

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 16/4405-3

Fornya konsesjon på Sogndal lufthamn, fråsegn

**Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:**

Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane tilrår at Avinor AS får fornya konsesjon til å eige og drive Sogndal lufthamn, Haukåsen, slik det er søkt om.

Vedlegg:

Høyringsbrev frå Luftfartstilsynet

Andre dokument som ikkje ligg ved:

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja

Avinor AS har søkt Luftfartstilsynet om fornying av konsesjon for å drive og eige Sogndal lufthamn, Haukåsen.

Avinor fekk konsesjon til å drive og eige Sogndal lufthamn, Haukåsen, 20.12.2006. Konsesjonen gjaldt for 10 år, fram til og med 20.12. 2016. Høyringsfrist er 22. august 2016.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte 25.04.2005, sak 21/05 gjorde hovudutval for samferdsle følgjande vedtak:

Sogn og Fjordane fylkeskommune rår til at Avinor AS får konsesjon til å eige og drive Sogndal lufthamn, Haukåsen, slik det er søkt om.

Sentrale problemstillingar

Avinor ber om at det i konsesjonsvilkåra vert lagt til grunn totalt 6500 flyrørslar. Talet på flyrørslar har vore stabile på mellom 5400 og 5900. Avinor reknar med at talet på flyrørslar kvart år fram 2040 vil auke opp mot 5800. Prognosen er knytt til kommersiell trafikk. Prognosen for det samla talet på flyrørslar i år 2040 er 6500.

Sogndal lufthamn vert i all hovudsak brukt til faste daglege ruteflygingar til og frå andre flyplassar i det lokale flyplassnettet på Vestlandet, inklusiv Bergen og Oslo. Lufthamna har også allmennflyging på dagleg basis, samt ambulansflyging på vekebasis. I tillegg er det noko chartertrafikk, skuleflyging og helikopterflyging.

Andre opplysningar

Alle som vil starte opp, drive eller eige ein landingsplass skal som hovudregel ha konsesjon, jf. lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartslova) § 7-5 første ledd. Det skal hentast inn fråsegner frå kommunale og andre mynde før konsesjon vert gitt.

Luftfartstilsynet ber om ei vid vurdering av lufthamna si drift opp mot allmenne omsyn, med særleg vekt på dei omsyna som er tekne inn i konsesjonsforskrifta §1 bokstav b.

«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.»

Høyringsinstansane er også bedne om å ta stilling til:

- Forholdet til kommunal arealplan
- Forholdet til naturmangfaldlova
- Støy
- Konsesjonsvilkår

Konsesjonsvilkår

Trafikkomfanget for konsesjonen er sett til om lag 130 flyrørsler per veke, avgrensa til 6500 per år. Luftfartstilsynet peiker på at ei flyrørsle anten er ein avgang eller ei landing med luftfartøy. Dei 6500 flyrørslene vil famna om all aktivitet på lufthamna. Det vil seie kommersiell trafikk, ambulanseflygingar, skuleflygingar og andre typar GA-flygingar. Når det gjeld skuleflyging vil kvar landingsrunde (touch and go-trening) gjelde som to flyrørsler i høve trafikkramme i konsesjonen. Ramma for trafikkomfanget er absolutt. Dersom det i løpet av konsesjonsperioden er aktuelt med eit høgare tal flyrørsler, må konsesjonen først endrast.

2. Vurderingar og konsekvensar

I denne saka vil fylkesrådmannen først og fremst vurdere konsesjonen i høve til regional utvikling og busetting.

I møte 09.12.14, sak 51/14 handsama FT sak om analyse av lufthamnstrukturen på kortbanenettet. I si fråsegn peika FT m.a. på at riks- og fylkesvegnettet langt i frå er godt nok utbetra til at det kan nyttast som argumentasjon for nedlegging av flyplassar i Sogn og Fjordane, utan at det medfører store ulemper for dei reisande/brukarane. Ei nedlegging av 1 eller 2 lufthamner i Sogn og Fjordane vil føre til avgjerande store ulemper for næringslivet, kommunar og regionale statsetatar gjennom lengre reisetid og mindre moglegheiter for å oppretthalde aktivitet i fylket. Næringslivet er heilt avhengig av flyplassane for å vere lokaliserte i fylket. Kontakt med marknad og samarbeidspartar er avgjerande for aktiviteten. Flyplassane er ein viktig del av drifta, og er ein føresetnad for å redusere konkurranseulempene.

Det er avgjerande for lokalt næringsliv i Sogn og Fjordane å ha tilgang til ei effektiv flyteneste. Næringslivet i fylket er eksportretta, dessutan har ikkje fylket store tettstadar som kan tilby eit fullstendig og variert tilbod av viktige tenester. Det er difor avhengig av raske transportmiddel for å få henta inn slike tenester på ein effektiv måte. Både lokalt næringsliv og offentleg administrasjonen har såleis heile tida bruk for rask transport over lengre avstandar, noko berre eit flytilbod kan gje på tilfredsstillande vis.

Dersom Avinor ikkje skulle få fornya konsesjon til å drive og eige Sogndal lufthamn, Haukåsen, vil dette få store negative konsekvensar for lokalt næringsliv, kommunar og regionale statsetatar. Alle desse er avhengige av ei godt fungerande lufthamn i sitt nærrområde for å unngå store avstandsulempene og lang reisetid.

3. Konklusjon

Fylkestinget i Sogn og Fjordane har ved fleire høve peika på kor viktig det er å oppretthalde dei fire flyplassane i Sogn og Fjordane. Flyplassane er viktige både for næringslivet, det offentlege og andre reisande til/frå Sogn og Fjordane. Fylkesrådmannen vil tilrå at Avinor AS får fornya konsesjonen til å drive og eige Sogndal lufthamn, Haukåsen.