



STORTINGET

Innst. 366 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:140 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Eirik Faret Sakariassen, Geir Pollestad og Siv Mossleth om stans av planer om flytting av kontrollsentralen på Sola

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre det klart overfor Avinor at et brudd med samlokalisering av Hovedredningssentralen og Kontrollsentralen på Sola ikke kan aksepteres, og at flytting av kontrollsentral og flygeledere til Røyken ikke må skje.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Representantforslag 140 S

(2020–2021) og statsrådens vurdering av forslaget i brev datert 22. mars 2021.

Komiteen peker på ansvaret Avinor har for det landsomfattende nettet av lufthavner for den sivile luftfarten, samt et samlet ansvar for flysikringstjenestene for både den sivile og militære luftfarten. Når det gjelder flysikringstjenestene, er det datterselskapet Avinor Flysikring AS som driver de tre kontrollsentralene i Bodø, Sola og Røyken. Komiteen viser til at man over de neste årene skal ta i bruk ny teknologi for undervegstjenestene. Dette med bakgrunn i at dagens teknologi er foreldet og trenger å bli skiftet ut.

Komiteen vil peke på at i en rapport som er utarbeidet av Avinor Flysikring, er et av forslagene å legge ned undervegstjenesten ved Stavanger kontrollsentral, som i dag ligger ved Stavanger lufthavn Sola, og at denne flyttes til og samlokaliseres med kontrollsentralen som ligger i Røyken.

Komiteen viser til at statsråden i sitt svar til komiteen peker på at en nedlegging/flytting ikke vil berøre de som jobber ved tårn- og innflygingstjenesten ved Stavanger lufthavn. Statsråden sier videre at det må gjennomføres opplæring og kompetanseoverføring, slik at flygeledere i tårn- og innflygingstjenesten som blir værende på Stavanger lufthavn, kan bistå Hovedredningssentralen på samme måte som i dag.

Komiteen viser også til at Industri Energi har sendt et brev til justis- og beredskapsministeren 4. februar 2021, hvor de uttrykker at:

«En flytting av kontrollsentralen fra Sola til Østlandet vil slå negativt ut både for helikoptersikkerheten og beredskapen på kontinentalsokkelen. Den daglige helikoptertrafikken vil ikke bli påvirket umiddelbart, men over tid vil flygeledernes nærhet til offshore helikopter-

miljøet og kompetansen deres om offshoreaktivitet forvitte.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at Avinor er organisert som et heleid statlig aksjeselskap, og at det etter aksjeloven § 6-12 er styrets ansvar å sørge for forsvarlig organisering av virksomheten. Organiseringen av kontrollsentralen på Sola faller inn under Avinors ansvarsområde.

Disse medlemmer merker seg imidlertid bekymringen i rapporten som statsråden viser til i sitt brev til komiteen, vedrørende utfordringer knyttet til kunnskapsoverføring og rekruttering av personell ved en eventuell flytting til Røyken. Rapporten viser også til at fjerning av lokal tilknytning mellom Hovedredningssentralen og Stavanger kontrollsentral vil kunne medføre redusert kapasitet og evne til å gjennomføre komplekse søk- og redningsoperasjoner på sokkelen. Disse medlemmer frykter på bakgrunn av dette at en slik endring vil svekke beredskapen og sikkerheten, både på norsk sokkel og i landet for øvrig. Disse medlemmer understreker at Stortinget og staten har et særlig helhetlig ansvar for sikkerhet og beredskap.

Disse medlemmer har stor respekt for styrets ansvar for forsvarlig organisering av virksomheten, men påpeker at en endret organisering fra Avinors side hovedsakelig er begrunnet i økonomi. At en beslutning basert på økonomi i tillegg skal fattes midt i en pandemi, med de utfordringene luftfarten og Avinor nå står i, synes merkelig for disse medlemmer.

Disse medlemmer forventer her at regjeringen følger opp bekymringene som har kommet fram rundt påvirkningen en eventuell flytting vil ha på sikkerhet og beredskap, og at dette er forhold som er helt avgjørende når beslutning skal fattes.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til statsrådets skriftlige svar til komiteen, datert 22. mars 2021. I svaret viser statsråden blant annet til Avinors økonomi. Han viser til at Avinor er sterkt rammet av konsekvensene av den pågående pandemien. Flertallet har forståelse for at Avinor i denne situasjonen trenger ekstraordinære tilskudd. Slike ekstraordinære tilskudd er bevilget ved flere anledninger, selv om hovedmålet er at selskapet skal være selvfinansierende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser videre til at det ble lagt til grunn for bevilgningen at Avinor gjennomfører tiltak for å redusere selskapets underskudd og legger til rette for effektiv drift, riktige investeringer og langsiktig lønnsomhet. Dette er mål disse medlemmer støtter. Disse medlemmer mener imidlertid at å bruke den ekstra-

ordinære pandemiens virkninger på selskapets økonomi som grunnlag for å gjennomføre disse endringene, ikke er veien å gå. Spesielt når disse medlemmer frykter at endringen vil svekke beredskapen og sikkerheten, både på norsk sokkel og i landet for øvrig. Situasjonen for Avinor og Avinor Flysikring må sees på uavhengig av pandemiens virkninger, og bare det er grunn nok til ikke å foreta den varslede mulige flyttingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet mener det er gode argumenter for å problematisere den planlagte flyttingen. Likefullt er det gode argumenter for at nedleggelsen av kontrollsentralen vil påvirke samarbeidet med Hovedredningssentralen negativt, når de ikke lenger er samlokalisert slik de i dag er på Sola.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at fagforbundet Industri Energi har uttalt seg negativt til planene, og mener den bekymring de uttrykker for innvirkningen planene kan ha på både helikoptersikkerheten og beredskapen på kontinentalsokkelen, må tillegges avgjørende vekt.

Flertallet mener det er viktig å lytte til både de berørte partene og de ulike fagmyndighetenes innspill i spørsmål om omstruktureringer. I denne saken er det også et tydelig lokalt ønske om at de foreslåtte omstruktureringene stanses. Flertallet støtter forslaget om at den foreslåtte flyttingen stanses, både av hensyn til de lokale argumentene og av hensyn til flysikkerheten i landsdelen, og særlig for offshorevirksomheten.

Komiteen understreker betydningen av å ta hensyn til tilbakemeldinger fra dem som saken gjelder, og som er ganske samstemte i at sikkerheten for de reisende vil bli dårligere over tid.

Komiteen viser til at Industri Energi påpeker i brevet til justis- og beredskapsministeren 4. februar 2021 at offshore helikoptertrafikk er vesentlig forskjellig fra ordinær ruteflytrafikk. De sier at offshore helikopter må fly forholdsvis lavt i krevende værforhold, mens rutefly stort sett flyr over været.

Komiteen mener at dersom man fjerner Stavanger kontrollsentrals rolle ved Hovedredningssentralen for Sør-Norge, vil det medføre redusert kapasitet og evne til å gjennomføre komplekse søk- og redningsoperasjoner på sokkelen.

Det er viktig at flygelederne har en nærhet til det operative helikoptermiljøet. På Sola finnes et av verdens sterkeste fagmiljø for offshore helikoptersikkerhet. Her finnes helikopterselskapene, oljeselskapene, Hovedredningssentralen, 330-skvadron, kontrollsentralen og simulatorsenter.

På denne bakgrunn fremmer komiteen følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre det klart overfor Avinor at et brudd med samlokalisering av Hovedredningssentralen og kontrollsentralen på Sola ikke kan aksepteres, og at flytting av kontrollsentral og flygeledere til Røyken ikke må skje.»

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen gjøre det klart overfor Avinor at et brudd med samlokalisering av Hovedredningssentralen og kontrollsentralen på Sola ikke kan aksepteres, og at flytting av kontrollsentral og flygeledere til Røyken ikke må skje.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. april 2021

Helge Orten

leder

Bård Hoksrud

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ISJ/imv

Vår ref
21/801-3

Dato
22. mars 2021

Vurdering av representantforslag 140 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Eirik Faret Sakariassen, Geir Pollestad og Siv Mossleth om stans av planer om flytting av kontrollsentralen på Sola

Jeg viser til representantforslag 140 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Eirik Faret Sakariassen, Geir Pollestad og Siv Mossleth om stans av planer om flytting av kontrollsentralen på Sola.

Avinor AS (Avinor) har ansvaret for et landsomfattende nett av lufthavner for den sivile luftfarten, og en samlet flysikringstjeneste for den sivile og militære luftfarten. Avinors flysikringstjenester er organisert i datterselskapet Avinor Flysikring AS (Avinor Flysikring). Avinor Flysikring driver blant annet tre kontrollsentraler (Bodø kontrollsentral i Bodø, Stavanger kontrollsentral på Sola og Oslo kontrollsentral i Røyken), samt kontrolltårn på lufthavnene med kontrollert luftrom.

Avinor Flysikring yter forskjellige typer flysikringstjenester. Relevante tjenester i denne sammenheng er undervegstjenesten, innflygingstjenesten og tårntjenesten:

- *Undervegstjenesten* har ansvaret for å kontrollere og overvåke flytrafikken i undervegsfasen, som er den fasen av en flyging der setebeltene normalt kan tas av.
- *Tårntjenesten* har ansvaret for å kontrollere og overvåke trafikken fra flyene forlater oppstillingsplassen, beveger seg på bakken og tar av, og motsatt.
- *Innflygingstjenesten* har ansvaret for å kontrollere og overvåke trafikken i inn- og utflygingsfasen, som omfatter fasen mellom undervegstjenesten og tårntjenesten.

Både ved undervegstjenesten, tårntjenesten og innflygingstjenesten er det flygeledere som har ansvaret for å kontrollere og overvåke flytrafikken.

Stavanger kontrollsentral har ansvaret for undervegstjenesten på Sør-Vestlandet, medregnet kontrollen av helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen sør for 63. breddegrad. Innflygingskontrollen til Stavanger lufthavn og Haugesund lufthavn, samt tårnkontrolltjenesten til Stavanger lufthavn leveres av flygeledere knyttet til tårn- og innflygingstjenesten ved Stavanger lufthavn.

Avinor Flysikring skal ta i bruk ny teknologi for undervegstjenesten de neste årene. Bakgrunnen er at dagens teknologi er foreldet og trenger å bli skiftet ut. Samtidig stiller myndighetene krav til den framtidige teknologien for undervegstjenesten. Kravene følger av EUs lovgivningspakke for et felleseuropeisk luftrom, som er tatt inn i norsk rett gjennom EØS-avtalen. Hensikten her er å bidra til en mer effektiv avvikling av flytrafikken i luftrommet over Europa.

I en overgangsfase mellom den gamle og den nye teknologien vil det være behov for større arealer for undervegstjenesten. Det har vist seg at det ikke er tilstrekkelig arealer til dette i dagens lokaler ved Stavanger kontrollsentral. Avinor Flysikring har i denne sammenheng vurdert tre ulike alternativer for en framtidig lokalisering av Stavanger kontrollsentral. Alternativene er enten å utvide dagens lokaler på Stavanger lufthavn og beholde dagens lokalitet, flytte til et annet sted i Stavanger-området, eller velge en samlokalisering med kontrollsentralen i Røyken.

En eventuell flytting av Stavanger kontrollsentral omfatter *ikke* tårn- og innflygingstjenesten ved Stavanger lufthavn. Flygelederne som i dag arbeider ved tårn- og innflygingstjenesten ved Stavanger lufthavn, vil ut fra dette ikke bli berørt av en eventuell flytting av Stavanger kontrollsentral.

Det er i dag et tett samarbeid mellom flygelederne ved Stavanger kontrollsentral og Hovedredningssentralen. Ved større ulykker er flygeledere fra Avinors kontrollsentral fysisk til stede hos Hovedredningssentralen for å koordinere lufttrafikken. Dersom undervegstjenesten flyttes, må bistanden til Hovedredningssentralen kunne overtas av flygeledere ved tårn- og innflygingstjenesten ved Stavanger lufthavn.

De ulike alternativene for en framtidig lokalisering av Stavanger kontrollsentral er vurdert i en rapport fra Avinor Flysikring, som ble lagt fram 17. mars i år. I arbeidet med rapporten har Avinor Flysikring hatt dialog med de mest berørte kommunene, medregnet Sola kommune og Stavanger kommune. Videre er Hovedredningssentralen, Luftforsvaret, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Nasjonal sikkerhetsmyndighet, Politidirektoratet, Babcock Scandinavian Air Ambulance, samt flere helikopterselskap og virksomheter tilknyttet oljeindustrien, bedt om å komme med innspill. Det er avholdt et eget møte mellom Hovedredningssentralen og Avinor Flysikring hvor det ble enighet om å avtale en samarbeidsform som ikke svekker beredskapen, uavhengig av lokasjon av kontrollsentralen. Fagforeninger og vernetjenesten har ellers vært involvert og deltatt i en referansegruppe.

Rapporten konkluderer med at det økonomisk mest gunstige alternativet for Avinor vil være å flytte undervegstjenesten ved Stavanger lufthavn, inkludert kontrollen av helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen, til Røyken. En forutsetning for en slik flytting er at Avinor Flysikring sørger for god opplæring og kompetanseoverføring, slik at flygeledere i tårn- og

innflygingstjenesten, som fortsatt blir værende på Stavanger lufthavn, kan bistå Hovedredningssentralen på samme måte som i dag.

Rapporten har ikke identifisert at det er risiko for at flysikkerheten vil bli svekket ved en flytting av undervegstjenesten til Røyken. Avinor viser til at selskapet har gode konsultasjonsordninger med flyoperatørene, og ifølge Avinor fungerer dette samarbeidet uavhengig av hvor virksomheten foregår. Rapporten har imidlertid avdekket en betydelig risiko for at en flytting til Røyken kan føre til manglende bemanning. Dersom dette alternativet blir valgt, må Avinor derfor sette inn særskilte tiltak for å sikre tilstrekkelig bemanning. Rapporten skal nå behandles videre av administrasjonen og styret i Avinor. Uansett utfall av framtidig lokalisering legger Avinor til grunn at sikkerhet og beredskap vil ha første prioritet.

Avinor er organisert som et heleid statlig aksjeselskap. Avinors organisering og tilknytningsform ble evaluert i St. meld. nr. 15 (2006–2007). I meldingen gikk den daværende regjeringen inn for at Avinor skulle fortsette som et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Stortinget sluttet seg til dette i Innst. S. nr. 242 (2006–2007). Organiseringen som aksjeselskap innebærer at det er styret som er ansvarlig for å organisere virksomheten på en hensiktsmessig måte. Det er dermed Avinors styre som avgjør saken om kontrollsentralen i Stavanger.

Jeg vil samtidig påpeke at luftfartsnæringen, inkludert Avinor, er hardt rammet av konsekvensene av pandemien. Det har vært et mål at Avinor skal være selvfinansierende. Som følge av pandemien har det vært behov for å bevilge midler til Avinor både 2020 – i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2020, jf. Prop. 117 S (2019–2020) og Innst. 360 S (2019–2020) – og i 2021, jf. Prop. 79 S (2020–2021) og Innst. 233 S (2020–2021). I forbindelse med disse bevilgningene har det blitt lagt til grunn at Avinor gjennomfører tiltak for å redusere selskapets underskudd og legger til rette for effektiv drift, riktige investeringer og langsiktig lønnsomhet.

Jeg vurderer at Avinor med denne utredningen har fulgt opp disse forventningene fra eier. Jeg har hatt tett dialog med Avinor i denne saken og legger til grunn at Avinor ikke gjennomfører tiltak som svekker sikkerheten og beredskapen.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi
Avinor AS

