

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Vår saksbehandler:  
Stian Hangaas

Vår referanse:  
200900625-  
32/602/SHA

Vår dato:  
8. mai 2009

Telefon direkte:  
982 61 644

Deres referanse:

Deres dato:

## **Moss lufthavn, Rygge – innstilling til vedtak om endring av konsesjonsvilkårene**

### **1. Innledning**

Ved kongelig resolusjon av 19. november 2004 ble Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret (GIL) tildelt konsesjon for å anlegge, drive og inneha Moss lufthavn, Rygge (MLR) (*vedlegg 1-c*).

I de tilhørende konsesjonsvilkårene er det i § 6 fjerde ledd satt et tak på 750 000 flyreisende per år. Konsesjonshaver (GIL) har etter ca ett års drift av lufthavnen funnet at trafikkttet er til hinder for en økonomisk forsvarlig drift av lufthavnen. På denne bakgrunn ble det i brev av 5. februar 2009 søkt om endring av konsesjonsvilkårene § 6 fjerde ledd så langt denne gjelder passasjertaket (*vedlegg 1*).

### **2. Søknadens innhold**

Nedenfor følger en kort redegjørelse for hovedpunktene i søknaden:

- Innenfor rammene av fastsatte passasjertak i henholdsvis konsesjonsvilkårene § 6 og takstforskriften § 1-3 er det ikke mulig med lønnsom drift av Moss lufthavn, Rygge. Lønnsom drift er avhengig av ca 2 millioner passasjerer per år, og det er av avgjørende betydning at rammebetingelsene gir rom for lønnsom drift. Av denne grunn søkes det om at gjeldende passasjertak erstattes av et trafikkttak på 21 000 kommersielle flybevegelser per år.
- Endringen ligger innenfor rammene av de støysoneberegninger som tidligere er utført i tilknytning til Moss lufthavn, Rygge. Det er således ikke ansett nødvendig med ny støysoneberegning.
- Endringen vil bidra til å sikre likebehandling mellom Moss lufthavn, Rygge og andre sammenlignbare landingsplasser. I denne forbindelse siktes det først og fremst til Sandefjord lufthavn, Torp, som har videre rammebetingelser for sin drift.

- Innenfor det antall flybevegelser som følger av dagens utslippstillatelse anser RSL at det kan være mulig å oppnå et trafikknivå innenfor et spenn fra ca. 1,6 til ca. 2,9 mill. passasjerbevegelser på årsbasis - avhengig av markedsutviklingen. Med flere flyselskaper i ordinær drift vil passasjerantallet over tid kunne bevege seg opp mot slike størrelser. Evt. konsekvenser av en slik trafikkutvikling for lufthavnens totale driftskonsept og tiltak i banesystemet, herunder flysikringstiltak, må imidlertid vurderes av flyplassoperatør og sivil driver i fellesskap.

Lufthavnens sivile ekspedisjonsområde er slik det nå er bygget, dimensjonert for en trafikk på opp til ca. 2,5 mill. passasjerbevegelser. Dersom trafikken skulle øke utover dette, vil det bl.a. være behov for utbygging av flere flyoppstillingsplasser. Slik utbygging vil skje sørøstover i et område som ligger innenfor Råde kommune. Det vurderes imidlertid som lite sannsynlig med behov for slik utbygging innenfor tidsperspektivet for gjeldende konsesjonsperiode (2014).

Det vises for øvrig til endringssøknaden i sin helhet.

Til søknaden er det knyttet følgende vedlegg:

- a: Brev 17.11.2008 til Samferdselsdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet
- b: Brev 19.12.2008 fra Samferdselsdepartementet
- c: Konesjon til forsvaret godkjent i statsråd 19.11.2004
- d: Luftfartstilsynets godkjenning av Moss Lufthavn, Rygge 04.10.2007
- e: Konsekvensutredning for Rygge Sivile Lufthavn datert februar 2003
- f: Konesjonssøknad 18.06.2003 fra Rygge Sivile Lufthavn AS
- g: Luftforsvarets brev 23.03.2004 om overtagelse av konsesjon
- h: Flyprogram Moss lufthavn, Rygge - en modell
- i: Tillatelse til virksomhet etter forurensingsloven 19.12.2007 fra Fylkesmannen i Østfold
- j: Årsrapport miljø for Rygge for 2007/2008
- k: Tegninger for nytt fordrøyningsanlegg
- l: SINTEF Rapport A58 03.04.2006
- m: SINTEF tilleggsrapport 21.12.2007 vedlagt Forsvarsbyggs brev 10.01.2008

### 3. Høringen

Søknaden fra konsesjonshaver ble sendt på høring 20. februar 2009 (*vedlegg 2*) med frist for uttalelse 3. april 2009. Alle høringsinstansene har besvarte høringen innen fristen.

Nedenfor følger en gjennomgang av innkomne uttalelser.

#### 3.1 Høringsuttalelser

- *Fylkesmannen i Østfold*  
*Jf. brev av 10. mars 2009 (vedlegg 3).*

Fylkesmannen presiserer at utslippstillatelsen av 20. desember 2007 (*vedlegg 1-i*) ikke er basert på passasjertall eller flybevegelser. Det er forbruket av avisingskemikalier og restutslipp som er

avgjørende. Det grunnleggende i utslippstillatelsen er at så lenge vannkvaliteten ikke forringes er kjemikalieforbruk, antall flybevegelser eller antall passasjerer av mindre betydning.

Mht. støybelastningen vises det til tidligere høringsuttalelse i tilknytning til fastsetting av åpningstider og trafikkregulerende bestemmelser. De tidligere uttalelsen ble gitt på bakgrunn av et trafikkomfang på inntil 21 000 kommersielle flybevegelser og 44 000 sivile flybevegelser totalt, som beskrevet i støyberegningene fra SINTEF. Av allmenne hensyn anses det som viktig at endringer i støybildet kan dokumenteres ettersom trafikkmengden varierer. Det anmodes derfor om at det settes vilkår om registrering av alle sivile flybevegelser slik at det blir mulig å følge utviklingen i støybildet over tid.

Fylkesmannen motsetter seg ikke omsøkte endring. I denne forbindelse pekes det på at de miljømessige vurderingene forenkles ved at de knyttes til antall flybevegelser i stedet for antall passasjerer da det er større samsvar mellom flybevegelser og miljøbelastning enn det er mellom antall passasjerer og miljøbelastning. Fylkesmannen anser det som mest hensiktsmessig at konsesjonsvilkårene § 6 fjerde ledd endres i henhold til alternativ to i høringsdokumentet.

- *NHO Luftfart*

*Jf. brev av 10. mars 2009 (vedlegg 4).*

NHO Luftfart mener at ikke-statlige lufthavner må få samme rammevilkår som statlige lufthavner. Videre bør ikke-statlige lufthavner selv kunne prise sine tjenester innenfor rammene av internasjonalt regelverk. Lufthavnene bør videre ha stor grad av frihet mht. å fastsette åpningstider i samråd med relevante miljømyndigheter. Likeså bør kapasitetsregulerende konsesjonsbetingelser, så som eksempelvis trafikktalet og lignende, prinsipielt sett ikke anvendes i konsesjoner til lufthavner.

NHO Luftfart støtter søknaden fra konsesjonshaver, og går inn for at konsesjonsvilkårene § 6 fjerde ledd endres i henhold til høringsforslagets alternativ en. Endringen anses helt avgjørende for videre utvikling av lufthavnen. Fortsatt utvikling vil tjene lokalsamfunnet, og styrke regionens videre utvikling gjennom forbedret transportstandard. En aktivitetsvekst innenfor en slik ramme vil etter NHO Luftfarts vurdering gi en helt marginal miljømessig virkning, og ligger innenfor de forutsetninger som opprinnelig ble lagt til grunn ved etableringen av sivil lufthavn på Rygge. NHO Luftfart mener således at endring av konsesjonsvilkårene som omsøkt helt åpenbart vil tjene allmenne hensyn.

Til sist er det bemerket at NHO Luftfart ikke anser bestemmelsen som et absolutt tak for tillatt trafikk, men kun en varslingsplikt. Dette innebærer at høyere trafikk enn bestemt forutsetter varslingsplikt, og eventuelt iverksetting av tiltak som ivaretar de hensyn som reguleringen skal ivareta.

- *Råde kommune*

*Jf. brev av 24. mars 2009 (vedlegg 5).*

Råde kommune stiller seg positiv til omsøkte endring i konsesjon. Høringsbrevets alternativ to, som setter et samlet tak for den sivile flytrafikken, anses å gi best forutsigbarhet og styring, og anbefales derfor benyttet.

Kommunen forutsetter at operative prosedyrer, herunder ”Standard Instrument Departures (SID)” legger opp til minimum støybelastning i kommunesenteret Karlshus.

- *Statens vegvesen*

*Jf. brev av 16. mars 2009 (vedlegg 6).*

Vegvesenet anfører at fjerning av passasjertaket til fordel for et trafikketak på 21 000 flybevegelser, gir rom for en tredobling av trafikken på bakken. Konsekvensene av denne trafikkøkningen må utredes.

Det tenkes særskilt på virkningene for nærområdet på Halmstad. Det bes således om at trafikkøkningens betydning for nærmiljøet, trafikkavviklingen og eventuelle behov for støyforebyggende tiltak utredes.

- *Rygge kommune*

*Jf. brev av 27. mars 2009 (vedlegg 8).*

Rygge kommune aksepterer Luftfartstilsynets alternativ to til endring av § 6 i konsesjonen.

- *Norges luftsportsforbund*

*Jf. brev av 26. mars 2009 (vedlegg 9).*

NLF anbefaler at alternativ en til endring av § 6 legges til grunn. Dette for å hindre at det legges så restriktive krav på Rygge at plassen forsvinner som treningsmulighet.

- *Sarpsborg kommune*

*Jf. brev av 30. mars 2009 (vedlegg 10).*

Sarpsborg kommune støtter forslaget til endring, og anser høringsutkastets alternativ to som det beste.

- *Våler kommune*

*Jf. brev av 30. mars 2009 (vedlegg 11)*

Våler kommune anbefaler at konsesjonsvilkårene for Moss lufthavn, Rygge endres i tråd med alternativ to i høringsbrevet.

- *Kjetil Haga, Steinveien 5, 1570 Dilling*

*Jf. brev av 30. mars 2009 (vedlegg 12).*

Haga uttaler seg ikke direkte i forhold til søknaden. Det anføres imidlertid at fly til og fra Rygge ikke følger de definerte traseene, og at han derfor opplever mer støy enn hva som fremgikk av støysonerapportene. Brevet avsluttes slik:

”Jeg har forståelse for at valg av traseer ved innflyvning gir færre variable muligheter, men vil på det sterkeste anmode om at det foretas en grundig vurdering av traseer ved avgang. Dernest bør etter min oppfatning forpliktende føringer pålegges MLR v/flygelederne i forbindelse med utstedelse av ny konsesjon for å sikre at definerte traseer faktisk følges.”

- *Østfold fylkeskommune*

*Jf. brev av 26. mars 2009 (vedlegg 13).*

Fylkesutvalget har vedtatt følgende uttalelse:

”Østfold fylkeskommune anbefaler at søknaden fra Forsvaret om endring av konsesjonsvilkårene for Moss lufthavn, Rygge imøtekommes og anbefaler at Luftfartstilsynets første alternativ til endret § 6 fjerde ledd i konsesjonsvilkårene legges til grunn.”

- *Moss kommune*

*Jf. brev av 1. april 2009 (vedlegg 14).*

Moss kommune mener at trafikket bør knyttes opp til flybevegelser og ikke antall passasjerer, da det er antall flybevegelser som har betydning for miljø og helse. Det legges til grunn at endringen er i henhold til den opprinnelige søknaden og senere utførte støyrapporter. Da Moss kommune ligger utenfor støysonene blir ikke kommunen direkte negativt berørt av den omsøkte endringen. Moss kommune er derfor positiv til omsøkte endring, og at endring gis i henhold til høringsbrevets alternativ en.

- *Ja til et godt miljø uten sivil luftfart på Rygge*

*Jf. brev av 3. april 2009 (vedlegg 15).*

Foreningen er kritisk til saksbehandlingen av søknaden da de mener at antall høringsinstanser er for få, og at de oppførte høringsinstansene er positive til endringen.

Foreningen lister opp 7 konkrete krav som den mener må være oppfylt før gjeldende konsesjon kan endres.

- Det må settes et absolutt tak på antall flybevegelser på Rygge flystasjon på til sammen 33.000 bevegelser pr. år.

- Det må fastsettes nye inn- og utflygingstraseer som gjør at tettbebygde områder nær flyplassen skånes mest mulig, før eventuelle konsesjonsendringer gis. Samtidig må det komme retningslinjer for rullebanebruken. Miljørettet helsevern må trekkes aktivt inn i dette arbeidet.

- Det må gjennomføres nye støyberegninger på bakgrunn av nye inn- og utflygningstraseer, faktisk rullebanebruk og ”faktiske” åpningstider, før eventuelle konsesjonsendringer gis.

- Moss Lufthavn Rygge er å anse som ny aktivitet og de må pålegges å kartlegge og fremme konkrete forslag til avbøtende tiltak for å tilfredsstille kravene i teknisk forskrift til plan- og bygningsloven, før eventuelle konsesjonsendringer gis.

- Moss Lufthavn Rygge må foreta en vurdering av eventuell erstatningsplikt etter grannelova der de samme kriterier og momenter som ble lagt til grunn av Høyesterett i forbindelse med dommen mot Oslo Lufthavn Gardermoen, legges til grunn, før eventuelle konsesjonsendringer gis.

- Før eventuell endring av konsesjonen kan gis, må eventuelle utslippstillatelser for bane og flyavisingsvæske være godkjent med nye forbruksvolum.

- Luftfartstilsynet / Samferdselsdepartementet kan ikke endre konsesjonen før konsekvensene for riksvegnettet er vurdert og godkjent av Statens Vegvesen.

- *Mossregionens Næringsutvikling AS*

*Jf. e-post av 6. april 2009 (vedlegg 16).*

Selskapet anser det som positivt at passasjertaket fjernes, og alternativ to i høringsbrevet anbefales.

Videre skrives det:

”Nasjonale myndigheter har godkjent MLR som en ny moderne internasjonal flyplass, der næringslivet i Østfold og Østfold fylkeskommune har investert ca 1 mrd kr. Som en av tre flyplasser i Oslo-regionen, er det av svært vesentlig betydning for flyplassens videre utvikling, at det i fremtiden legges opp til gode og rettferdige konkurransevilkår.”

- *Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO)*

*Jf. brev av 3. april 2009 (vedlegg 17).*

Hovedinnholdet i høringsuttalelsen gjelder et krav om at Moss lufthavn, Rygge pålegges å bygge passasjerbroer i henhold til diskriminerings- og tilgjengelighetsloven og kravene om universell utforming. Dette kravet har tidligere blitt avvist med begrunnelse i at passasjertallet var for lavt, slik at kostnadene ikke ville stå i forhold til inntjeningen ved lufthavnen. Dette argumentet anser FFO som bortfalt i og med en eventuell endring av konsesjonen.

FFO anbefaler at endring godkjennes i henhold til alternativ to i høringsbrevet, med tillegg av nytt, følgende annet punktum:

”Universell utforming skal ivaretas i tråd med lovverket som gjelder på dette område.”

- *Fredrikstad kommune*

*Jf. brev av 3. april 2009 (vedlegg 18).*

Fredrikstad kommune tilrår endring av konsesjonsvilkårenes § 6 i samsvar med høringens alternativ en.

### 3.2. Oppfølging av vegvesenets høringsuttalelse

I brev av 27. mars 2009 (*vedlegg 7*) ble konsesjonshaver bedt om å fremlegge en analyse vedrørende konsekvensene for bakketrafikken, jf. kravet i vegvesenets brev av 16. mars 2009 (*vedlegg 6*).

Konsesjonshaver hyret Norconsult til å foreta en slik analyse, og analysen ble fremlagt ved Norconsults notat av 17. april 2009 (*vedlegg 19*) – Trafikk-/støyanalyse, Moss lufthavn, Rygge. Etter en vurdering av forholdene ble det konkludert med at:

”Den nye situasjonen med økning i antall flybevegelser og tilhørende økning i biltrafikken vil ikke ha vesentlig innvirkning på støynivået i det aktuelle området.”

Luftfartstilsynet forela rapporten for vegvesenet for eventuelle uttalelser, jf. vårt brev av 21. april 2009 (*vedlegg 20*).

Vegvesenet uttalte seg til analysen i brev av 24. april 2009 (*vedlegg 21*). Det fremgår av brevet at analysen fra Norconsult ikke er i samsvar med det Statens vegvesen ville ha utredet. Dette fordi analysen kun dekker spørsmålet om økt støybelastning, og ikke trafikkavviklingen i krysset Ryggeveien/Flyplassveien, og heller ikke støybelastningen for boligene (10 boliger) langs Flyplassveien mellom Ryggeveien og E6. Vegvesenet tror imidlertid ikke at virkningen av økt vegtrafikk vil bli av et slikt omfang og karakter at det bør få konsekvenser for endring av konsesjonsvilkårene for MLR. Eventuelle avbøtende tiltak antas å ville kunne løses uavhengig av konsesjonsvilkårene, og behandlingen av konsesjonsendringen kan derfor fortsette uavhengig av problemstillinger knyttet til bakketrafikken.

## 4. Luftfartstilsynets vurdering

### 4.1 Kort om vurderingstemaet

Hvorvidt søknaden om konsesjonsendring skal avslås eller helt eller delvis innvilges beror på en vurdering av om endringen er ”forenlig med allmenne hensyn”, jf. luftfartsloven § 7-6.

Ordlyden viser til en bred helhetsvurdering hvor både miljømessige, samfunnsøkonomiske, bedriftsøkonomiske, kulturelle, konkurransemessige og andre samfunnsmessige hensyn kan være relevante. De nevnte hensyn kan ikke holdes skarpt adskilt fra hverandre. Luftfartstilsynet har likevel valgt å til en viss grad vurdere hensynene hver for seg, for så å ta en oppsummering av vurderingen til sist.

### 4.2 Miljømessige hensyn

Utslipp i tilknytning til drift av landingsplassen er håndtert av Fylkesmannen i Østfold ved utslippstillatelsen av 20. desember 2007 (*vedlegg 1-i*). Det er antatt at gjeldende søknad om endring av konsesjonsvilkårene ikke vil ha konsekvenser i forhold til gjeldende utslippstillatelse. Luftfartstilsynet legger således til grunn at en endring av konsesjonsvilkårene ikke vil ha konsekvenser for utslippene fra MLR. I den grad økt trafikk medfører utslipp utover den tillatelse som er gitt, vil utslippstillatelsen i seg selv medføre begrensninger på MLR, uavhengig av rammevilkårene i konsesjonen.

Omsøkte endring ligger innenfor rammene av de støyberegningene som tidligere er foretatt. Sammenlignet med dagens situasjon vil endring av konsesjon ha betydning for den opplevde støyen i området. Dette da endringen reelt sett vil kunne gi rom for ca en tre- til firedobling av trafikken fra 2008. Sagt på en annen måte, dagens støybelastning er lavere enn den beregnede støybelastningen, mens endring i samsvar med søknaden vil gi en støybelastning i henhold til støyberegningene.

Med unntak av uttalelsen fra Ja til et godt miljø uten sivil luftfart på Rygge, gir samtlige høringsuttalelser uttrykk for at støybelastningen vil være akseptabel sett i relasjon til de fordeler MLR gir regionen.

Noen av høringsuttalelsen tar opp spørsmålet om fastsatte inn- og utflygingstraseer og at disse må fastsettes på en måte som medfører minst mulig støybelastning. Dette hensynet er ivaretatt i konsesjonen ved at det i § 6 tredje ledd er bestemt at det skal fastsettes trafikkregulerende bestemmelser for å holde støybelastningen rundt lufthavnen på et lavt nivå. De trafikkregulerende bestemmelsene er tilnærmet ferdige, og det forventes et vedtak i saken om kort tid. Luftfartstilsynet kan av denne grunn ikke se behov for å ta inn noen nye eller endrede bestemmelser om inn- og utflygingstraseer i konsesjonsvilkårene.

Fylkesmannen i Østfold har uttalt at det av allmenne hensyn anses som viktig at endringer i støybildet kan dokumenteres ettersom trafikkmengden varierer. Det anmodes derfor om at det settes vilkår om registrering av alle sivile flybevegelser, slik at det blir mulig å følge utviklingen i støybildet over tid. Til dette skal det bemerkes at det i konsesjonsvilkårenes § 12 er bestemt at konsesjonshaver skal innsende trafikkdata for landingsplassen etter nærmere bestemmelser gitt av luftfartsmyndigheten. Med unntak av rapport vedrørende landinger etter kl 23.30, er det ennå ikke gitt slike bestemmelser. I utkast til trafikkregulerende bestemmelser for MLR er det i § 4 inntatt en bestemmelse om

rapportering av trafikkmengde. Etter Luftfartstilsynets vurdering vil bestemmelsen ivareta behovet for å følge utviklingen i støybildet over tid.

#### 4.3 Samfunns- og bedriftsøkonomiske hensyn

Det er anført at endring som omsøkt må godkjennes for at det skal være økonomisk grunnlag for fortsatt drift av lufthavnen, og at et avslag vil kunne medføre innstilling av driften. I mangel på holdepunkter for noe annet, legger Luftfartstilsynet ovennevnte påstand til grunn.

Det fremgår klart av høringsuttalelsene at det er ønskelig å beholde sivil lufthavn på Rygge, særlig av hensyn til det regionale næringslivet. Hvorvidt endringen i seg selv har så mye å si er usikkert, men så langt endringen har betydning for fortsatt drift, må endringen anses som positiv. Luftfartstilsynet vurderer det derfor slik at det er regionalt samfunnsøkonomisk positivt å legge til rette for fortsatt drift av MLR.

Videre vurderer Luftfartstilsynet det slik at det vil være samfunnsøkonomisk negativt om driften av MLR må innstilles fordi rammevilkårene ikke gir rom for en økonomisk forsvarlig drift. I denne forbindelse siktes det først og fremst til at det til nå er investert ca 900 millioner kroner i lufthavnen.

På bakgrunn av ovennevnte vurderes endring av konsesjonsvilkårene til å være gunstig, både bedrifts- og samfunnsøkonomisk sett.

#### 4.4 Konkurransmessige hensyn

Det er anført at MLR bør være underlagt samme konkurransevilkår som andre sammenlignbare lufthavner. I den forbindelse er det særlig vist til Sandefjord lufthavn, Torp. Luftfartstilsynets vil innledningsvis bemerke at trafikktaket som en forutsetning for konkurranse, ikke kan vurderes isolert fra trafikktaket som en premiss for støybelastningen lufthavnsdriften genererer.

Til en viss grad må det imidlertid være relevant å sammenligne Torp og Rygge mht. hvilke rammevilkår de er underlagt konsesjonsmessig. I gjeldende (nå utløpte, men midlertidig forlengede) konsesjon for Sandefjord lufthavn, Torp, er det ikke inntatt bestemmelser om trafikktak. Denne forskjellen kan være konkurransevridende så lenge Torp og Rygge opererer i samme marked. Imidlertid er konsesjonen for Torp løpt ut, og søknad om fornyelse av konsesjonen er under behandling. I vilkårene som har vært ute til høring, og som fortsatt ligger til grunn for saksbehandlingen, er det tatt inn en bestemmelse om trafikktak tilsvarende konsesjonsvilkårene for Rygge. Til forskjell fra Rygge er imidlertid taket satt i forhold til antall flybevegelser, og ikke antall passasjerer.

Trafikktaket som foreslås inntatt i konsesjonsvilkårene for Torp er i henhold til søknaden, den utførte støysoneberegningen og de høringsuttalelser som er kommet inn. Ut fra en ren konkurransebetragtning, kunne dette tilsi at trafikktaket for MLR endres i henhold til søknaden.

Ut fra en miljømessig betraktning kan det likevel være forsvarlig å fastsette et snevrere trafikktak for MLR enn for Sandefjord lufthavn, Torp. Støyberegningene for begge lufthavnenes vedkommende bygger på Miljøverndepartementets retningslinje T-1442, og det er gjort beregninger med NORTIM.

Det følger av støyrapportene – Sintef A58, av 3. april 2006 for Rygge, og Sintef A8259, av 16. oktober 2008 for Torp – at antall støyømfintlige bygninger innenfor kartleggingsgrensene etter henholdsvis forurensningsloven og forurensningsforskriften er som følger:

Rygge - Sintef A58, kap 10.4, tabell 10.2 – antall støyømfintlige bygninger innenfor kartleggingsgrense for samlet trafikk:		Torp - Sintef A8259 kap 11.1, tabell 11-1 – antall bygninger innenfor kartleggingsgrenser for dagens situasjon:	
Limits:	Antall bygninger:	Limits:	Antall bygninger:
55-58	323	58-61	5
58-65	800	61-68	0
65-	49	68-	0

(For nærmere redegjørelse vises det til støyrapportene i sin helhet, jf. vedlegg 1-1 og 22.)

Basert på antall støyømfintlige bygninger innenfor kartleggingsgrensene etter forurensningsloven og forurensningsforskriften kan det legges til grunn at det, innenfor rammen av søknadene til henholdsvis Rygge og Torp, er flere som blir plaget av flystøy ved Rygge. Flystøysituasjonen er dermed av en slik karakter at det må kunne fastsettes snevrere konsesjonsvilkår for Rygge enn for Torp.

#### 4.5 Andre samfunnsmessige hensyn

Innholdet i høringsuttalelsen fra Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) kan anses å gjelde andre samfunnsmessige hensyn. I den grad endring av trafikktaket er en nødvendig og tilstrekkelig premisse for bedre tilrettelegging for funksjonshemmede (større grad av universell utforming) vil bygging av passasjerbroer være et samfunnsmessig hensyn som taler for endring av trafikktaket. Luftfartstilsynet har imidlertid vanskelig for å se at endring av konsesjonsvilkårene, uten å samtidig sette vilkår om passasjerbroer, kan anses som et hensyn som taler mot endring av trafikktaket. Luftfartstilsynet har imidlertid kommet til at det ikke vil bli anbefalt inntatt noe vilkår om bygging av passasjerbroer, eller annet eksplisitt krav om universell utforming. Se nedenfor i punkt 4.8. Luftfartstilsynet kan således ikke se at det foreligger andre samfunnsmessige hensyn av direkte betydning for vurderingen.

#### 4.6 Flysikrings-, operative og tekniske forhold

Søknaden er vurdert opp mot regelverket knyttet til flysikringsområdet og teknisk/operativt område, og Luftfartstilsynet kan ikke se at endring av konsesjonen kommer i konflikt med dette regelverket.

#### 4.7 Oppsummering og konklusjon

Etter Luftfartstilsynets vurdering tilsier samfunnsøkonomiske hensyn og hensynet til konkurransemessig likebehandling at konsesjonsvilkårenes § 6 endres i tråd med søknaden. På den annen side vil den reelle støybelastningen, sammenlignet med dagens situasjon og konsesjonsvilkår, bli større. Spørsmålet blir om den økte støybelastningen er av en slik karakter at endring av konsesjonen ikke kan anses forenlig med allmenne hensyn.

Alle har et visst vern mot å bli utsatt for støy. Enhver forverring av støybildet er imidlertid ikke tilstrekkelig til å konkludere med at endring av konsesjon ikke er forenlig med allmenne hensyn. Miljøkonsekvensene, herunder støy, er vurdert av høringsinstansene, og støybelastningen er ansett å ligge innenfor det akseptable sett i relasjon til de fordeler endring av konsesjonen vil innebære. Luftfartstilsynet har på denne bakgrunn, men på selvstendig grunnlag, vurdert de positive virkningene av endringen til å veie tyngre enn de negative. Luftfartstilsynet vurderer det derfor slik at det er å anse som forenlig med allmenne hensyn å endre konsesjonen i tråd med søknaden.

#### 4.8 Kommentarer til høringsuttalelser som ikke er berørt/vurdert ovenfor

Enkelte av høringsuttalelsen er verken direkte eller indirekte berørt i vurderingen ovenfor. Luftfartstilsynet vil derfor knytte enkelte kommentarer til disse her.

- NHO Luftfart har anført at de ikke anser § 6 fjerde ledd i konsesjonsvilkårene som et absolutt tak for tillatt trafikk, men kun pålegger en varslingsplikt. Etter Luftfartstilsynets vurdering setter både gjeldende konsesjonsvilkår, samt begge alternativene for endrede konsesjonsvilkår et tak på tillatt trafikkmengde, og at økning i trafikken utover taket innebærer krav om søknad om endring av konsesjonen. Dette er uansett forutsetningen for de alternativene som har vært på høring.
- Til Ja til et godt miljø uten sivil luftfart på Rygge uttalelse skal bemerkes:

Luftfartstilsynet har på nåværende tidspunkt ikke funnet det nødvendig å kreve nye støyberegninger. Dette fordi omsøkte endring ligger innenfor de tidligere utarbeidede støyberegninger. Videre vil endringen være så omfattende at eventuelle nye støyberegninger fortsatt bare vil fremstå som prognoser. Videre har heller ingen av de formelle høringsinstansene etter luftfartsloven § 3-6 ansett det nødvendig med nye støyberegninger. Luftfartstilsynet har av denne grunn vurdert foreliggende støyberegninger som tilstrekkelige som grunnlag for å vurdere endringssøknaden.

Plikt til å kartlegge og fremme konkrete forslag til avbøtende tiltak for å tilfredsstille kravene i teknisk forskrift forutsetter at saken skal behandles i medhold av plan- og bygningsloven. I den grad søknaden om konsesjonsendring utløser krav om behandling etter plan- og bygningsloven, vil disse sider av saken bli ivaretatt i den forbindelse. Verken Råde kommune, Rygge kommune eller Fylkesmannen i Østfold – alle bygningsmyndighet etter plan- og bygningsloven – har signalisert at endringen forutsetter vilkår om ivaretagelse av hensyn etter plan- og bygningsloven, eller at plan- og bygningsloven på annen måte er til hinder for endringen.

Luftfartstilsynet kan ikke se at det i medhold av luftfartsloven tilligger luftfartsmyndigheten å fastsette, eller å gi føringer, om eventuell erstatningsplikt etter grannelova. Eventuelle krav om erstatning må fremmes overfor konsesjonshaver, og i den grad det ikke oppnås enighet må eventuelle krav fremmes for domstolene.

- Til Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon sin uttalelse skal det bemerkes at:

Luftfartstilsynet har vurdert om det i forbindelse med endring av konsesjonen bør inntas et vilkår om bygging av passasjerbroer, eller et mer generelt vilkår om universell utforming.

Under henvisning til diskriminerings- og tilgjengelighetslovens § 9 tredje ledd kan ikke luftfartstilsynet se at det på nåværende tidspunkt bør tas inn vilkår om bygging av passasjerbroer. Det vises her til at grunnlaget for søknaden er at dagens drift av MLR ikke anses økonomisk bærekraftig, og at endring av trafikktalet er anført å være et nødvendig premiss for fortsatt drift. Å pålegge investeringer i passasjerbroer anses derfor ikke å være forholdmessig på nåværende tidspunkt. Videre er tilgjengelighet og universell utforming i forbindelse med inn- og utstiging av fly ganske godt ivaretatt. Det vises i denne forbindelse til [www.ryg.no](http://www.ryg.no), under lenken ”universell utforming”, hvor det fremgår at:

*”Når passasjerer kommer til innsjekk (gate) har man to løsninger: De som ønsker det kan gå trappen ned til flyoppstilling, mens de som har behov av heis kan bruke denne. Det er 3 heiser som vil betjene samtlige flyavganger.*

*Ingen skal behøve å bli båret inn i flyet på Moss Lufthavn Rygge, noe som dessverre er relativt vanlig på andre flyplasser av denne størrelse rundt i verden. Vi har valgt å investere i en spesialheis som løfter bevegelsehemmede opp og inn til flyets inngang. Denne heisen er satt i bestilling og er av det ypperst som man får i Europa i dag. Heisanordningen vi har investert i er med tak og veggbeskyttelse slik at man på en god og trygg måte kommer ombord i flyet uten å måtte bæres rundt.”* (Luftfartstilsynets understrekning). (Utskrift av siden er vedlagt som vedlegg 23).

Et mer generelt vilkår om at ” *Universell utforming skal ivaretas i tråd med lovverket som gjelder på dette område*”, anses ikke nødvendig da MLR uansett vil være underlagt det til enhver tid gjeldende lovverk ved eventuell utbygging av lufthavnen.

#### 4.9 Valg av ordlyd i endret § 6 fjerde ledd

Luftfartstilsynet utarbeidet i forbindelse med høringen to alternativer til endret ordlyd i konsesjonsvilkårenes § 6 fjerde ledd (*se høringsbrevet, vedlegg 2*). I seks av høringsuttalelsene (Fylkesmannen i Østfold, Råde kommune, Rygge kommune, Sarpsborg kommune, Våler kommune og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon) anbefales alternativ to lagt til grunn, og i seks (NHO Luftfart, Norges luftsportforbund, Østfold fylkeskommune, Moss kommune, Mossregionens Næringsutvikling AS og Fredrikstad kommune) anbefales alternativ en lagt til grunn.

Etter Luftfartstilsynets vurdering er det liten reell materiell forskjell i de to alternativene som ble sendt på høring. Alternativ en er i det vesentligste lik det gjeldende vilkår. Alternativ to regulerer de samme forhold, men gir klarere føringer i forhold til støy, da trafikkvolumet bindes direkte opp mot grunnlaget for støyberegningene i saken. Videre har alternativ to klarere ordlyd mht. hvilket trafikktalet som gjelder, og at økning av trafikken forutsetter endring av konsesjonen. Sett hen til den uenighet som tidligere har vært mht. om konsesjonsvilkårenes § 6 fjerde ledd satte et tak på trafikkmengden eller ikke, samt fordelene med å ha klare presise regler, anbefaler Luftfartstilsynet at alternativ to legges til grunn.

## 5. Innstilling til vedtak

Under henvisning til det ovennevnte, anbefaler Luftfartstilsynet at § 6 fjerde ledd i konsesjonsvilkårene for Moss lufthavn, Rygge endres slik:

*”Det forutsettes at konsesjonshaverens drift av lufthavnen ikke går ut over forutsetningene som er lagt til grunn for konsesjonen mht. støysoner, reguleringsplan og dimensjonering av lufthavnens sivile terminal og trafikkanlegg. Den årlige sivile trafikken må i konsesjonsperioden verken overstige 21 000 kommersielle flybevegelser eller 44 000 flybevegelser totalt. Økning av den fastsatte trafikken forutsetter endring av konsesjonen, jf. § 13. Ved søknad om endring må inn- og utflygingstraséer, støysoneberegninger og allmenne hensyn forbundet med videre utvikling og drift vurderes på nytt.”*

Med vennlig hilsen

Heine Richardsen  
luftfartsdirektør

Ole-Martin Erikstad  
kst. avdelingsdirektør

Vedlegg: 23

1. Søknad om endring av konsesjon, datert 5. februar 2009
  - 1-a. Brev 17.11.2008 til Samferdselsdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet
  - 1-b. Brev 19.12.2008 fra Samferdselsdepartementet
  - 1-c. Konsesjon til forsvaret godkjent i statsråd 19.11.2004
  - 1-d. Luftfartstilsynets godkjenning av Moss Lufthavn, Rygge 04.10.2007
  - 1-e. Konsekvensutredning for Rygge Sivile Lufthavn datert februar 2003
  - 1-f. Konsesjonssøknad 18.06.2003 fra Rygge Sivile Lufthavn AS
  - 1-g. Luftforsvarets brev 23.03.2004 om overtagelse av konsesjon
  - 1-h. Flyprogram Moss lufthavn, Rygge - en modell
  - 1-i. Tillatelse til virksomhet etter forurensingsloven 19.12.2007 fra Fylkesmannen i Østfold
  - 1-j. Årsrapport miljø for Rygge for 2007/2008
  - 1-k. Tegninger for nytt fordrøyningsanlegg
  - 1-l. SINTEF Rapport A58 03.04.2006
  - 1-m. SINTEF tilleggsrapport 21.12.2007 vedlagt Forsvarsbyggs brev 10.01.2008
2. Luftfartstilsynets høringsbrev av 20.02.09
3. Fylkesmannen i Østfolds brev av 10.03.09
4. NHO Luftfarts brev av 10.03.09
5. Råde kommunes brev av 24.03.09
6. Statens vegvesens brev av 16.03.09
7. Luftfartstilsynets brev av 27.03.09 til konsesjonshaver
8. Rygge kommunes brev av 27.03.09
9. Norsk luftsportsforbunds brev av 26.03.09
10. Sarpsborg kommunes brev av 30.03.09
11. Våler kommunes brev av 30.03.09
12. Kjetil Hagas brev av 30.03.09
13. Østfold fylkeskommunes brev av 26.03.09
14. Moss kommunes brev av 01.04.09
15. Ja til et godt miljø uten sivil luftfart på Rygges brev av 03.04.09
16. Mossregionens Næringsutvikling AS' brev av 06.04.09
17. Funksjonshemmedes Fellesorganisasjons brev av 03.04.09
18. Fredrikstad kommunes brev av 03.04.09
19. Norconsults trafikkanalyse av 17.04.09
20. Luftfartstilsynets brev av 21.04.09 til Statens vegvesen
21. Statens vegvesens brev av 24.04.09
22. Støyberegning for Sandefjord lufthavn, Torp, datert 16.10.08
23. Utskrift fra [www.ryg.no](http://www.ryg.no) – universell utforming

Kopi Forsvaret, Flyplassveien 300, 1590 Rygge Flystasjon  
u/vedlegg: Forsvaret 137 Luftving, Postmottak, 2617 Lillehammer  
Forsvarsdepartementet, Postboks 8126 Dep, 0032 Oslo  
Rygge sivile lufthavn AS, Terminalveien 100, 1580 Rygge  
Moss kommune, Postboks 175, 1501 Moss  
Rygge kommune, Larkollveien 9, 1570 Dilling  
Råde kommune, Posttuttak, 1640 Råde  
Våler kommune, 1592 Våler i Østfold  
Fredrikstad kommune, Postboks 1405, 1602 Fredrikstad

Sarpsborg kommune, Postboks 237, 1702 Sarpsborg  
Fylkesmannen i Østfold, Postboks 325, 1502 Moss  
Østfold fylkeskommune, Postboks 220, 1702 Sarpsborg  
Norges Luftsportforbund, Postboks 383 Sentrum, 0102 Oslo  
Ja til et godt miljø uten sivil luftfart på Rygge, C/O Sverre Sandberg, Kjellerødveien 75,  
1580 RYGGE  
NHO Luftfart, Postboks 5474 Majorstua, 0305 OSLO  
Naturvernforbundet i Østfold, Postboks 220, 1702 Sarpsborg  
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, Postboks 4568 Nydalen, 0404 Oslo  
Statens vegvesen, Region Øst, Postboks 1010, 2605 Lillehammer  
Kjetil Haga, Steinveien 5, 1570 Dilling  
Mossregionens Næringsutvikling AS, Strandgaten 10, 1531 Moss