

**Notat**

Saksbehandler

Nina Tøgersen Allstrin, tlf. 95875899

Dato  
17.04.2023Referanse  
23/00534-4

Til

Kopi til

**Høring - Søknad om fornyelse av konsesjon for Grønøra flyplass, Snåsa****1. Innledning**

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Snåsa flyklubb (org. nr. 993 535 125), datert 14. januar 2023, om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Grønøra flyplass, Snåsa.

Vi ber om at uttalelser til høringen blir sendt til Luftfartstilsynet innen **11. august 2023**.

Høringsinnspill kan sendes til Luftfartstilsynet på e-postadresse [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no), og merkes med saksnummer 23/00534.

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

**2. Nærmere om sakens bakgrunn og søknaden**

Snåsa flyklubb fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 25. oktober 2013 konsesjon til å drive og inneha Grønøra flyplass, Snåsa. Konsesjonen ble gitt med 10 års varighet, frem til og med 1. november 2023.

Flyklubben søker om fornyelse av konsesjonen på i hovedsak de samme vilkårene som i inneværende konsesjon. De søker også om fortsatt dispensasjon fra kravet om støyberegning for landingsplassen. Klubben søker om et trafikkomfang på maksimalt 600 flybevegelser per år, som er noe reduksjon i antall flybevegelser fra inneværende konsesjon, hvor de har 800 flybevegelser. I tillegg har de angitt et behov for maksimalt 30 flybevegelser per uke. Luftfartstilsynet foreslår at også ukesbegrensningen skal fastsettes i de nye konsesjonsvilkårene, i henhold til Luftfartstilsynets praksis. Landingsplassen skal fortsatt brukes til VFR-flygning i dagslys.

Søker beskriver at det har skjedd noen endringer i bruken av landingsplassen siden forrige konsesjonssak. Det er ikke lengre stasjonert småfly ved flyplassen, men fire sportsfly. For øvrig har de sporadisk trafikk med småfly som besøker flyplassen, særlig i sommermånedene, og noen helikopterselskaper benytter flyplassen som landingsplass i forbindelse med oppdrag i området.

Det vises for øvrig til søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på [www.luftfartstilsynet.no](http://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 følge søknaden og danne det faktiske grunnlaget for saken.

### 4. Høringen

#### 4.1. Innledning

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 forholdene som er fremhevet 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.

I den forrige konsesjonssaken for flyplassen er det dokumentert at området er regulert som småflyplass. Søker har opplyst at det ikke har skjedd noen endringer i arealplanen for området siden den gang. De opplyser at det er bygget en ny hangar på området siden forrige konsesjonsbehandling, slik at det nå er to hangarer i tilknytning til landingsplassen. Luftfartstilsynet kan ikke se at det har betydning for områdets planstatus.

Etter Luftfartstilsynets vurdering vil en fornyelse av konsesjonen ikke være i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven. Kommunen som planmyndighet bes komme med innspill dersom det er nødvendig.

### *4.3. Landingsplassens miljøpåvirkning*

#### *4.3.1. Naturmangfoldloven og miljøutredning*

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 forbindelse også til miljøutredningen fra konsesjonssøker som, i tråd med kravene i konsesjonsforskriften, er en egenerklæring om landingsplassens påvirkning på miljøet rundt. Etter konsesjonssøkers vurdering er det lite sannsynlig at landingsplassen har store miljømessige konsekvenser for nærområdet. Søker trekker imidlertid frem at plassen ligger i et landskapsvernområde, men at Statsforvalterens miljøvernnavdeling tidligere flere ganger har akseptert flyplassen og aktiviteten der. Vi ber om at Statsforvalteren særlig kommenterer dette punktet dersom deres synspunkt har forandret seg i senere tid.

Søker viser også til at de har et godt samarbeid med lokale reieiere, som av og til benytter landingsplassen i forbindelse med sin virksomhet.

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

#### *4.3.2. Dispensasjon fra kravet om støyberegning*

Det følger av konsesjonsforskriften § 14, første ledd, bokstav d, jf. § 11 tredje ledd, at støyberegning i tråd med Miljøverndepartementets retningslinje T-1442 i utgangspunktet skal være utarbeidet. I medhold av § 11, tredje ledd, andre punktum, kan imidlertid Luftfartstilsynet dispensere fra dette kravet.

Det følger av Luftfartstilsynets veiledning for søknad om konsesjon for landingsplass, at bakgrunnen for denne 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 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.

Snåsa flyklubb har søkt om dispensasjon fra kravet om støyberegning i denne saken. De har ikke hatt støyberegning i tidligere konsesjonssøknader, og viser til at aktiviteten ved landingsplassen i hovedsak er den samme som tidligere. Etter deres vurdering er støybelastningen fra de flyene som i hovedsak benytter landingsplassen i dag, lavere enn de småflyene som tidligere var stasjonert ved flyplassen. De opplyser at flyene er mer moderne og støyer lite. I tillegg søker de om 200 færre flybevegelser enn tidligere. De har også publisert forslag til et flymønster rundt plassen på sin hjemmeside, som fastsatt av hensynet til støybelastningen for naboene.

Slik Luftfartstilsynet ser det, er det nærliggende at Snåsa flyklubb innvilges dispensasjon fra kravet om støyberegning i denne saken. Vi viser til at flyplassen ikke ligger i et tettbebygget strøk, men et godt stykke unna støyømfintlig bebyggelse, og at det kan tale for at det ikke er et reelt behov for støyberegning i denne saken. Vi viser til at flyklubben er en relativt liten aktør, og at en støyberegning kan bli en stor kostnad for dem. Luftfartstilsynet imøteser imidlertid høringsinnspill også på dette punktet.

#### *4.4. Konsesjonsvilkår*

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

I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen satt til maksimalt 30 flybevegelser per uke, begrenset til 600 per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De fastsatte 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.

Med vennlig hilsen

Finn O. Meling

Fagansvarlig

Direktoratsavdelingen

Nina Tøgersen Allstrin

Juridisk rådgiver