

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Postboks 93
4791 LILLESAND
Norge

Vår ref.
22/02795-3

Vår dato:
23.06.2022

Deres ref.
2204796-2

Deres dato:
24.05.2022

Vår saksbehandler:
Alexander Løvar

Høringsinnspill fra Avinor AS - Veileder for innplassering av infrastruktur for mobilnett på offentlige arealer - Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Med henvisning til deres høring av 12.05.2022, og senere utsetting av frist for innspill datert 24.05.2022, ønsker Avinor-konsernet å komme med følgende innspill til veilederen:

Til dokumentets pkt 2 avsn.9. side 4.

Fremtidens mobilnett (5G) vil i stor grad kreve innendørs installasjoner for å gi tilfredsstillende dekning innendørs i større bygg. Ønsker derfor at avsnittet også presiserer at dette er med, se foreslåtte endring.

“Det finnes ikke bestemmelser i ekomloven eller andre regelverk som direkte regulerer innplassering av basestasjoner på offentlige bygg og grunn **og i offentlige bygg**. Slik innplassering er basert på avtale mellom netteier og kommune, fylkeskommune og annen offentlig virksomhet.”

Regner med at Avinor i denne konteksten regnes som offentlig virksomhet.

Avinor er opptatt av at det er mobiloperatørene selv som er ansvarlig for å bygge dekning for mobiloperatørenes egne frekvenser i offentlige bygg.

Avinor forutsetter også at mobil operatørene har det fulle og hele tekniske og økonomiske ansvaret for en slik utbygging og påfølgende drift og forvaltningskostnader.

Til dokumentets pkt. 4, 7 / deres spørsmål 1) 2) 4):

Avinor har i noe tid samarbeidet med NKOM og Luftfartstilsynet (LT) for å avklare mulige negative effekter av 5G-nett mot luftfart, da det er en kjent svakhet at 5G nettet kan forstyrre flyenes høydemåler (kontakt hos NKOM har vært Anja Vimme Skadal). [REDACTED]

[REDACTED] Det er derfor av stor viktighet at etableringen av 5G-nett ikke forstyrrer luftfarten i de områder som er kritiske ved innflygning og landing. Det jobbes fremdeles med å avklare hvor stort dette beskyttelsesområde bør være, ved NKOM og LT. Avinor har også forespurt

respektive etater om å gi oss et hjemmelsgrunnlag for derved at Flynavigasjonstjenesteyter gis rett til å kreve en radio-teknisk analyse og om nødvendig stanse etablering av 5G-basestasjoner i kritiske områder.

Inntil dette kommer på plass, har vi en delvis hjemmel i dagens lovverk og forskrifter omkring dokumentasjon ved søknad om installasjoner på eller omkring norske flyplasser (ref. flyplassenes BRA-kart [Building Restriction Area]). Ulempen ved dagens praksis som bygger på BRA-kart, er at restriksjonsområdene i disse ikke nødvendigvis samsvarer med kritiske områder som nevnt i avsnittet over; gitt at 5G-basene i større grad enn andre kommunikasjonsnett har betydelige utfordringer med uønskede side-lober til ønsket signal som ofte vil sende effekt rett opp i fly på innflygning.

For å ivareta Avinors ansvar som Flynavigasjonstjenesteyter må flysikringsanlegg sikres mot påvirkning fra bygninger og RFI kilder. Dette gjøres ved at det må utføres radiotekniske analyser for installasjoner innenfor flyplassenes definerte områder gitt i BRA-kart.

Avinor har utarbeidet «Installasjonsretningslinjer for UMTS, LTE, NR» som skal hjelpe netteier i å planlegge plassering og konfigurering av anlegg og dermed lette analyse og godkjenningsprosessen. Opplysninger om faktisk plassering av flysikringsanlegg innhentes fra Avinor ved behov. Installasjonsretningslinjene benyttes også til å dokumentere at installasjonen er i henhold til krav.

Til dokumentets pkt. 6 / deres spørsmål 8) 9) 10):

Avinor er en stor gårdeier hvor det tilrettelegges for en rekke virksomheter og for offentligheten generelt. Generelt er Avinor av den oppfatning at kostnader knyttet til en tjeneste, skal henføres til den aktuelle tjenesten. Kostnadene dekkes inn gjennom inntekter tjenestene genererer. Mobiloperatørene er tjenestetilbydere og har inntektsstrømmen fra tjenestene, og forutsettes derfor å eie all risiko, og dekke alle kostnader relatert til tjenesten de selger.

Spm.8) 9) 10): Avinor anbefaler at vederlaget for innplassering på offentlig bygg fastsettes ut ifra bruksverdi og merkostnader som påløper som en konsekvens av installasjonene knyttet til implementering (og senere drift og forvaltningskostnader), utover administrasjonskostnadene knyttet til utleien.

Dagens og fremtidens mobilnett krever store innendørs anlegg for at mobiloperatørene skal kunne levere en tjenestekvalitet som forventet i store bygningsmasser. Slike installasjoner har en stor inngripen i byggenes infrastruktur; slik som ved prosjektering, dokumentasjon, tilgang, service drift og vedlikehold, hensyntagende ved bygningsmessige endringer (lufthavnene kan nesten sees på som "levende organismer" som er i konstant forandring/ombygging/vedlikehold). Merkostnader knyttet til disse installasjonene som påløper byggherre/gårdeier må kunne tas tilbake i form av vederlag i en plasseringsleie-kontrakt med mobiloperatørene.

Leiepris for innvendige rom til utstyr, må kunne vurderes ut fra markedspris og krav til rommene hva gjelder tilgang/sikkerhet, brannforebyggende tiltak (krav til slukkemidler annet enn vann?), miljø i rommet slik som ventilasjon, temperatur (oppvarming/kjøling), luftfuktighet, og andre behov for infrastruktur (strøm/effektbehov, data-nettverk m.m.). Utvidelser som krever investeringer, vil også generere større kostnader til senere service/drift og vedlikeholdskostnader som må kompenseres gjennom leieavtale.

Hvorvidt det er behov for retningslinjer knyttet til prisfastsettelse av merkostnader for utleier knyttet til forholdene nevnt over, kan vurderes, for å søke en mer lik praksis, som vil kunne være forenkende i det lange løp.



Tjenesteleveranser Avinor gjør til mobiloperatørene, faktureres mobiloperatørene på lik linje (samme praksis) med tjenesteleveranser vi gjør til andre leietager på våre lufthavner. Dette er en praksis som også bør gjelde i den andre offentlige virksomheter opptrer som tjenesteleverandør.

Skulle det være behov for avklaringer, eller tilgang til ytterligere dokumentasjon som henvist til i dette brevet, vennligst kontakt meg.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Alexander Løvar

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.