

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Nina Tøgersen Allstrin
Telefon direkte: 95875899
Vår dato: 07.02.2023
Vår referanse: 22/21155-5

Deres dato:
Deres referanse:

Høring - Søknad om fornyelse av konsesjon for Os flyplass, Vaksinen

1. Innledning

Os Aero Klubb (org. nr. 979 595 638) søkte i brev datert 17.11.2022 om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Os flyplass, Vaksinen.

2. Nærmere om sakens bakgrunn og søknaden

Os Aero Klubb fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 23. mai 2013 konsesjon til å drive og inneha Os flyplass, Vaksinen. Konsesjonen ble gitt med 10 års varighet, frem til og med 4. juni 2023.

Os Aero Klubb er en ideell organisasjon, som har drevet med luftsport siden 1947 innenfor grenene seilfly, sportsfly og modellfly. Klubben driver flyskole for seilflyging og utdanner gjennomsnittlig fem piloter årlig. Ved flyplassen er ti til tolv seilfly i regulær drift, samt en touring motorglider (TMG). Klubben har også et motorfly til flyslep (Piper Super Cub) og det er tre til fire sportsfly i bruk på anlegget. I tillegg benytter av og til andre motorfly, sportsfly og helikopter flyplassen.

I søknaden skriver klubben at de forventer noe økning i aktivitet de neste 5-10 årene. De søker derfor om økning i antall flybevegelser fra 160 flybevegelser per uke i inneværende konsesjon, til 350 per uke. I inneværende konsesjonsvilkår er det ikke fastsatt et maksimalt antall flybevegelser for 12 mnd., men Luftfartstilsynet har bedt om at flyklubben angir et maksimalt årlig antall. Flyklubben søkte opprinnelig om 3500 flybevegelser totalt for 12 måneder, men etter at saken ble lagt ut for høring, har de vurdert at de har behov for 5000 flybevegelser på 12 måneder. De begrunner behovet med at det er nødvendig for at klubben skal ha fleksibilitet til å ha åpne arrangement, videreutvikle det gode flymiljøet ved flyplassen og styrke skolevirksomheten.

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

3. Konesjonsregelverket

Alle som vil anlegge, drive eller inneha en landingsplass skal som hovedregel ha 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 hvilke opplysninger som skal være en del av det faktiske grunnlaget i 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 forhold høringsinstansene eventuelt selv ønsker å ta opp, ber vi om at det i uttalelsene tas stilling til forholdene som fremheves 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 arealplan dersom vedkommende plan- og bygningsmyndighet samtykker til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden.

Søker har opplyst for Luftfartstilsynet at det i arealdelen for kommunen er lagt inn en flystøysone rundt flystripa, men at området ikke er regulert for landingsplass. Dette synes også å ha vært status for området ved forrige konsesjonsbehandling. Den gangen hadde ikke kommunen motforestillinger mot innvilgelse av konsesjonen. Luftfartstilsynet ber om at Bjørnafjorden kommune uttaler seg særlig om dette punktet. For det tilfellet at flyplassen vurderes å være i strid med arealplanen, må kommunen gi samtykke til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden i form av en dispensasjon fra arealplanen, dersom kommunen ønsker denne aktiviteten i området og ønsker at det skal gis fornyet konsesjon for landingsplassen.

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.

Luftfartstilsynet er ikke kjent med naturforhold i området som vi burde ha særskilt oppmerksomhet mot i denne sammenhengen. Landingsplassen ligger på et allerede utbygget militærrområde, og har vært i drift i lengre tid. Vi viser for øvrig til at søkeren har lagt ved en standardisert miljøutredning i form av en egenerklæring, der de gjennomgående selv erklærer at det anses lite sannsynlig at naturmangfoldet vil bli negativt påvirket av landingsplassen.

Luftfartstilsynet antar imidlertid at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området, og landingsplassens mulige innvirkninger på dette. Om høringsinstansen mener at det foreligger forhold som 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. Dispensasjon fra kravet om støyberegning

Det følger av konsesjonsforskriften § 14, første ledd, bokstav d., jf. § 11, tredje ledd, at en søknad om fornyelse av konsesjon skal inneholde en støyberegning i henhold til Miljøverndepartementets retningslinjer, T 1442. Videre følger det at Luftfartstilsynet etter søknad kan dispensere fra dette kravet.

Av Luftfartstilsynets veiledning til søknad om konsesjon for landingsplasser, punkt 2, underpunkt 10, fremkommer det at bakgrunnen for dispensasjonsadgangen er at det ikke alltid er et reelt behov for støyberegning. 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 noen sentral rolle for de lokale myndigheters syn på saken i høringsrunden. I tillegg kommer det forhold at støyberegninger etter Klima- og miljødepartementets retningslinjer kan utgjøre en vesentlig kostnad, særlig for mindre operatører.

Os Aero Klubb har søkt om dispensasjon fra kravet om støyberegning for Os flyplass, Vaksinen, i denne saken. I søknaden skriver de at flyplassen ligger i et flystøyområde, og hvor det allerede er støyende aktivitet ved at Forsvaret blant annet driver med skytetrening. Videre har de utarbeidet rutiner for å redusere støybelastningen av aktiviteten, blant annet ved faste flymønstre som i hovedsak går over nærings- og militærsoner. Kombinert med at boligområder ligger et stykke unna flyplassen, synes klubben å legge til grunn at det ikke er behov for en støyberegning.

Slik Luftfartstilsynet ser det, så kan det være anledning til å innvilge dispensasjonssøknaden i dette tilfelle, særlig på grunn av at det er relativt få flybevegelser ved flyplassen og at det allerede foregår støyende aktivitet i området. Kostnadene ved en støyberegning synes også å være ganske store for en relativt liten aktør som Os Aero Klubb. Vi ønsker imidlertid høringsinstansenes syn på dette punktet.

4.5. 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 satt til 350 flybevegelser per uke, begrenset til 5000 per år. Vi viser til den oppdaterte søknaden fra flyklubben, hvor det blant annet fremkommer at de har behov for dette antallet flybevegelser for

å kunne utvide skolevirksomheten og utdanne flere seilfly-piloter. En ramme på 5000 flybevegelser vil gi klubben nødvendig fleksibilitet til å arrangere åpne arrangementer, videreutvikle det gode flymiljøet ved flyplassen og styrke skolevirksomheten.

Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De angitte flybevegelsene omfatter all aktivitet på flyplassen, også aktivitet i forbindelse med utdanning av piloter.

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.¹

5. Høringsfrist

Vi ber om at eventuelle uttalelser til søknaden og konsesjonsvilkårene sendes til Luftfartstilsynet **innen 10. april 2023**.

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

Med vennlig hilsen

Finn Owen Meling
Fagansvarlig
Direktoratsavdelingen

Nina Tøgersen Allstrin
Juridisk rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Kopi til: OS AERO KLUBB - Tom Spengler

¹ Merk at åpningstidene i utkastet konsesjonsvilkår ble korrigert 16.1.2023, på grunn av feil i høringsdokumentene, og at antallet flybevegelser i søknaden ble endret fra 3500 til 5000, etter ønske fra flyklubben.