

Jf. adresseliste

Saksbehandler: Finn O. Meling

Telefon direkte: 45427874

Vår dato: 24.07.2017

Vår referanse: 16/10608-11

Norge

Deres dato: 10.03.2017

Deres referanse: Bård Kjesbu

Høring - søknad om konsesjon for Sauda helikopterlass

Helitrans AS (org 980 313 360) søkte 10.03.2017 om konsesjon for å anlegge, drive og inneha en ny landingsplass for helikopter på Birkeland i Sauda.

1. Nærmere om sakens bakgrunn og søknaden

Helitrans AS er et selskap som leverer helikoptertjenester, og som har hovedbase i Trondheim. Selskapet opplyser i søknaden om at de i flere år har flydd mye i Sauda-området, og at de ønsker å etablere en sekundærbase for selskapets virksomhet i Sauda.

Landingsplassen er tenkt plassert på adressen Birkelandsvegen 106. Tinglyst eier av eiendommen er Sauda Auto AS, men Helitrans AS har fått tinglyst retten til å ha en helikopterbase på avmerket område på eiendommen. Det foreligger samtidig planer om å sette opp en hangar ved landingsplassen. Søker opplyser om at eiendommen er regulert for industriformål i kommunens reguleringsplan.

Landingsplassen skal være til privat bruk, og den er tenkt å være åpen for bruk i dagslys etter visuelle flygereglene (VFR), hele året. Søker opplyser at aktuelle helikopter for daglig bruk vil være Airbus H125 og H130, og at selskapet for øvrig disponerer helikopter av typen Robinson R44. Antall flybevegelser er estimert til 40 pr uke, tilsvarende cirka 2000 pr år.

Søker skriver at landingsplassen ikke skal benyttes til internasjonal luftfart.

2. 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.

Vår dato
24.07.2017

Vår referanse
16/10608-11

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 §§ 7 til 11, jf § 6, fremkommer de krav til opplysninger som skal følge med søknaden. Dette gjelder opplysninger om navnet på landingsplassen, om konsesjonssøker, om området det landingsplassen skal ligge, om landingsplassens anvendelse og utvikling, samt krav om konsekvens-/miljøutredning.

3. Høringen

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

Ved siden av de forhold høringsinstansene eventuelt selv ønsker å ta opp, ber vi om at det i uttalelsene tas stilling til de forhold som fremheves i pkt. 3.1 flg.

3.1 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 arealplan dersom vedkommende plan- og bygningsmyndighet samtykker til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden.

Ut fra de opplysninger som følger søknaden, oppfatter Luftfartstilsynet at etablering av helikopterplassen er i samsvar med gjeldende reguleringsbestemmelser for området, ettersom området skal være regulert for næringsformål.

3.2 Forholdet til naturmangfoldloven

Ved vurdering av konsesjonssøknaden vil Luftfartstilsynet se hen til lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12, jf. § 7.

Luftfartstilsynet er ikke kjent med spesielle naturforhold i området som burde tas hensyn til i denne sammenheng. Søker har svart på en standardisert mal for miljøutredning at det regnes som lite sannsynlig at tiltaket vil kunne medføre vesentlige ulemper for miljøet.

Vi regner imidlertid med at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området, og landingsplassens mulige innvirkninger på dette. Om det er slike forhold som man mener nødvendiggjør en nærmere vurdering, bes det om en særlig kommentar om dette ved siden av oversendelse av det konkrete kildegrunnlaget kommentaren bygger på.

3.3 Støy

Når det gjelder støy, så har søker lagt ved en støyrapport utarbeidet av SINTEF i oktober 2016. Denne rapporten baserer seg på flygning med helikoptertypen Airbus H125. Det er estimert 40 flybevegelser pr uke, med flygning på dagtid (mellom kl. 07 og kl. 19). Rapporten viser på dette grunnlag støysoner som er av en slik utbredelse at de ikke omfatter bygninger med støyømfintlig bruksformål.

Luftfartstilsynet tar derfor utgangspunkt i at en konsesjon med 2000 flybevegelser i løpet av en tolv månedersperiode ikke vil medføre en uakseptabel grad av støy. Det må da imidlertid forutsettes at inn- og utflygninger skjer i henhold til de traseer som støyrapporten bygger på, og at flygninger skjer mellom kl. 07 og kl. 19.

Konsesjonssøker har pr telefon opplyst til Luftfartstilsynet at det absolutte flertallet av flygninger vil skje i tidsrommet mellom kl. 07 og kl. 19, men at det også kan være behov for å foreta flygninger på kveldstid etter kl. 19 i enkelte tilfeller. Luftfartstilsynet vil vurdere å tillate at det også kan foretas enkelte flygninger etter kl. 19, og har lagt opp til dette i vedlagte utkast til konsesjonsvilkår.

4. Konsesjonsvilkår

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 begrenset til 2000 flybevegelser i løpet av en tolv månedersperiode, hvorav opptil 100 flygninger kan skje etter kl. 19. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 2000 flybevegelsene vil omfatte all aktivitet på lufthavnen.

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.

5. Navn på landingsplassen

Søker har bedt om at landingsplass gis navnet *Sauda helikopterplass, Helitrans*, alternativt *Sauda helikopterplass, Birkeland*.

Navn på landingsplasser er regulert i konsesjonsforskriften § 5, og der fremkommer det at *«(d)et offisielle navnet på landingsplassen skal bestå av tre elementer der det første skal være nærmeste by eller tettsted. Det andre elementet er enten lufthavn, flyplass, helikopterplass eller sjøflyplass. Det tredje elementet skal angi et lokalt stedsnavn som kan benyttes blant annet som kallesignal.»*

Siden den tredje delen av det foreslåtte navnet på landingsplassen er «Helitrans», og dette ikke er et stedsnavn, så er det Luftfartstilsynets foreløpige vurdering at konsesjonssøkers alternative navn på landingsplassen Sauda helikopterplass, Birkeland er best egnet.

Konsesjonsforskriften § 19 gir imidlertid grunnlag for å dispensere fra forskriftens bestemmelser, herunder reglene om navn på landingsplass, dersom særlige grunner tilsier det.

6. Teknisk/operativ godkjenning

Ettersom konsesjonssøker opplyser om at landingsplassen skal være en sekundærbase for foretaket, så utløser dette krav om teknisk/operativ godkjenning for landingsplassen. Dette følger av punkt 4.1 d) i forskrift 30.10.2001 nr. 1231 om teknisk/operativ godkjenning av flyplasser.

Konsesjonsforskriften § 5 slår fast at teknisk/operativ godkjenning skal innehas av konsesjonshaver dersom det foreligger krav om slik godkjenning. Luffartstilsynet tolker denne bestemmelsen slik at denne slår fast at konsesjonshaver og innehaver av teknisk/operativ godkjenning skal være samme person. Det anses ikke å være et krav for å få konsesjon at teknisk/operativ godkjenning innehas på konsesjonssøknadstidspunktet. Teknisk/operativ godkjenning må imidlertid være på plass før driften av landingsplassen kan iverksettes.

7. Høringsfrist

Vi ber om at eventuelle uttalelser til søknaden og konsesjonsvilkårene sendes til Luffartstilsynet **innen 20. oktober 2016**.

Dette høringsbrevet sendes kun på e-post. Samtlige høringsdokumenter er imidlertid tilgjengelige på www.luffartstilsynet.no, under fanen «Høringer».

Kommunen må i forbindelse med høringen selv vurdere om søknaden skal legges ut på lokal kommunal høring før eventuell uttalelse gis.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Finn O. Meling
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Vedlegg: Søknaden om konsesjon

Vår dato
24.07.2017

Vår referanse
16/10608-11

Adresseliste:

- Sauda kommune
- Fylkesmannen i Rogaland
- Rogaland fylkeskommune
- Samferdselsdepartementet

Kopi til: Helitrans AS