

Notat

Saksbehandler

Nina Tøgersen Allstrin, tlf. 95875899

Dato
21.02.2023

Referanse
22/11686-11

Høring - søknad om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Frøya flyplass, Flatval

1. Innledning

Luftfartstilsynet har på høring søknad om fornyelse av konsesjon for Frøya flyplass, Flatval.

Vi ber om at uttalelser til høringen blir sendt til Luftfartstilsynet **innen 24. mai 2023**.

Høringsinnspill kan sendes til Luftfartstilsynet på e-postadresse postmottak@caa.no, og merkes med saksnummer 22/11868.

Høringen er åpen for alle. Vi ber om at høringsinstansene selv vurderer om høringen burde videreformidles til andre aktuelle interessenter.

2. Nærmere om sakens bakgrunn og søknaden

Salmar ASA (org. nr. 960514718) søkte i brev datert 30. januar 2023, blant annet om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Frøya flyplass, Flatval.

Frøya flyplass DA har hatt konsesjon for landingsplassen med varighet frem til og med 11. februar 2023. Salmar ASA kjøpte flyplasseiendommen i 2017, og Frøya flyplass DA ble avviklet etter dette. Det er opplyst for Luftfartstilsynet at det hele tiden var selskapets forutsetning og ønske at konsesjonen skulle overføres til Salmar ASA, med de rettigheter og plikter det innebærer. Konsesjonen ble imidlertid formelt overført til Salmar ASA først ved Luftfartstilsynets vedtak 8. februar 2023. I dette vedtaket besluttet også Luftfartstilsynet å midlertidig forlenge konsesjonen for flyplassen frem til søknaden om fornyelse av konsesjon er ferdig behandlet.

Salmar ASA skriver i søknaden at de etter kjøpet av flyplassen satte i gang en reguleringsprosess for utvidelse av rullebanen og sikkerhetssonen rundt, da det var behov for å utvide rullebanen. Denne reguleringsplanen ble godkjent i 2021, og arbeidet med utvidelsen er nå påbegynt.

I søknaden er det beskrevet at landingsplassen er til privat bruk, og til stor nytte for aktører i det lokale næringslivet. Det beskrives at landingsplassen også vil være viktig for videre næringsutvikling og matproduksjon på Frøya og Hitra.

Salmar ASA søker om et trafikkomfang på 300 flybevegelser per år, begrenset til 20 flybevegelser per uke. Flyplassen vil bli brukt hele året og hele døgnet, til VFR-flygning og ikke til flygning etter instrumentflygeregler. Etter utvidelse av landingsplassen vil flyplassen bli utstyrt med lys for mørke operasjoner, men ikke for IFR-flygning.

Det vises for øvrig til kopi av søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på www.luftfartstilsynet.no, under fanen «Høringer».

3. Konesjonsregelverket

Alle som vil anlegge, drive eller inneha en landingsplass skal som hovedregel inneha konsesjon, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (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 forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1 – heretter konsesjonsforskriften) § 1 bokstav b, som lyder:

«Formålet med forskriften er:

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 privat bruk gis i medhold av konsesjonsforskriften § 15, som hovedregel for en periode på 10 år.

I konsesjonsforskriften § 14 stilles det krav til opplysninger som skal utgjøre det faktiske grunnlaget for saken.

4. Høringen

4.1. Innledning

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene om en bredt anlagt vurdering av flyplassens drift opp mot allmenne hensyn, med særlig vekt på de hensyn som er tatt inn i konsesjonsforskriften § 1 bokstav b.

Ved siden av de forholdene høringsinstansene eventuelt selv ønsker å ta opp, ber vi om at det i uttalelsene tas stilling til de forhold som fremheves i pkt. 4.2 flg.

Samtlige høringsdokumenter er tilgjengelige på www.luftfartstilsynet.no, under fanen «Høringer».

4.2. Forholdet til kommunal arealplan

Det følger av luftfartsloven § 7-6 tredje og fjerde ledd at konsesjon som hovedregel ikke kan gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven.

I søknaden er det opplyst at det er utarbeidet en egen reguleringsplan for flyplassen, og at flyplassen er etablert i samsvar med gjeldende reguleringsplan for området.

4.3. Landingsplassens miljøpåvirkning

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

Siden søknaden gjelder fortsettelsen av en etablert virksomhet, og vi ikke kjenner til endrede miljøforhold i området, antar Luftfartstilsynet at en fornyelse av konsesjonen ikke vil komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven, eller at det er grunnlag for nærmere undersøkelser etter loven. Vi viser i denne sammenhengen til at søker har utredet landingsplassens miljøpåvirkning i forbindelse med reguleringsarbeidet for utvidelsen av landingsplassen, og lagt ved flere relevante dokumenter i søknaden. Søker har blant annet opplyst at det i forbindelse med reguleringsarbeidet for

utvidelse av landingsplassen ble utarbeidet en planbeskrivelse med konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse for tiltakene. I tillegg ble det utarbeidet flere rapporter og gjennomført prøvetakinger knyttet til tiltakenes miljøpåvirkning.

Søker viser til at det av de vedtatte planbestemmelsene fremgår at det er satt en rekke krav til tiltaket for å hindre forurensning og sikre naturmangfoldet best mulig. Det er blant annet satt bestemte krav i reguleringsbestemmelsene til ivaretagning av vegetasjon og terreng, samt at det skal vurderes behov for etablering av sedimenteringsbasseng under anleggsarbeidet, det skal vurderes om det etableres kulvert som binder de to delene av Nordre Korstjønna sammen slik at akvatiske organismer kan ta seg igjennom, andre vannveier skal holdes åpne og det skal etableres et tydelig vannløp langs nordsiden av planlagt rullebane. Etter det søker opplyser er flere av disse tiltakene allerede iverksatt, eller besluttet iverksatt.

Videre viser søker til at det ble satt krav om at det skal gjennomføres kjemiske og økologiske undersøkelser i vannforekomsten ved flyplassen før og etter utvidelsen er gjennomført, hvor økologiske parameter er bunndyr, fisk og begroingsalger, og kjemiske parameter er oksygenforbruk, drivstoff/olje (fra evt. lekkasjer), spor av glykol (fra avising av fly), spor av fomiater (fra avising av bane) og oljekomponenter og perfluorerte stoffer fra evt. brannøvelser.

Landingsplassen ligger i tilknytning til en motorsportbane. I 2018 fikk søker utarbeidet en samlet støyrapport for landingsplassen og motorsportbanen. Støyberegningen er blant annet basert på det omsøkte antallet flybevegelser. Det følger av rapporten at støysonen rundt flyplassen blir svært begrenset på grunn av det lave antallet flybevegelser per dag. Det ligger ikke noen støyfølsom bebyggelse innenfor gul og rød støysoner for flyaktiviteten. Støyberegningen tilsier at støyen fra aktiviteten ved flyplassen ikke er veldig belastende for omgivelsene.

Etter Luftfartstilsynets vurdering er landingsplassens påvirkning på omgivelsene kartlagt på en grundig måte, og det synes i tillegg å være iverksatt hensiktsmessige tiltak for å redusere påvirkningen på miljøet. Dersom høringsinstansene mener at det foreligge forhold som nødvendiggjør en nærmere vurdering, ber vi om at det spilles inn sammen med det konkrete kildegrunnlaget kommentaren bygger på.

4.4. Konesjonsvilkår

Det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår bygger på Luftfartstilsynets alminnelige praksis og mal for vilkår, og opplysninger i søknaden.

I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen satt til maksimalt 300 flybevegelser per år, begrenset til 20 per uke. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De angitte flybevegelsene omfatter all aktivitet på flyplassen.

Rammen for trafikkomfanget er absolutt. Dersom det i konsesjonsperioden er aktuelt med et høyere antall flybevegelser, må konsesjonen først endres.

For øvrig viser vi til utkastet til konsesjonsvilkår.

Med vennlig hilsen

Nina Beate Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Nina Tøgersen Allstrin
juridisk rådgiver