

Avinors beredskapsrolle i krise/krig – forholdet til Rygge lufthavn

Beredskapsloven og luftfartsloven danner utgangspunkter for Avinors rolle i krise/krig. Samferdselsdepartementet har iht dette regelverket gitt føringer for hvordan Avinor skal understøtte Forsvarets behov. Føringene er nedfelt i Sivilt Beredskapssystem (SBS) og legger føringer for hvilke basistjenester Avinor skal levere for å understøtte det norske totalforsvaret.

Avinor samarbeider tett med Forsvaret for å sikre at de basistjenestene som er nødvendige for å understøtte Forsvarets behov opprettholdes og leveres på aktuelle lufthavner. Forsvaret er ikke avhengig av like omfattende tjenester i en slik situasjon som det sivile samfunn er i en ordinær driftssituasjon for å håndtere menneskemengder og bagasje/frakt. Krigen i Ukraina har tydelig vist at sivil flytrafikk ikke vil avvikles når krise/krig senario eskalerer. Vi erfarte også under pandemien at samfunnet tålte en betydelig reduksjon i mobilitet uten at dette ble vurdert til å endre samfunnets evne til å levere på kritiske områder.

NATO's utvidelse med Finland og Sverige som nye medlemsland vil øke alliansens samspill og kapasitet i Norden. Dette muliggjør en utnyttelse av kapasitet og infrastruktur i pressede situasjoner på tvers av landegrenser for å understøtte nødvendige behov både av militær og sivil karakter.

I denne sammenheng kan nevnes at både Rygge og Torp mangler tilgang til skinnegående transport. Dette medfører krevende logistiske utfordringer ift å få passasjerer og ansatte frem til flyplassene.

Et tydelig skille mellom sivile og militære lufthavner er fordelaktig i en eskalert krise/krigssituasjon. Krigens folkerett og annen lovgivning stiller krav til lovlig målutvelgelse i krig. Et tydelig geografisk skille mellom militære mål og sivile mål skal bidra til å beskytte sivile under krigshandlinger. En sterk sammenblanding vil øke faren for skade på sivile og bidra til en utvasking av juridiske grenser.

Det er forventet at militær aktivitet på Rygge vil øke. Slik vi forstår det vil USA etablere et fast fotavtrykk for å raskere kunne etablere operasjoner ut fra basen ved behov. Økt militær tilstedeværelse og potensielt flere militære flyoperasjoner vil vanskeliggjøre drift av sivile operasjoner og samtidig kunne etablere et uklart skille mellom disse operasjonene.

Bruk av landingsplass i en krisesituasjon vil kunne gjennomføres uten av det er nødvendig med statlig eierskap. Beredskapslovgivningen gir myndighetene råderett over arealene ved behov. Det er derfor etter vår vurdering ingen tydelig gevinst for samfunnet om Avinor tar eierskap over alternativ infrastruktur. Avinor mener at etablering av sikkerhetsbarrierer og redundant kapasitet på OSL vil gi en betydelig økt gevinst for samfunnet da det gir mulighet for mer effektiv utnyttelse av og trening av knappe ressurser slik som personell og mobilt utstyr.

Ved OSL er det gjennomført sikringsrisikoanalyser og Forsvarsbygg har utarbeidet skadevurderinger hvor man har beregnet skader på terminalen ved ulik bombelast og avstand. Iht dette er det utviklet og gjennomført sikringstiltak for å hindre større skader.

OSL har to parallelle rullebaner som sikrer god redundans. Det er også mulig å drifte på en bane, men med redusert kapasitet. I tillegg har en i gitte situasjoner benyttet en av taksebanene for avgang.

Lufthavna har i tillegg etablert en reservetårnløsning på en annen geografisk lokasjon. Dette gjør det mulig å yte inn- og utflygingstjeneste på kort varsel hvis hovedtårnet skulle være satt ut av drift. Det er etablert planverk for et operativt konsept for reserveløsningen som i tillegg omfatter flyparkering og MET-tjeneste.

Det er etablert sikringstiltak iht gjennomført sikringsrisikoanalyse for å hindre skader på terminalbygget. Det er etablert planverk for drift av terminalen når deler av den er satt ut av drift. Dette understøttes av at terminalen har to separate bagasjehåndteringsanlegg og to separate sikkerhetskontroller.

Det er derfor Avinors syn at så lenge eierskapet til en infrastruktur eller tjeneste er underlagt nasjonal kontroll og styring så vil ivaretagelse av kapasitetsforventinger ivaretas gjennom god og helhetlig beredskapslovgivning og lovgivning om nasjonal sikkerhet og er ikke avhengig av at Avinor har eierskapet til denne. Det er derfor vårt syn at samfunnet får en mer effektiv og robust transportinfrastruktur ved å understøtte robuste beredskapsløsninger på OSL enn ved å spre kapasiteter og ressurser ut over flere landingsplasser.

Oslo, 17. november 2021