilge konsesjon for Oslo helikopterplass, Taraldrud.

4. Høringsfrist

Som følge av at høringsinstansene allerede har tatt stilling til flere av vurderingstemaene for konsesjonen i reguleringsprosessen, er det etter Luftfartstilsynets oppfatning tilstrekkelig med en

Vår dato
14.09.2017

Vår referanse
17/14138-2

kort høringsfrist. Vi ber om at eventuelle uttalelser til søknaden og konsesjonsvilkårene sendes til Luftfartstilsynet **innen fredag 10. november 2017**.

Høringsinnspill kan oversendes til Luftfartstilsynet ved e-post eller ordinær postgang iht. kontaktinformasjonen på høringsbrevets første side.

Kommunene må i forbindelse med høringen selv vurdere om søknaden skal legges ut på lokal kommunal høring før eventuell uttalelse gis.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Karl-Erik Skjong
juridisk rådgiver
Direktoratsavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Vedlegg

- Adresseliste
- Utkast til konsesjonsvilkår
- Oversendelsesbrev
- Politiets nasjonale beredskapssenter - konsesjonssøknad
- Søknadens vedlegg 1 – planbeskrivelse
- Søknadens vedlegg 2 – reguleringsbestemmelser
- Søknadens vedlegg 3 – plankart
- Søknadens vedlegg 4 – illustrasjonsfoto
- Søknadens vedlegg 5 – inn- og utflygingstraseer
- Søknadens vedlegg 6 – støyberegning
- Søknadens vedlegg 7 – ROS-analyse