



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### Innkalling

**Utvalg:** Utvalg for miljø og næring  
**Møtedato:** 16.12.2014  
**Møtested:** Skriftlig saksbehandling  
**Møtetid:** 00:00 - 00:00

I medhold av forskrift om fjernmøter og skriftlig saksbehandling § 4, oversendes herved sak til skriftlig saksbehandling.

For gyldig vedtak, kreves at samtlige medlemmer gir sin tilslutning både til det framlagte forslag til vedtak, og til at dette treffes etter skriftlig saksbehandling.

#### **Jeg ber derfor utvalgets faste medlemmer ta stilling til**

- **Om du samtykker i at vedtak treffes etter skriftlig saksbehandling**
- **Om du gir din tilslutning til forslag til vedtak**

Frist for å svare settes til utgangen av 16.11.14 (kl 00:00). Svar sendes sekretariatet ([bce@svk.no](mailto:bce@svk.no)).

Kirkenes, 12.12.2014

Gjetmundsen, Bjørnar  
Utvalgsleder

**SAKSLISTE:**

<b>Saksnr.:</b>	<b>Sakstittel:</b>	<b>Arkivsak:</b>	<b>U.off:</b>
023/2014	HØRINGSSVAR FOR FORNYELSE AV KONSESJON FOR KIRKENES LUFTHAVN	14/2468	



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12  
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no  
www.svk.no

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Stubhaug, Ørjan Enhetsleder: Stubhaug, Ørjan, tlf. 78 97 74 95	Dato: 10.12.2014
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører:	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for miljø og næring	023/2014	16.12.2014

## HØRINGSSVAR FOR FORNYELSE AV KONSESJON FOR KIRKENES LUFTHAVN

### Vedlagte dokumenter:

HØRING - SØKNAD OM FORNYELSE AV KONSESJON FOR Å DRIVE OG INNEHA  
KIRKENES LUFTHAV - HØYBUKTMOEN  
UTKAST TIL KONSESJONSVILKÅR FOR KIRKENES LUFTHAVN  
KONSESJONSSØKNAD

### Dokumenter i saken:

2014020575 HØRING - SØKNAD OM FORNYELSE AV KONSESJON FOR Å DRIVE OG  
INNEHA KIRKENES LUFTHAV - HØYBUKTMOEN

### Kort sammendrag:

Lufftartilsynet ber om en høringsuttalelse i forbindelse med at Avinor har søkt om fornyelse av konsesjon for å drive å inneha Kirkenes lufthavn, Høybuktkmoen.

### Faktiske opplysninger:

Avinor fikk ved Lufftartilsynets i 2005 konsesjon til å anlegge, drive og inneha Kirkenes lufthavn, Høybuktkmoen. Konsesjonen ble gitt med 10 års varighet, frem til og med 1. februar 2015.

I forbindelse med at konsesjonstiden for drift a flyplassen utløper i 2015, søkes det nå om fornyelse av konsesjonen, i hovedsak uten endringer.

#### Konsesjonsregelverket:

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

Formålet med forskriftene er å sikre en samfunnstjenlig luftfart og en hensiktsmessig disponering av arealer. Vurderingen av konsesjonssøknader skjer ut fra hensynet til miljø, helse, flysikkerhet, næringsinteresser, reguleringsplan, kulturlandskap, samt hensynet til regional utvikling og bosetting.

#### **Kommuneplanens hovedmål:**

*Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.*

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

#### Næringsutvikling:

Den største konsesjonsendringen er at Avinor selv kan definere åpningstidene på Kirkenes lufthavn innen for et visst antall timer i døgnet.

Utfra lokale og regionale næringshensyn foreslår rådmannen at Avinors plikter å holde åpen på de tidspunkter betjene nasjonale flyruter, ikke bare de regionale rutene.

#### Infrastruktur:

#### Barn og ungdom:

#### Kompetansebygging:

#### Økonomi:

#### Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

## **Alternative løsninger:**

### **Forslag til innstilling:**

Komité for miljø og næring vedtar følgende høringsuttalelse til «*Høring – Søknad om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen*»

### N ringsvekst i Sør-Varanger kommune:

Næringslivet i Sør-Varanger er i sterk vekst. Mye av n ringsveksten skyldes åpningen av Sydvaranger gruve, økt handel med Russland, planlegging av utvinning av olje- og gassfelt i Barentshavet og. I tillegg har vi en sterkt voksende reiselivsnæring med behov for internasjonale flyforbindelser. I dag råder det stor optimisme og investeringsvilje i næringsaktivitet i byen.

Stamnetthavna i Kirkenes brukes i dag av flere typer virksomheter; ordinær basevirksomhet, utskipning av mineral, fiskeri, skipsindustri, anløp av cruiseskip og Hurtigruten.

Sør-Varanger kommune har et stort vekst- og utviklingspotensial, derfor har Vegdirektoratet har gitt Staten Vegvesen i oppdrag å gjennomføre en «konseptvagliutredning for E6 Kirkenes – Høybuktmoen».

De vises videre til Statens Vegvesen sin «*utfordring for KVU E6 Høybuktmoen-Kirkenes*» ([http://www.vegvesen.no/attachment/673733/binary/978978?fast\\_title=Utfordringer+for+KVU+E6+H%C3%B8ybuktmoen%E2%80%93Kirkenes%2C+mai+2014.pdf](http://www.vegvesen.no/attachment/673733/binary/978978?fast_title=Utfordringer+for+KVU+E6+H%C3%B8ybuktmoen%E2%80%93Kirkenes%2C+mai+2014.pdf))

### **Forholdet til arealplan:**

Flyplassen er i kommuneplanens arealdel avsatt til formålet. Omsøkt konsesjon er i så måte ikke i strid med gjeldende arealplan. Gjeldende reguleringsplan for flyplassen er «Reguleringsplan for Kirkenes Lufthavn Høybuktmoen», vedtatt 27.7.1999.

For øvrig kan Sør-Varanger kommune informere om at Forsvarsbygg har igangsatt en områderegulering for forsvarets øvings- og skytefelt. Denne planen inkluderer også Avinors planer om en flyplassutvidelse. Områdeplanen for Forsvarets  ving- og skytefelt ferdigstilles i løpet av v ren år 2015.

### ** pningstider:**

Luftfartstilsynet og Avinor definerer Kirkenes Lufthavn som en lokal og regional flyplass. Hva som ligger i dette er for Sør-Varanger kommune er noe uklart. Sør-Varanger kommune forstår primærfunksjonen til Kirkenes lufthavn å ha et flytilbud til Finnmark og Troms, i n r tilknytting til reisende mellom Finnmark og Sør-Norge.

Sør-Varanger kommune mener Kirkenes Lufthavn i større grad, en hva som er tilfelle i dag, bør fungere som en nasjonal flyplass. Altså at reisende mellom Finnmark og Sør-Norge i

større grad kan flys via Kirkenes (eller Alta). For å oppnå dette må det tilrettelegges med attraktive åpningstider.

For å opprettholde et godt regionalt flytilbud er det viktig at åpningstidene gjør det attraktivt for flyselskapene å tilby gode direkteruter KKN-OSL. I dag tilbys det til daglig tre direkteruter OSL-KKN-OSL, og rutene er ikke bare attraktiv for Sør-Varangers egen befolkning. Flyrutene må sees i sammenheng med Widerøes regionale flyvinger til andre steder i Finnmark og Troms. Derfor utgjør direkteflyvningene en viktig forutsetning for den lokale og regionale samfunns- og næringsutviklingen.

Med en overfokusering på Kirkenes lufthavn som en lokal og regional flyplass vil det potensielt stimulere til en av økning av passasjergrunnlaget for Tromsø Lufthavn. Altså at reisende mellom Sør-Norge og Finnmark i større grad må flys via Tromsø.

Luftfartstilsynet foreslår en bestemmelse om at landingsplassen må holdes åpen på de tidspunkter som er nødvendig for å betjene lokale og regionale flyruter, og eventuell offshore trafikk. Sør-Varanger kommune synes det et svært positivt at Luftfartstilsynet inkluderer offshore-trafikk i bestemmelsene, men mener at nasjonale flyvninger også må innarbeides.

Sør-Varanger kommune ber derfor om at bestemmelsen i § 2 «Utkast til konsesjonsvilkår for Kirkenes lufthavn, Høybukta» endres til:

«Konsesjonshaver plikter å holde landingsplassen åpen på de tidspunkter som er nødvendig for å betjene lokale, regionale og **nasjonale** flyruter, og eventuell offshore-trafikk.»

På den måte stimuleres det til et helhetlig og fremtidsretta flyrutetilbud, samtidig som at Avinor gis tilstrekkelig fleksibilitet med tanke på en kostnadseffektiv drift.

Bente Larssen  
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -

10 OKT. 2014

Saksnr: 14/2468-	Dok nr:	Off vurdering:
		Kopi til:

Ihht. adresseliste (siste side)

**Saksbehandler:** Karl-Erik Skjong

**Telefon direkte:**

**Vår dato:** 06.10.2014

**Vår referanse:** 14/02948-2

Norge

**Deres dato**

**Deres referanse:**

## Høring - søknad om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Kirkenes lufthavn, Høybuktkmoen

Avinor AS (heretter Avinor) søkte i brev datert 28. juli 2014 om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Kirkenes lufthavn, Høybuktkmoen.

### 1. Om sakens bakgrunn og søknaden

Avinor fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 31. januar 2015 konsesjon til å anlegge, drive og inneha Kirkenes lufthavn, Høybuktkmoen. Konsesjonen ble gitt med 10 års varighet, frem til og med 1. februar 2015.

Det søkes om fornyelse av konsesjon, i hovedsak uten endringer – se pkt. 3 under. Landingsplassen har i dag en total trafikk på mellom 8500 og 9000 flybevegelser per år (en flybevegelse er enten en avgang eller en landing). Trafikktallet omfatter all aktivitet på lufthavnen, dvs. kommersiell trafikk, ambulanseflyginger, skoleflyginger og andre typer GA-flyginger. Lufthavnen brukes primært til rutetrafikk, chartertrafikk, og medisinske transporter.

Det vises for øvrig til vedlagte kopi av søknaden.

Ettersom konsesjonssøknaden ble sendt til Luftfartstilsynet tidligere enn seks måneder før utløp av gjeldende konsesjon forlenges gjeldende konsesjon automatisk frem til konsesjonssøknaden er ferdigbehandlet, jf. forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (heretter konsesjonsforskriften) § 14 tredje ledd.

### 2. 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 uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter skal innhentes før konsesjon eventuelt innvilges.

Vilkåret «forenlig med allmenne hensyn» er nærmere presisert i konsesjonsforskriften § 1 bokstav b, som lyder:

«Formålet med forskriften er:

#### 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

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 § 14 stilles det krav til opplysninger som skal følge søknaden med tanke på det faktiske grunnlaget for saken.

### 3. Høringen

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene om en bredt anlagt vurdering av lufthavnens drift opp mot allmenne hensyn, med vekt på de hensyn som fremgår av konsesjonsforskriften § 1 bokstav b.

Det bes særskilt om at det i uttalelsene tas konkret stilling til de forhold som fremheves i pkt. 3.1 flg.

#### 3.1 *Forholdet til arealplan*

Det følger av luftfartsloven § 7-6 tredje og fjerde ledd at konsesjon etter loven ikke kan gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven. Konsesjon kan likevel gis i strid med bindende arealplan etter plan- og bygningsloven dersom det foreligger samtykke fra vedkommende plan- og bygningsmyndighet til ferdigbehandling av søknaden.

I søknadens punkt 6 orienterer Avinor om kontakt med Sør-Varanger kommune. Her fremgår det at Avinor har anmodet kommunen om at restriksjonsplanens avgrensning innarbeides i kommuneplanens arealdel, og at arealbruken på bakken tilpasses de høydebegrensningskrav som følger av restriksjonsplanen.

På denne bakgrunn er det uklart for Luftfartstilsynet om konsesjon som omsøkt vil være i strid med gjeldende arealplan. Det bes derfor om at kommunen vurderer dette særskilt. For det tilfelle at søknaden er i strid med arealplan bes det opplyst om det gis samtykke til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden i strid med arealplanen. Et slikt samtykke vil i så fall være uttrykk for at kommunen vil være innstilt på å foreta planendring eller vurdere muligheten for å dispensere slik at konsesjonstiltaket også blir forankret i kommunens plangrunnlag, jf. Ot.prp.nr. 32 (2007-2008) om lov om planlegging og byggesaksbehandlingen (plan- og bygningsloven) (plandelen) kap. 6.22.

#### 3.2 *Forholdet til naturmangfoldloven*

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

Da søknaden gjelder fortsettelsen av en etablert virksomhet er det vanskelig for Luftfartstilsynet å se at en fornyelse av konsesjonen vil komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven, eller at det er grunnlag for nærmere undersøkelser 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 kildegrunnlaget kommentaren bygger på.

### 3.3 *Konsesjonsvilkår*

Vedlagte utkast til konsesjonsvilkår bygger på Luftfartstilsynets gjeldende praksis og mal for vilkår.

#### 3.3.1 *Åpningstider, utkast til konsesjonsvilkår § 2 første ledd*

Etter gjeldende konsesjonsvilkår pkt. 1 andre avsnitt plikter operatøren av Kirkenes lufthavn «å holde landingsplassen åpen for trafikk». Avinor har i søknaden forespurt om muligheten til å benytte fleksible åpningstider, se søknaden pkt. 2 e. Forslaget går ut på at det fastsettes en ramme for antall timer lufthavnen må være åpen. Innenfor rammene vil lufthavnen til enhver tid selv definere og kunngjøre gjeldende åpningstider.

Etter Luftfartstilsynets oppfatning skal Kirkenes lufthavn, Høybukta primært yte tjenester til lokale og regionale flyruter. Forutsatt at lufthavnen har åpningstider som tillater dette, er det vårt forslag at lufthavnoperatøren selv fastsetter hensiktsmessige åpningstider under hensyn til effektiv drift.

Vi gjør oppmerksom på at den løsningen som her skisseres medfører at øvrige lufthavnbrukere i større grad enn tidligere må tilpasse sin aktivitet til rutetrafikken på lufthavnen, eller inngå særskilte avtaler med Avinor om alternative åpningstider.

Ettersom dette er en ny praksis foreslår Luftfartstilsynet at det tas inn en bestemmelse i konsesjonsvilkårene som sier at vi kan endre åpningstidsbestemmelsen dersom dette er nødvendig for en samfunnstjenlig luftfart.

#### 3.3.2 *Antall flybevegelser, utkast til konsesjonsvilkår pkt. 2 tredje avsnitt*

Vilkåret knyttet til trafikkomfanget er utformet med tanke på å gi en klar øvre grense for antall flybevegelser. Den angitte grensen er på 190 flybevegelser per uke, begrenset til 9600 per år.

Den nye utformingen innebærer en liten realitetsendring i forhold til søknaden etter det tidligere konsesjonsvilkåret. Trafikkrammen for 2015 var etter vedtaket drøye 9800 bevegelser ( $7000 \times 1,01^{10} \times 1,25 = \text{ca. } 9844$ ). Luftfartstilsynet har imidlertid lagt støyrapportens prognoser til grunn, basert på beregninger etter opplysninger i rapportens pkt. 5 og 8 (se søknadens punkt 4 og vedlegg 7). Dette tallet er om lag det samme som fremgår av prognosene i søknadens punkt 2 g) og vedlegg 5.

## 4. Høringsfrist

Vi ber om at eventuelle uttalelser til søknaden og konsesjonsvilkårene sendes hit **innen 6. januar 2015**.

Vår dato  
06.10.2014

Vår referanse  
14/02948-2

---

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

Med vennlig hilsen

Jørn Eirik Seljeås  
seksjonssjef  
Flyplasseksjonen

Karl-Erik Skjong  
juridisk rådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.*

**Vedlegg**

- Høring, vedl. 1 - utkast til konsesjonsvilkår, Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen
- Høring, vedl. 2 - konsesjonssøknad, Kirkenes Lufthavn, Høybuktmoen

**Adresseliste**

Mottakere av høringsbrev med vedlegg

- Sør-Varanger kommune, postboks 406, 9915 Kirkenes
- Finnmark fylkeskommune, Fylkeshuset, 9815 Vadsø
- Fylkesmannen i Finnmark, Statens hus, Damsveien 1, 9815 Vadsø

Mottakere av kopi av høringsbrev og utkast til konsesjonsvilkår

- Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo
- Avinor AS, Postboks 150 NO-2061 Gardermoen

## Utkast til konsesjonsvilkår for Kirkenes lufthavn, Høybukthoen

### § 1 Ansvarsforhold

Konsesjonshaver er ansvarlig for at konsesjonsvilkårene overholdes.

### § 2 Bruk av landingsplassen

Landingsplassen er til offentlig bruk og skal kunne benyttes av enhver innenfor kunngjort åpningstid, uten særskilt tillatelse fra konsesjonshaver. Konsesjonshaver plikter å holde landingsplassen åpen på de tidspunkter som er nødvendig for å betjene lokale og regionale flyruter, og eventuell offshore-trafikk. Ambulanseflyginger skal tillates også utenfor åpningstiden. Luftfartstilsynet kan i konsesjonsperioden pålegge konsesjonshaver andre åpningstidsbestemmelser dersom dette er nødvendig for en samfunnstjenlig luftfart

Landingsplassen tillates brukt hele året, med mindre det fastsettes operative restriksjoner gjennom en eventuell teknisk/operativ godkjenning, jf. luftfartsloven § 7-11. Ambulanse- og politioperasjoner er imidlertid tillat uavhengig av den fastsatte tidsbegrensningen.

Konsesjonen er basert på et trafikkomfang på ca. 190 flybevegelser per uke og 9600 per år. Ved et høyere trafikkomfang må det søkes om endringer av konsesjonen. Konsesjonshaver skal loggføre antall flybevegelser på landingsplassen, der dato og tidspunkt for flygingen fremgår. Luftfartsmyndigheten kan bestemme at det skal innsendes trafikkdata for landingsplassen.

I tillegg til lokal og regional ruteflyging og medisinske transporter, kan landingsplassen brukes til chartertrafikk, skoleflyging, allmennflyging og militær flyging.

Mindre endringer i bruk av landingsplassen kan foretas med samtykke fra luftfartsmyndigheten. Større endringer i bruk forutsetter ny konsesjonsbehandling.

### § 3 Miljøkrav

Konsesjonshaver har ansvar for å utarbeide inn- og utflygingstraseer i samarbeid med lokale myndigheter.

### § 4 Endringer

Luftfartsmyndigheten skal varsles om fysiske eller juridiske endringer som er knyttet til landingsplassen eller til landingsplassens nærområde, før endringen iverksettes.

Mindre fysiske endringer av landingsplassen/luftfartsanlegget kan foretas med samtykke fra luftfartsmyndigheten. Større fysiske endringer eller utvidelser forutsetter ny konsesjonsbehandling.

### § 5 Tilbakekall

Konsesjonen kan tilbakekalles dersom konsesjonsvilkår, lovbestemmelser eller forskrifter som gjelder konsesjonshavers virksomhet blir vesentlig overtrådt.

Konsesjonsvilkårene kan endres i konsesjonsperioden.

§ 6 *Dispensasjon*

Luftfartsmyndigheten kan, når særlige grunner tilsier det, dispensere fra konsesjonsvilkårene.

Luftfartstilsynet  
[dato]



- 1 AUG 2014

LUFTFARTSTILSYNET	
ARKIVKODE 602	DOK.NR. 1
- 1 AUG 2014	
SAKSNR. 14/02948	
AVD. F-stab	SAKSBEH.

Luffartstilsynet  
Postboks 243  
8001 BODØ  
Norge

Vår ref.  
14/02874

Vår dato:  
28.07.2014

Deres ref.  
200402004-  
8/603/MBI

Deres dato:  
31.01.2005

Vår saksbehandler:  
Cees Bronger

## Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen - søknad om fornyelse av konsesjon til å drive og inneha lufthavn

Det vises til gjeldende konsesjon til å anlegge, inneha og drive Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen utstedt av Luffartstilsynet 31.01.05. Gjeldende konsesjon for lufthavna utløper 01.02.15.

Til orientering kan opplyses at gjeldende teknisk operative godkjenning av Kirkenes lufthavn utløper 01.08.14. Avinor har søkt om forlengelse av denne inntil lufthavna kan være gjenstand for en EU-sertifisering etter nytt felles europeisk regelverk for flyplassutforming, seinest innen utgangen av 2017. Vi forventer at denne sertifiseringsprosessen kan starte opp høsten 2014.

På bakgrunn av ovenstående søker Avinor om fornyelse av konsesjonen til å drive og inneha Kirkenes lufthavn. Dersom det er spørsmål til søknaden kan disse rettes til saksbehandler.

Med vennlig hilsen  
AVINOR AS

Margrethe Snekkerbakken  
Divisjonsdirektør  
Regionale lufthavner

Vedlegg



## SØKNAD OM FORNYELSE AV KONSESJON

FOR

## KIRKENES LUFTHAVN, HØYBUKTMOEN

28.07.2014

1. Opplysninger om angjeldende lufthavn og konsesjonssøker
2. Landingsplassens anvendelsesområde og forventet utvikling
3. Orientering om planstatus for landingsplassen og områdene omkring
4. Støyberegninger i henhold til Klima og miljødepartementets retningslinjer T-1442
5. Kart over flyplassen
6. Orientering om kontakt med vertskommunen
7. Oversikt over andre myndighetstillatelser
8. Liste over vedleggene



## 1) Opplysninger om angjeldende lufthavn og konsesjonssøker

### a) **Navn:**

Kirkenes lufthavn, Høybukthmoen

### b) **Eier:**

Avinor AS  
Postboks 150  
N-2061 Gardermoen

Tlf: 815 30 550

### c) **Eiendomsforhold:**

Som vedlegg 4 følger kart med Avinors eiendommer. Det synes å være noen eiendommer som har usikre eiendomsforhold og arealer hvor det ikke foreligger formell/endelig avtale om overtakelse fra Finnmarkseiendommen AS til Avinor. Det vises til flere detaljer i vedlegg 4.

**Tabell 1. Oversikt over eiendommer på Kirkenes lufthavn**

	<b>Gnr</b>	<b>Bnr</b>	<b>Kommentar</b>
1	11	59	Overtatt av Avinor i 2007 fra Finnmarkseiendommen AS.
2	11	62	Festetomt til Lufttransport
3	11	63	Festetomt til Lufttransport
4	9999	196	Festetomt til Widerøe
5	9999	201	Festetomt

### d) **Selskapsform:**

Avinor AS er et statlig, heleid aksjeselskap, underlagt Samferdselsdepartementet, med hovedkontor i Oslo

Organisasjonsnummer: 985 19 8292

### e) **Administrativ oppbygging:**

Avinors organisasjon er nærmere redegjort for i vedlagte dokumenter, inkludert administrativ oppbygging. Lufthavnen har egen lufthavnsjef. Flyplassjefen er godkjent i ht. forskrift om bakketjeneste ved flyplasser, BSL E 4-1, § 4 (1).

Lufthavnen inngår i Avinor divisjon regionale lufthavner. Kirkenes lufthavn inngår i gruppen av såkalte regionale lufthavner. Flysikringstjenesten på lufthavna er underlagt Avinor Flysikring AS.

### f) **Økonomisk status:**

Konsernets driftsinntekter i 2013 utgjorde 9 977 millioner kroner med et resultat etter skatt på 891 millioner kroner. Konsernet hadde i 2013 en driftsmargin på 16,3 prosent sammenlignet med 18,2 prosent i 2012. Avkastning på totalkapital etter skatt ble 5,0 prosent sammenlignet med 5,4 prosent i 2012. Egenkapitalavkastningen i 2013 ble

8,0 prosent sammenlignet med 8,3 prosent i 2012. Innenfor lufthavnvirksomheten økte driftsinntektene i 2013 med 9,1 prosent til 9 008 millioner kroner. Totalt antall passasjerer økte med 4,2 prosent til 48 millioner, og samlede driftsinntekter per passasjer økte med 4,6 prosent fra 2012 til 2013. Trafikkinntekter per passasjer ble redusert med 0,8 prosent mens kommersielle inntekter per passasjer økte med 6,8 prosent.

Konsernet hadde i 2013 en netto kontantstrøm på minus 642 millioner kroner, en reduksjon fra minus 794 millioner kroner i 2012. Endringen skyldes i hovedsak økte investeringer i varige driftsmidler. Konsernet tok netto opp 1 572 millioner kroner i ny rentebærende gjeld i 2013 sammenlignet med 1 436 millioner kroner i 2012. Kontantstrøm fra løpende drift utgjorde 2 849 millioner kroner, mens netto investeringer, renter og utbytte utgjorde 5 063 millioner kroner. Vesentlige regnskapsposter uten kontantstrømeffekt er belastede avskrivninger med 1 373 millioner kroner.

Driftsresultatet før skatt var på 1.620 millioner kroner mot 1.562 millioner kroner året før.

Konsernet har et høyt investeringsnivå preget av utvidelsen av terminalen på Oslo Lufthavn, ny terminal på Trondheim lufthavn, kapasitetsøkende tiltak ved Stavanger lufthavn, Bergen lufthavn, Bodø lufthavn og flere andre større prosjekter.

Innenfor lufthavnvirksomheten økte driftsinntektene i 2013 med 9,1 prosent til 9.008 millioner kroner. Kommersielle inntekter utgjorde 52,5 prosent av samlede driftsinntekter i 2013, en økning på 1,7 prosent-poeng fra året før. Flysikringstjenesten økte driftsinntektene i 2013 med 3,3 prosent til 1.898 millioner kroner.

For flere detaljer vises til vedlagte utdrag fra «Årsrapport for 2013» (vedlegg 2)

**g) Selskapet:**

Avinor AS eier og driver 46 inkl. OSL av landets lufthavner.

**h) Gjeldende konsesjon:**

Gjeldende konsesjon for Kirkenes lufthavn er datert 31.01.2005 og utløper 01.02.2015.

**i) Driftsutgifter ved landingsplassen (regnskapstall fra år 2013):**

63,3 MNOK

**j) Inntekter ved landingsplassen (regnskapstall fra år 2013):**

29,8 MNOK

## 2) Landingsplassens anvendelsesområde og forventet utvikling

### a) Gjeldende teknisk operativ godkjenning datert:

01.08.2009, og med utløp 01.08.2014.

### b) Type aktiviteter: (regelbundet, skoleflyging, heliport, base for luftfartsforetak, etc.)

Tabell 2. Oversikt over flytrafikkaktiviteter på Kirkenes lufthavn

Type aktivitet	Innland	Utland	Kommentar
Regelbundet rutenflyging	Daglig		SAS og Norwegian daglig rute til og fra Oslo. Widerøe flyr lokale ruter innenfor Finnmark samt til Tromsø
Charterflyging	Sporadisk	Ukentlig	Ukentlig charter er knyttet til sommerseongen
Ambulanse	Daglig		
Skoleflyging	Sporadisk		
Allmennflyging	Sporadisk		
Helikopterflyging	Daglig		

### c) Typer av luftfartøy

Tabell 3. Oversikt over de viktigste hovedtypene større luftfartøy som opererer på Kirkenes lufthavn.

	ICAO kodebokstav B	ICAO kodebokstav C	Helikopter
Luftfartøytyper	Beech 200	DHC-8-100 / 200 / 300 / 400  Boeing 737-600 Boeing 737-700 Boeing 737-800  Airbus 320	SA 332 Super Puma S92

### d) Antall flybevegelser og antall passasjerer

#### Pr. uke

Flybevegelser (tall for uke 10 i 2014): 130  
Passasjerer (tall for uke 10 i 2014): 5550

Uke 10 er valgt som en representativ uke.

Pr. år (oversikt for perioden 2009-2013)

Tabell 4. Oversikt over flybevegelser og passasjertall for perioden 2009-2013 på Kirkenes lufthavn

	2009	2010	2011	2012	2013
Flybevegelser Rute + charter	6.756	6.509	6.684	6.827	6.480
Flybevegelser Ambulanse, skole,	1.546	1.511	1.517	1.470	1.485
GA og andre sivile fly-bevegelser	293	509	534	625	668
Helikopter offshore bev	0	0	0	0	0
Passasjerer kommet/reist	277.244	277.447	298.184	292.831	291.792
Passasjerer total*	277.678	281.484	301.194	297.840	297.149

\* Inkl. transfer som er talt 2 ganger

e) **Åpningstider og type tjenester/instrumentforhold/regularitet**

Det er svært viktig at vilkårene knyttet til lufthavnenes åpningstider gir rom for fleksibilitet. Som opplyst i andre søknader om konsesjon, er det behov for at Avinor under konsesjonsvilkårene selv har mulighet til å håndtere visse endringer i åpningstider uten å måtte varsle Luftfartstilsynet hver gang slike endringer finner sted. Dette har blant annet sammenheng med at aktuelle operatører som opererer på lufthavnene ofte har sesongmessige variasjoner i sine anløps- og avgangstidspunktene, hvilket direkte påvirker behovet for lufthavntjenester.

Videre må det legges vekt på at lufthavnens primære formål vil være å yte lufthavntjenester til regionale og lokale flyruter, og konsesjonsvilkårene i forhold til åpningstider må knyttes til dette. Hensynet til luftambulansen er ivaretatt med vaktordninger også utenfor fastsatte åpningstider.

Samferdselsdepartementet har i brev til Avinor av 13. oktober 2011 vektlagt betydningen av kostnadseffektiv drift og stilt seg positive til at Avinor stenger lufthavner i perioder uten rutetrafikk. Det vil ut fra et slikt perspektiv være uforholdsmessig tyngende for lufthavna dersom den skulle bli pålagt å holde åpent utover dette, på tidspunkter hvor det ikke er annen trafikk som kan forsvare merkostnadene.

Avinor ber på denne bakgrunn om at konsesjonsvilkårene hva gjelder åpningstider angis som en ramme for antall timer, snarere enn helt konkrete tidspunkter, som nødvendigvis løpende vil måtte tilpasses ulike hensyn og behov. Vi antar at vi vil ha den nødvendige fleksibiliteten innenfor følgende ramme:

- Hverdager: 15-20 timer
- Lørdager/søndager/helligdager og offisielle fridager: 6-14 timer

Innenfor denne rammen vil lufthavnen selv til enhver tid definere gjeldende åpningstider, som kunngjøres på NOTAM i UTC tid. Lufthavnens åpningstider per i dag følger som Tabell 5:

**Tabell 5. Oversikt over lufthavnas åpningstider**

	<b>Mandag-fredag</b>	<b>Lørdag</b>	<b>Søndag</b>
Bakketjeneste ICAO kategori 7	0600-2000	0800-1500	0800-2000
ATS	0400-2310	0700-1530	0900-2310

Lufthavna er godkjent for internasjonal trafikk.

Lufthavna benyttes både til dag- og mørkeflyging hele året

Regularitet: ca. 98,5 %

**f) Bruk og aktiviteter på lufthavna**

Lufthavna er til offentlig bruk

**g) Prognoser: Avinors prognoser**

I løpet av perioden 1992-2013 økte både tjenestereiser og private reiser på Kirkenes lufthavn med 4,2 prosent årlig, og andelen private reiser ligger på 64 prosent som i 1992. Siden 2007 har både fritidsreiser og forretningsreiser økt med rundt 45 prosent. Olje/gass har hatt økende betydning for trafikken over lufthavnen. Disse reisene står nå for 5 prosent av reisene og 14 prosent av tjenestereisene.

Fordeles alle arbeids- og tjenestereiser på bransje, så viser disse at passasjerer tilknyttet offentlig administrasjon har størst andel med 31 prosent av reisene i 2013. Dette er en klar nedgang fra 38 prosent i 2007. Andelen olje/bergverk økt sterkt og står for 35 prosent av samlet vekst i forretningstrafikken siden 2007. Det er uklart hvordan veksten fordeler seg på Sydvaranger og petroleumsvirksomhet, men 75 prosent av denne trafikken er pendling. Olje/bergverk-pendlingen er doblet i volum siden 2011 og halvparten av passasjerene er bosatt i Finnmark.

Prognosene for trafikk kommet/reist til norske destinasjoner bygger på siste publiserte grunnprognose for NTP. Disse er siden fordelt på lufthavner og justert i forhold til oppdaterte nye befolkningsprognoser, inntekts- og billettprisvurderinger med utgangspunkt i beregnede inntekts- og priselastisiteter. Disse forutsetningene gir en årlig vekst på 2,4 prosent i perioden 2014-20 og 1,7 prosent årlig vekst fram til 2040.

Ifølge Reisevaneundersøkelsen økte den indirekte utlandstrafikken fra Kirkenes (dvs antall utlandspassasjerer som oppga Kirkenes som forrige lufthavn), fra 34 000 i 2007 til 68 000 i 2013. Det tilsvarer en vekst på 12 prosent. Det meste av veksten skyldes at antall utlendinger på fritidsreise økte med 18 prosent per år. Av utlendingene oppga 34 000 at de hadde tilbrakt minst 1 døgn om bord på Hurtigruta i både 2011 og 2013. Vi legger til grunn at denne trafikken vil være stabil fremover. Øvrig direkte og indirekte utlandstrafikk utgjør da 35 000 passasjerer i 2013. Vi legger til grunn at denne delen av utlandstrafikken øker i takt med utlandsprognosene for Oslo lufthavn.

Det er ikke lagt inn avvikende prognoser for oljetrafikken fra tidligere selv om denne har økt spesielt raskt. Vi legger derfor til grunn at denne vil øke i takt med øvrig trafikk kommet/reist. Samtidig er det stort potensiale for økt oljerelatert trafikkvekst i nord-områdene, og utsiktene kan lett endre seg.

Mens passasjertallet har økt, har antall flybevegelser på Kirkenes lufthavn i hovedsak vært uendret siden 1995. Det er et svært jevnt antall avganger per år fra Kirkenes fordelt på avganger til Oslo, øvrige stamlufthavner og lokale lufthavner. Det viktigste trekket i utviklingen i senere årene er at flygningene til lokale lufthavner har avtatt. Konklusjonen er at vi legger til grunn en vekst i antallet flybevegelser på inntil 10-15 prosent for hele perioden fram til 2040.

For ytterligere opplysninger henvises til vedlagte arbeidsdokument «Trafikkprognose Kirkenes» datert juli 2014.

**Tabell 6. Oversikt over trafikkprognoser for perioden 2013-2040 for Kirkenes lufthavn**

	2013	2020	2030	2040
<b>Flybevegelser</b>	6.480	6.700	7.100	7.500
<b>Passasjerer *</b>	297.000	329.000	378.000	433.000

\*Tallene gjelder alle passasjer (rute og charterfly)

Tabell 6 inkluderer ikke flybevegelser som omfatter ambulanseflyginger, skoleflyginger og andre typer GA-flyginger. For disse trafikktypene utarbeides det ikke prognoser da disse varierer mye fra år til år. Slike bevegelser er imidlertid tatt med i støyberegningene for den enkelte lufthavn.

#### ***h) Nye tiltak på lufthavna***

I Nasjonal Transportplan for perioden 2014-2023 er det tatt inn at rullebanen på Kirkenes lufthavn skal forlenges. Planene for dette tiltaket har vært gjenstand for omfattende vurderinger. Etter de siste planene skal tiltaket realiseres rundt 2020. Avinor forutsetter at det vil bli søkt om ny konsesjon når nødvendige tillatelser og godkjente reguleringsplaner foreligger.

#### ***i) Andre planlagte tiltak på lufthavna***

Det planlegges utvidelser av eksisterende ekspedisjonsbygg samt bygging av nytt tårn og driftsbygg på lufthavna en gang i perioden 2015-2020. Nødvendige arealdisponeringer er i overensstemmelse med reguleringsplanen (se nedenfor pkt 3.b).

### **3) Orientering om oppdatert planstatus for landingsplassen, områdene omkring og øvrige relevante planer og kart**

#### ***a) Kommuneplan for Sør-Varanger kommune***

Sør-Varanger kommunestyre har i møte 05.10.2005 egengodkjent kommuneplanens arealdel 2004 – 2016.

#### ***b) Reguleringsplan***

Gjeldende reguleringsplan for Kirkenes lufthavn ble vedtatt av Sør-Varanger kommune 25.6.1999. En mindre endring av planen ble godkjent i 2003. Avinor kjøpte lufthavnarealet av Finnmarkseiendommen i 2007. I samband med utbedring av sikkerhetsområder og lysanlegg, ble navigasjonsanlegg og instrumenthytter flyttet ut

av det utvidede sikkerhetsområdet. Disse tiltakene går noe ut over formåls grensene i reguleringsplan. Avinor har også kjøpt dette arealet.

Det arbeides for tiden med flere reguleringsplaner (områderegulering) rundt Kirkenes lufthavn, Høybuktknoen. Kommunen har inngått avtaler med to aktører om utarbeidelse av reguleringsplaner for en omlastningsterminal og et industriområde på henholdsvis Gamneset og Pulkneset nord for lufthavna. De aktuelle planområdene med infrastruktur vil berøre Forsvarets skyte- og øvingsområder. Forsvaret har derfor etter avtale med kommunen, startet arbeid med en områderegulering for Høybuktknoen skyte- og øvingsfelt, for å sikre nødvendige rammebetingelser og rettigheter til Høybuktknoen i kommunens planverk. Sør-Varanger kommune lager en kommunedelplan som blant annet avklarer overordnet infrastruktur til de framtidige havne- og industriutbyggingene på Tømmernes. Planprosessene kjøres tilnærmet parallelt.

Avinor har ved flere anledninger tatt opp behov for endring av reguleringsplanen fra 1999 med kommunen. Bakgrunnen er blant annet en utredning fra 2010 om mulige tiltak ved fjernterrenget øst for lufthavna, for å redusere dagens operative begrensninger for større flytyper. Utredningen slo fast at det er den samlede lengden på rullebanen som utgjør den vesentligste begrensningen og anbefalte derfor ytterligere forlengelser i begge baneretninger. Etter oppfølgende avklaringer med Luftfartstilsynet, ble det åpnet for å tillate en forlengelse av rullebanen mot øst, uten at dette utløste krav om tiltak ved fjernterrenget. En reguleringsendring vil innebære omlegging av en intern veg for Høybuktknoen leir og omregulering av et mindre areal som disponeres av Forsvaret til lufthavn ved baneenden i øst og noe uregulert areal i vest.

Vest for terminalområdet på Kirkenes lufthavn ligger Vestleiren som Forsvaret fester av Finnmarkseiendommen. Området ligger inntil rullebanen og har atkomst til denne via taksebane. Det ligger også i forlengelsen av flyoppstilling og terminalen. Arealet har gått ut av militær bruk, og Forsvarsbygg har varslet om at anleggene skal avhendes. Avinor har behov for arealet på grunn av plasseringen langs rullebanen og tilkomsten til denne. Deler av området inngår i sikkerhetsområde rundt rullebanen og er også forutsatt nytt til framtidig parallell taksebane.

Øvrig areal reserveres for utvikling av offshore helikoptervirksomhet. Avinor har kontaktet Forsvarsbygg med sikte på kjøp. Samtidig er det nødvendig å få omregulert området fra forsvarsformål til lufthavn, for å få hjemlet framtidig bruk. Det er undersøkt om de nevnte arealbruksendringene kan innarbeides i områdereguleringen for Forsvarets skyte- og øvingsområder på Høybuktknoen. På grunn av Avinors regler for anskaffelser var det ikke mulig å tre inn som part i det allerede påbegynte planarbeidet. Våre arealbehov er derfor gitt som ordinære innspill til reguleringsplanarbeidet.

### **c) Restriksjonsplan**

Det er utarbeidet en restriksjonsplan for Kirkenes lufthavn. Kravene til hinderfrihet for restriksjonsplanens indre områder er innarbeidet i reguleringsplanen for lufthavna. De ytre områdene skal legges til grunn for arealbruk, restriksjoner og bestemmelser i kommuneplanens arealdel. Dette forholdet er tatt opp med kommunen.

#### d) Hinderkart

Hinderkart type A er kunngjort i AIP Norge. Kartet viser hinderforholdene i nærmeste utflyngssektorer iht. Procedures for air navigation services – operational PANS-OPS.

#### e) Restriksjonsområder – navigasjonsanlegg

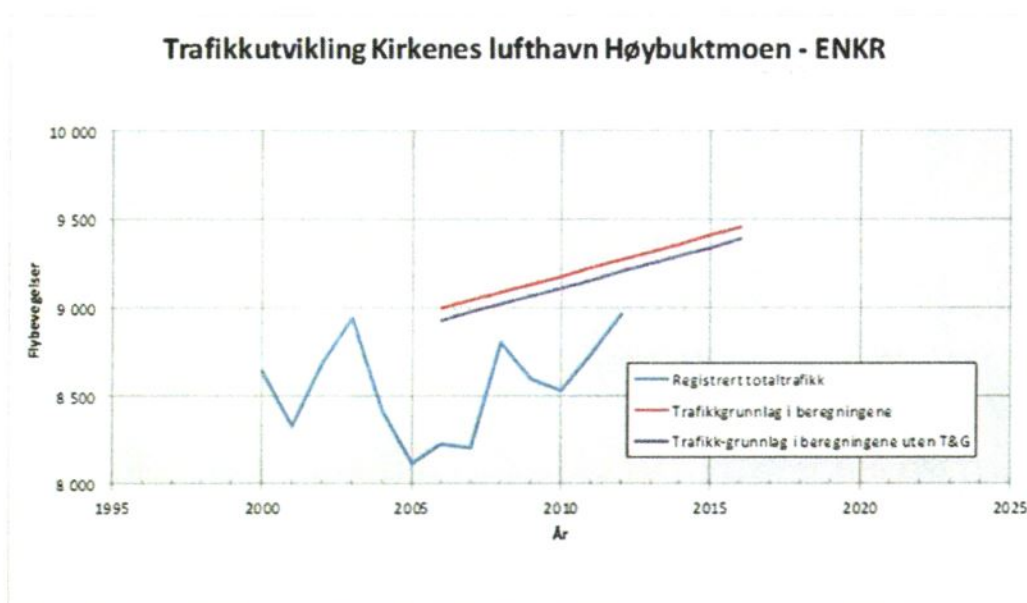
Disse vil framgå av restriksjonsplan for flyplassområdet. Aktuelle / berørte nav-anlegg er også omtalt i planen. Restriksjonene nærmest lufthavna vil for øvrig framgå av planbestemmelsene i reguleringsplanen for lufthavna.

### 4) Støyberegninger i henhold til Klima og miljødepartementets retningslinjer T-1442

#### a) Støysonekart:

Støysonekart ble utarbeidet siste gang i 2008 (SINTEF A 4993), se vedlegg 8.

Prognosen som er lagt til grunn i beregningene fra 2008 skiller ikke på om trafikken er regelbundet eller ikke, ei heller er fraktflyging trukket ut og behandlet for seg. Disse tre typene trafikk omtales i prognosen bare som innland og utland rutetrafikk. Prognosens totale vekst for innland og utland summeres og appliseres derfor samlet på disse kategorier. Vekstfaktor fram til 2016 for disse kategorier flyging er i støyberegningene satt til 1.1139 (11.39 %). For øvrig sivil trafikk er det beregnet en nedgang på om lag 6 %. Militær trafikk forventes uendret.



**Figur 4.1. Sammenstilling av trafikkgrunnlaget i støyberegningene og registrert totaltrafikk på Kirkenes lufthavn**



Trafikkprognosene indikerer at tallene i støyberegningene fra 2008 ligger vesentlig høyere enn de nyeste trafikkprognosene for trafikkutviklingen på Kirkenes lufthavn. Avinor har derfor ikke sett noen grunn til å oppdatere flystøykartleggingen av Kirkenes lufthavn med basis i de høye tallene som ble lagt til grunn for oppdateringen i 2008.

Det gjøres oppmerksom på at støyberegningene også inkluderer flybevegelser knyttet til ambulanseflyginger, skoleflyginger og andre typer GA-flyginger. For slike trafikktyper utarbeides det ikke prognoser da disse varierer mye fra år til år.

## 5) Kart over flyplassen (A3)

a) *Se vedlegg 6.*

## 6) Orientering om kontakt med Sør-Varanger kommune

Avinor har i ulike møter anmodet kommunen om at restriksjonsplanens avgrensning bør innarbeides i kommuneplanens arealdel og at arealbruken på bakken tilpasses de høydebegrensningskrav som følger av restriksjonsplanen.

## 7) Oppdatert oversikt over andre myndighetstillatelser

**Tabell 7. Oversikt over ulike myndighetstillatelser som berører Kirkenes lufthavn (jf. vedlegg)**

Type tillatelse	Ansvarlig myndighet	Status / Dato	Kommentar / relevant forskrift el. Lovverk
Utslippstillatelse for kjemikalier i fm. flyavising og baneavising	Fylkesmannen i Finnmark	Tillatelse datert 03.01.05	PIA historisk 200500071
Utslippstillatelse for brannøvingsfelt	Fylkesmannen i Finnmark	Tillatelse datert 31.03.95	
Utslippstillatelse for avløpsvann	Fylkesmannen i Finnmark	Tillatelse datert 05.08.93, med tillegg 06.01.94	Forsvaret innehar tillatelse til å benytte Avinors spillvannsledning
Tillatelse til oppbevaring av brannfarlig vare	Sør-Varanger kommune	Tillatelse datert 07.09.01	Gjelder 15.000 liter C-væske
Områder med forurenset grunn	Miljødirektoratet (overført til FM)	Område ved nedlagt brannøvingsfelt registrert i Miljødirektoratets database	Gjennomført opprydningstiltak i 1997

Mrk. kun tillatelser / informasjon som er endret etter forrige konsesjonssøknad er vedlagt søknaden.

## 8) Liste over vedleggene

1. Avinor – organisasjonskart
2. Avinor – årsrapport med resultatregnskap for konsernet for 2013
3. Avinor – resultatregnskap for Kirkenes lufthavn for 2013
4. Eiendomskart og eiendomsoversikt for Kirkenes lufthavn, datert 2014.
5. Trafikkprognoser for Kirkenes lufthavn, TØI arbeidsdokument datert juli 2014.
6. Kart over lufthavna i målestokk (A3 format)
7. Støysoner etter T-1442 for Kirkenes lufthavn, Kirkenes. SINTEF IKT 2008
8. Utslippstillatelse for fly- og baneavisinguskjemikalier på Kirkenes lufthavn, datert 03.01.05