



Deres referanse:

Vår referanse:
201602519-1 328.1

Sted, Dato
Ski, 30.06.2016

HØRINGSUTTAELSE FRA ØST POLITIDISTRIKT - NASJONAL TRANSPORTPLAN OG IVARETAKELSE AV POLITIETS OPPGAVER VED LANDETS HOVEDFLYPLASS 2018 TIL 2029

Innledning:

Vi viser til høringsdokument for nasjonal transportplan (NTP) for 2018 – 2029, med høringsfrist 1. juli 2016. Høringen er videreformidlet oss fra dere og grunnet tidshensyn sendes vårt svar direkte. Politidirektoratet er orientert om oversendelsen ved kopi.

Politiet er en viktig aktør ved landets hovedflyplass som direkte berøres av nasjonale planer for hovedflyplassen. Vi ser nå svært tydelig at politiet i for liten grad har vært involvert i den utvikling som har vært planlagt nøye over mange år. Vår uttalelse er derfor viktig å ta med seg i fastleggingen av den nasjonale transportplan: Vi synliggjør her de utfordringer politiet erfarer som en viktig premissleverandør av lovpålagte oppgaver ved landets hovedflyplass.

Øst politidistrikt har i dag ansvaret for polititjenesten ved Oslo lufthavn og i det daglige er det Gardermoen politistasjon som ivaretar disse. Politistasjonens oppgaver er i all hovedsak knyttet til luftfart og vil direkte påvirkes av føringene i NTP gjennom lovpålagte oppgaver knyttet til særlig:

- grensekontroll og
- spesiell politiberedskap og politiservice ved landets hovedflyplass.

Bakgrunn

Politiets tilstedeværelse ved Oslo lufthavn Gardermoen har vært fast siden åpningen i 1998. Polititjenesten der er "unik" i sin form av å være et objektpoliti. Den er lite sammenliknbar med øvrige polititjenester. Tjenestene som leveres er knyttet opp mot lufthavnens virksomhet og styres i stor grad av lover og regler knyttet til internasjonal luftfart. Det er derfor en utfordring å sammenligne stasjonens produksjon mot politiets andre tjenestesteder. Det kreves spesiell kompetanse og kunnskap for å utføre grensekontroll og beredskapsarbeid knyttet til lufthavnen, og denne kompetansen avhenger av erfaring med lufthavnrelaterte oppgaver. Politikraften er derfor sårbar dersom den blir for lav eller mangler kritisk kompetanse.

Øst politidistrikt

Politimesteren

Post: Postboks 3390, 1402 SKI

Besøk: Vestveien 16, 1400 SKI

Tlf: 64 85 16 00

Faks:

E-post: post.ost@politiet.no

www.politi.no

Med utgangspunkt i Avinors strategiplan for OSL, som er sammenfallende med forslagene i NTP, har politiet sett på nåværende situasjon i bla passasjertrafikken og hvordan den foresiåtte veksten vil påvirke politiets arbeidsoppgaver i tiden fremover. For å belyse dette opprettet Gardermoen politistasjon et eget prosjekt hvor oppgaver, ressurser og utvikling har vært under lupen. Prosjektet har fått navn "Gardermoen mot 2020". Erfaringer fra prosjektet legges til grunn ved denne høringsuttalelsen.

Hvordan påvirker Nasjonal Transportplan (NTP) politiets arbeid ved OSL?

Grensekontroll

En av Avinors uttalte strategier i forbindelse med T2-utbygging og opplæring er bla. at "Oslo lufthavn skal være topp 10 i Europa på ASQ" (Airport Service Quality). Passasjeropplevelsen bygger i høy grad på opplevd tilfredshet, og sentralt for å oppnå høy score er kort tid i kø. Både vi og OSL har over år erfart at grensekontrollen på Gardermoen er en risikofaktor for å nå dette målet, grunnet kritisk lav bemanning, som medfører til tider svært lange køer. Grensekontrolloppgavene kan ikke velges bort, men må gjennomføres etter gjeldende regler. Køene kan håndteres raskere med flere åpne passbokser, men dagens bemanning gir ikke rom for dette.

NTP høringsforslag fokuserer en betydelig økning av Schengen- og Non-Schengen flighter. Det fokuseres på større flytyper med plass til et betydelig høyere antall passasjerer. Det fokuseres også på flyt, kontroll og hurtighet. Det legges opp til krav om utvikling av en ny rullebane, og etter hvert en ny terminal. Ved flere store flytyper, som T2 legger til rette for, vil dette også medføre flere passasjerer som må gjennom grensekontroll. Kapasiteten i grensekontrollen er allerede under minimum og det er en klar underbemanning og ubalanse mellom ressurser og oppgaver. Ubalansen ble også påpekt gjennom Schengeninspeksjonen i 2011, uten at dette har medført endringer.

Sikkerhet og trygghet

Gjennom Avinorsystemet og direkte henvendelser til politiet, melder publikum om en opplevelse av sikkerhet og trygghet gjennom tilstedeværelse av uniformert politi i terminalen. Dette gjelder spesielt de periodene hvor politiet har vært bevæpnet i terminalen. Dagens bemanningsnivå av operative polititjenestepersoner på politistasjonen gir ikke rom for den grad av patruljering som Avinor forventer. Avinor forventer dedikerte patruljer avsatt til å utføre kontinuerlig patruljering i områdene som er sårbare for angrep. Med dette menes fotpatrulje i publikumsområdene. Det er også en klar forventning om rask respons til sikkerhetskontroll. I tillegg til forventninger kommer pålagte oppgaver som å håndtere vip/statsbesøk og IFSO (in flight security officers), i tillegg til øvrige politioppgaver ved lufthavnen.

Politiets kapasitet ved OSL – en risikofaktor

Prognosene til TØI tilsier 30 millioner reisende over Oslo Lufthavn i 2020. Avinors strategi er at lufthavnen skal vokse til en internasjonal "hub" og fortsatt være ledende på punktlighet. Dette innebærer en stor økning i non-Schengen og Schengen flyvninger hvor grensekontroll er pålagt. For å møte veksten bygger Avinor en ny utgående grensekontroll hvor man øker antall grensekontrollposisjoner fra 5 til 14. Dette innebærer for politiet at bemanningen må økes vesentlig for å bemanne flere posisjoner enn i dag, men det er uavkiart om det forventes og planlegges for at alle 14 posisjonen skal bemannes. Dagens bemanningssituasjon gir knapt nok rom for å bemanne 5.

I underlagsdokumentasjonen i prosjekt Gardermoen mot 2020 beskrives sakskjeden dersom uregelmessigheter oppdages i grensekontrollen. Behovet for en sterk 2.linjekontroll, transportkapasitet, etterforskere, jurister med kompetanse på utlendingsfeitet og operative mannskap til støtte ved hendelser, er stort. Politiets arealer er dimensjonert for trafikktallene i 2006, og har lenge vært en bekymring også i et HMS perspektiv. Misforholdet mellom ressurser og oppgaver har vært påpekt i Schengenevalueringen 2011. De avvik som ble rapportert inn er fortsatt på 2011 nivå, der i blant bemanningsnivå, manglende kapasitet på etterretning, profilering og dokumentgransking.

Vi vil understreke behovet for medarbeidere med god kompetanse på politiets ulike flyplassoppgaver og den risiko som ligger i for lav kapasitet. Det høye arbeidspresset på grensekontrollørene på lufthavnen har resultert i at mange velger å slutte. Flere går til Politiets Utlendingsenhet og Politidirektoratet som trenger deres kompetanse. Kompetanselekkasjen tar lang tid å fylle, og er vanskeliggjort av stort arbeidspress. Sykefraværet blant grensekontrollørene er i dag på over 15 %. Det meldes om stor grad av risiko "passblindhet" blant grensekontrollørene, som har for lange arbeidsøkter i grensekontroll uten mulighet for avløsning. Dokumentkontrollen blir svekket og man oppnår ikke kvalitativ god grensekontroll. Dette kan også bli en sikkerhetsrisiko for Norge, idet man da ikke har kontroll på sikker id mv. Det er derfor vanskelig å se for seg at det med fremtidens økning i passasjertallet skal kunne skje på en forsvarlig måte uten kraftig økning i bemanning, kompetanse, arealer og ressurser.

OSL har i dag en punktlighet som gjør dem ledende sett mot konkurrerende lufthavner. Politiet ser ikke at den predikerte veksten kan fortsette uten at dette vil gå ut over køer, service fra politiet og responstid til pålagte oppgaver, med mindre det planlegges for en tilsvarende styrkning av Gardermoen politistasjon. De pålagte oppgaver følger et internasjonalt regelverk med hensikt å sikre luftfarten (security og safety aspektet). Politiet vil med stadig nedbygging av bemanning og ressurser påvirke Avinors satsning negativt. "Godt nok" begrepet holder ikke i en internasjonal lufthavn med strenge rammer og retningslinjer. Oslo Lufthavn sendte i 2011 brev til Justis- og beredskapsdepartementet og Politidirektoratet. De uttalte at OSL frykter at politiets bemanningskrise vil være til hinder for videre vekst. Dette er gjeldende også i dag.

Avinor svarer til Samferdselsdepartementet, mens politiet er underlagt Justis- og Beredskapsdepartementet. Spørsmålet vi ønsker søkeis på er i hvilken grad de nevnte departement kommuniserer omkring de følger NTP har for justissektoren hva angår landets hovedflyplass? Hvilke ressurser må være tilgjengelig for at politiet skal kunne levere den tjenesten som kreves, for ikke å være til hinder for vekst.

Regjeringens etappemål S2 om å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanetransport, lufttransport og sjøtransport er gledelig lesning, men det er viktig å merke seg at politiet er en viktig premissleverandør inn i dette arbeidet. Det er et nært og svært godt samarbeid mellom Avinor og Gardermoen politistasjon. Utgangspunktet for en videre utvikling av samarbeidet i sikkerhetsøyemed er svært godt, men det må være samsvar mellom politiets ressurser og økningen for øvrig. Politiet ønsker å være en aktiv aktør i det forebyggende arbeidet knyttet til sikkerhet og beredskap i tillegg til kriminalitetsbekjempelse. Det er en kjensgjerning at flere reisende og ansatte vil generere risiko for økt kriminalitet.

En av politiets største utfordringer ved lufthavnen sett i et kriminalitetsforebyggende lys, er insiderproblematikken/ansattkriminalitet. Dette er en potensiell stor trussel mot sikkerheten i lufthavnen, noe politiet og luftfarten generelt ønsker å bli enda bedre på. Flere ansatte vil

generere behov for bedre teknologi og ressurser til å kunne jobbe med disse oppgavene. Grensekryssende kriminalitet forventes å øke med et økt passasjerantall. Åpne områder i handleområdene gir et potensiale for mer vinningskriminalitet på terminalen. Aktiv tilstedeværelse, aktiv bruk av teknologi (kamera etc) vil være nødvendig for å kunne avdekke, forhindre og forebygge uønskede hendelser ved landets hovedflyplass.

Avslutning:

Politiet ved Oslo lufthavn ser alle fordelene ved en vekst som NTP foreslår, og den samfunnsøkonomiske gevinsten dette medfører er klar. Det er både vilje og motivasjon til å drifte en svært god polititjeneste ved lufthavnen, men en ser at dagens ressursnivå og manglende forståelse for politiets oppgaver ved landets hovedflyplass er en utfordring. Politiet ved lufthavnen ønsker å være en aktiv aktør, både i kontrolløyemed, beredskapsøyemed, kriminalitetsforebyggende øyemed og ikke minst i serviceøyemed. Politiet ved lufthavnen ønsker å være den aktøren samfunnet forventer. Slik dagens situasjon fremstår, er Gardermoen politistasjon bekymret for at politiet vil kunne være et begrensende ledd for å nå uttatte mål og nå de samfunnsøkonomiske gevinstene som nevnes.

Parallelt med utarbeidelsen av Nasjonal transportplan foreslås det at det foretas en konsekvensutredning over hvordan ønsket vekst i reisende, ansatte og infrastruktur ved Oslo lufthavn påvirker forventningene, oppgavene og omfanget politiet står ovenfor. Slik kan man tidlig planlegge for oppbemanning av kritisk viktig arbeidskraft, til riktig tid og med riktig kompetanse, og gjerne også kunne lage en langsiktig bemanningsplan som følger budsjettprosessene. Dette vil skape forutsigbarhet i alle ledd. Kortsiktige løsninger med å hente inn arbeidskraft fra politiet for øvrig for å dekke perioder med stort press er lite hensiktsmessig. Distriktene generelt innehar ikke kompetanse eller kunnskap om lufthavnsoppgaver, og det tar tid å opparbeide seg dette. Tett samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet gjennom eksempelvis en luftfartsgruppe ville tidlig kunne påpeke utfordringer som nevnt over. En slik gruppe eksisterte i Justisdepartementet ved åpningen i 1998 og ble overført til POD etter hvert. Denne gruppen ble etter hvert borte. Dialog mellom Gardermoen politistasjon/Øst politidistrikt og direktorat/departement vanskeligjøres uten en slik faggruppe.

Avinor er en stor aktør under Samferdselsdepartementet, noe som påvirker lokal politistasjon på lufthavnen i stor grad. Dette betyr mange ledd som skal ha informasjon før den kommer frem dit opplysningene skal behandles. Denne utfordringen bør, slik vi ser det, være en del av en eventuell konsekvensanalyse for å kunne utarbeide klare og tydelige retningslinjer for kommunikasjon knyttet til rene luftfartsutfordringer hvor både Samferdselsdep og Justisdep har store aksjer.

Gjennom vårt prosjekt "Gardermoen mot 2020" er det en rekke forslag på hvordan politiet kan imøtekomme kommende krav, forventninger og utvikling. Hovedtrekket er først og fremst et riktig antall ressurser for å kunne løse oppgavene, men også metoder og bruk av teknologi som gjør det mulig å jobbe smartere og mer effektivt for å løse samfunnsoppdraget ved landets hovedflyplass. Gardermoen politistasjon vil tilstrebe å få til en slik satsning, men må dimensjoneres i forhold til objektet og gis rammer som muliggjør dette arbeidet. Politiet ved lufthavnen ønsker å følge og delta i utviklingen, og ser frem til å kunne løse utfordringene i godt og nært samarbeid med lufthavneier respektive departement og direktorat og selvstendig egen organisasjon.

Med hilsen



Jon Steven Hasseldal
politimester

Kopi til:
Justis- og beredskapsdepartementet
Politidirektoratet