

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Astrid Nordahl

Telefon direkte:

Vår dato: 16.05.2024

Vår referanse: 23/18888-5

Deres dato:

Deres referanse:

Høring – søknad om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Oppdal flyplass, Fagerhaug

1. Om høringen

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Midtnorsk Fly- og Luftsportsenter AS (heretter MFL) om fornyelse av konsesjon for Oppdal flyplass, Fagerhaug.

Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen **15.08.2024** på e-postadresse postmottak@caa.no, og merkes med saksnummer 23/18888

Høringen er åpen for alle. Vi ber om at høringsinstansene selv vurderer om høringen burde videreformidles til andre aktuelle interessenter, for eksempel om høringen burde legges ut for lokal kommunal høring før eventuell uttalelse gis.

2. Sakens bakgrunn og søknaden

MFL (org. nr. 858233062) søkte i brev datert 16. april 2024 om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Oppdal flyplass, Fagerhaug.

MFL fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 20. januar 2005 fornyet konsesjon til å drive og inneha Oppdal flyplass, Fagerhaug. Konsesjonen ble gitt med 10 års varighet, frem til og med 1. januar 2015.

MFL søkte i brev datert 16. juni 2014 om fornyelse av konsesjonen.

Ettersom konsesjonssøknaden ble sendt til Luftfartstilsynet tidligere enn seks måneder før utløp av gjeldende konsesjon ble gjeldende konsesjon fra 2005 automatisk forlenget frem til konsesjonssøknaden ble ferdigbehandlet, jf. forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (heretter konsesjonsforskriften) § 14 tredje ledd.

Søknaden ble sendt på offentlig høring i oktober 2014. Etter utløp av høringsfristen i januar 2015 ble det ved en inkurie ikke fattet endelig vedtak. Flyplassen driftes derfor i dag med konsesjon fra 2005. I august 2023 besluttet Luftfartstilsynet å starte konsesjonsprosessen på nytt og ba derfor MFL om å fremme ny søknad.

I e-post datert 16. april 2024 søkte MFL om fornyet konsesjon.

Overordnet ønsker søker å videreføre aktiviteten ved flyplassen, og legge til rette for at aktiviteten kan foregå over noe større tidsrom enn i dag. Samtidig ønsker man å gjøre aktiviteten ved flyplassen mer forutsigbar ved å konkretisere åpningstider og restriksjoner knyttet til disse i større grad enn i dag.

Tomten hvor flyplassen ligger eies av Oppdal kommune. Kommunen har gitt Midtnorsk Fly- og luftsportsenter AS en langsiktig vederlagsfri leieavtale på tomten på 45 år, gjeldende fra 10. juli 1990 til 10. juli 2035.

Flyplassen er til privat bruk. MFL søker om fornyelse av konsesjon på tilnærmedesvis samme vilkår som i foregående periode. Flyplassen vil bli benyttet til flere formål, bl.a. til luftsport (sportsfly, motorfly, seilfly, fallskjermhopping), samt nærings- og taxifyging.

I gjeldende konsesjon fra 2005 er det ikke satt et øvre tak på antall flybevegelser. I henhold til dagens konsesjonspraksis vil det i vilkårene bli fastsatt hvor mange flybevegelser som kan tillates. Konsesjonshaver søker om konsesjon for et trafikkomfang på 4000 flybevegelser per år og inntil 500 flybevegelser per uke. I 2023 var det total 1758 flybevegelser på flyplassen.

I gjeldende konsesjon er det fastsatt relativt detaljerte åpningstidsbestemmelser. (Gjeldende konsesjon med tilhørende vilkår følger vedlagt). I søknaden om forlengelse ber søker om noe utvidede åpningstider for alle typer aktivitet. Hovedvekten av aktivitet vil ifølge søker foregå vår, sommer og høst, men taxi- og næringsflyging kan forekomme gjennom hele året. Flyplassen er utstyrt med belysning og er godkjent for bruk på natt.

Det søkes om følgende åpningstider:

Flygning i forbindelse med fallskjerm- og seilflyaktivitet:

- o Mandag – fredag 08:00 til 21:00 (2 timer lengre enn i dag)
- o Lørdag 09:00 til 19:30 (2.5 timer lengre enn i dag)
- o Søn- og helligdager 12:00 til 20:00 (samme som nå)

Annen privat flyaktivitet:

- o Mandag – lørdag 07:00 til 22:00 (samme som nå)

o Søn- og helligdager 07:00 til 22:00 (7 timer lengre enn i dag)

Påskeaften og pinseaften skal flygingen opphøre kl. 1600. Landingsplassen kan ikke benyttes 1. nyttårsdag, 1. påskedag, 2. påskedag, 1. mai, 17. mai, 2. pinsedag, julaften, 1. juledag og 2. juledag. I perioden fra og med 1. februar til og med 2. pinsedag skal det være minst én flygefri helg. Søker mener endringene i åpningstider vil gi mer forutsigbarhet på flygefrie dager for berørte, i forhold til dagens konsesjonsvilkår. (Mindre endringer i forhold til dagens vilkår).

Søker foreslår at nærings- og taxifyving kan foregå uavhengig av åpningstidsbegrensningene. Det samme ønskes for ambulans-, politi-, og søk- og redningshelikopter.

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

3. Konsesjonsregelverket

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 samsvar med konsesjonsforskriften § 15 som hovedregel for en periode på 10 år.

I konsesjonsforskriften § 14 stilles det krav til opplysninger som skal følge søknaden.

4. Høringen

4.1 Innledning

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene om en bredt anlagt vurdering av landingsplassens 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 momentene som er omtalt i pkt. 4.2 flg.

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. Konsesjon kan likevel gis i strid med arealplaner dersom vedkommende plan- og bygningsmyndighet samtykker til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden.

Søker har opplyst at området er definert som lufthavn i Oppdal kommuneplans arealdel 2019-2030 og at det ikke er noen indikasjoner på at dette arealformålet vil endre seg.

Etter Luftfartstilsynets vurdering vil en fornyelse av konsesjonen ikke være i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven.

4.3 Forholdet til naturmangfoldloven

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, er det vanskelig for Luftfartstilsynet å se at en fornyelse av konsesjonen vil komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven, eller at det er grunnlag for nærmere undersøkelser etter loven.

Luftfartstilsynet antar imidlertid at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området, og landingsplassens mulige innvirkninger på dette. Dersom det er slike forhold som høringsinstansen mener nødvendiggjør en nærmere vurdering, ber vi om en særlig kommentar om dette, ved siden av oversendelse av det konkrete kildegrunnlaget kommentaren bygger på.

4.4 Støy

Det følger av konsesjonsforskriften § 14, første ledd, bokstav d, jf. § 11, tredje ledd, at støyberegning i medhold av Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging- T-1442, i utgangspunktet skal være en del av søknaden. Dersom det ikke har skjedd store endringer i trafikkomfang eller andre støyrelaterte forhold knyttet til landingsplassen er det ikke blitt stilt krav om ny støyberegning ved fornyelse av konsesjon. I samsvar med § 11, tredje ledd, andre punktum, kan luftfartstilsynet uansett dispensere fra krav om støyberegning. Siste støyberegning er fra 2002 (vedlagt søknaden) og er basert på et lavere trafikkvolum enn det konsesjonshaver søker om.

Det følger av Luftfartstilsynets veiledning for søknad om konsesjon for landingsplass, at bakgrunnen for dispensasjonsadgangen er at det reelle behovet for støyberegninger kan variere fra sak til sak. Det ene ytterpunktet vil være landingsplasser nær støyømfintlig bebyggelse, hvor støyberegninger klart bør være en forutsetning for å få vurdert en konsesjonssøknad. Motsatt ytterpunkt vil være avsidesliggende landingsplasser, hvor støyberegninger ikke spiller en sentral rolle for de lokale myndigheters syn på saken i

høringsrunden. I tillegg kommer det forhold at støyberegninger etter Retningslinjene T-1442 kan utgjøre en vesentlig kostnad, særlig for mindre operatører.

MLF har lagt ved støyberegning fra 2002 og samtidig søkt om dispensasjon fra kravet om ny støyberegning med følgende begrunnelse:

- All aktivitet utføres med tilsvarende eller mindre støyende fly enn ved tidspunktet støyberegning ble utført i 2002. Eksempelvis var fallskjermfly for boogier et to-motors Antonov AN-28, nå benyttes en en-motors Cessna Caravan, og slepefly for seilfly var et Piper PA-28 Pawnee motorfly, nå et Dynamic WT-9 sportsfly.
- Oppdal flyklubb har avsluttet sin skolevirksomhet, noe som har resultert i en markant nedgang i touch-and-go-runder på flyplassen.
- Konsekvenser av covid-pandemien i kombinasjon med prisøkninger har resultert i markant lavere fallskjermmaktivitet.
- Flyplassen har innført egne støysoner som alle flygere skal unngå. Disse er publisert i flyplassens brukerhåndbok, og løftes alltid på styremøter i tillegg til at besøkende piloter briefes om føringene.
- Oppdal kommune anbefalte å ikke kreve ny støyberegning i 2014, og aktiviteten har gått ned etter dette.
- En ny støyberegning vil utgjøre en vesentlig kostnad for en operatør som Midtnorsk Fly- og Luftsportsenter AS.

Da støyspørsmålet var sentralt både i 2005 og i høringsuttalelsene i 2015 ber vi høringsinstansene gi en særskilt tilbakemelding knyttet til søknaden om dispensasjon fra kravet om støyberegning.

4.5 Konesjonsvilkår

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

I tråd med søknaden er trafikkomfanget for konsesjonen satt til 500 flybevegelser per uke, begrenset til 4000 per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 4000 flybevegelsene vil omfatte all aktivitet på landingsplassen, dvs. kommersiell trafikk, ambulanseflyginger, skoleflyginger og andre typer GA-flyginger. Såkalt «touch and go» gjelder som to flybevegelser.

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 det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår.

Med vennlig hilsen

Finn Owen Meling
Fagansvarlig
Direktoratsavdelingen

Astrid Nordahl
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Kopi til: MIDTNORSK FLY OG LUFTSPORTSENTER AS, MIDTNORSK FLY OG
LUFTSPORTSENTER AS - Helge Titlestad