

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Finn Owen Meling
Vår dato: 10.05.2024
Vår referanse: 23/16561-6

Høring - søknad om fornyet konsesjon, Ski flyplass, Søndre Ski gård

1. Om høringen

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Follo flyklubb om fornyelse av konsesjon for Ski flyplass, Søndre Ski gård.

Høringsinnspill kan sendes til Luftfartstilsynet innen 19. august 2024 på e-postadresse postmottak@caa.no, og merkes med saksnummer 23/16561.

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

2. Sakens bakgrunn og søknaden

Follo flyklubb søkte i brev datert 30. januar 2024 om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Ski flyplass, Søndre Ski gård.

Bakgrunnen er at det siste gang ved Luftfartstilsynets vedtak 22. mai 2014 ble gitt konsesjon til å drive og inneha Ski flyplass, Søndre Ski gård. Konsesjonshaver var den gang Nor Aviation AS, som da overtok den eksisterende konsesjonen fra Follo flyklubb, med tanke på å drive helikopteraktivitet fra landingsplassen. Konsesjonen ble gitt med 10 års varighet, frem til og med 21. mai 2024.

Konsesjonen ble i 2017 tilbakeført til Follo flyklubb, og konsesjonsvilkårene ble da endret for å tilpasses aktiviteten i flyklubben.

Konsesjonshaver Follo flyklubb søker nå om en videre drift av landingsplassen på om lag samme konsesjonsvilkår som tidligere, det vil si i tråd med konsesjonsvilkårene fra 2017, likevel med noen endringer. Det søkes som en konsesjon for et trafikkomfang på 1000 flybevegelser per år, med begrensning på 100 flybevegelser per uke. Dette er en videreføring av dagens vilkår. I dagens vilkår ligger det også en begrensning på 20 flybevegelser pr dag. Denne begrensningen ønsker konsesjonshaveren å ta bort. Begrunnelsen for dette synes særlig å være at ingen fly skal måtte bli stående igjen på bakken ved flyarrangementer og lignende.

Flyklubben ønsker videre at de tidligere tidsbegrensningene for flyging kun skal gjelde for skoleflyging og landingstrening. Annen type flyging skal kunne skje så lenge det er dagslysforhold for flyging etter visuelle flygeregler (VFR).

For ordens skyld opplyser vi om at det i et eget vedtak 2. april 2024 ble gitt en midlertidig forlengelse av konsesjonen for landingsplassen, med varighet frem til gjeldende søknad er ferdigbehandlet.

Luftfartstilsynet viser for øvrig til kopi av søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på www.luftfartstilsynet.no, under «Høringer». Vi vil understreke at dagens regelverk for konsesjon for landingsplass i utgangspunktet ikke retter seg mot mindre og mellomstore droner (ubemannet luftfartøy).

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.

Historikken ved landingsplassen har vært noe komplisert med hensyn til denne tematikken. Nedenfor gis vi en kort og summarisk redegjørelse for de mest relevante delene av historikken:

Området landingsplassen ligger på er regulert for landbruksformål. Luftfartstilsynet har ikke oppfattet at det er omstridt at utgangspunktet derfor har vært at drift av landingsplassen er i strid med reguleringsplanens formål. Videreføring av konsesjonen for landingsplassen i 2014 ble gjort på grunnlag av at kommunen gav *dispensasjon* fra reguleringsplanen. Denne dispensasjonen ble omgjort av fylkesmannen, men kommunen gav i 2016 en ny dispensasjon, på grunnlag av at aktiviteten skulle endres (Nor Aviation AS skulle ikke lenger drive helikopteraktivitet, og konsesjonen skulle overføres til Ski flyklubb). På dette grunnlag aksepterte Luftfartstilsynet i 2017 at konsesjonen skulle overføres til Ski flyklubb.

I etterkant av Luftfartstilsynets vedtak i 2017 ble imidlertid også den siste dispensasjonen fra kommunen omgjort av fylkesmannen, da fylkesmannen mente at vedtaket om dispensasjon ikke var gyldig etter plan- og bygningslovens bestemmelser. Kommunen ba i den forbindelse Luftfartstilsynet om å revurdere konsesjonen. I brev til kommunen 8. september 2020 konkluderte Luftfartstilsynet med at vi ikke uten videre ville tilbakekalle konsesjonen for landingsplassen, blant annet i påvente av en del utfyllende opplysninger fra kommunen. Det ble blant annet stilt spørsmål ved om den gjeldende reguleringsplanen kunne ha rettsvirkning mot en fra et tidligere tidspunkt eksisterende virksomhet. Etter dette har ikke saken blitt fulgt opp fra noen parter. Fra Luftfartstilsynets side har dette til dels sammenheng med at konsesjonsperioden uansett nærmet seg utløp, og at det ble gitt signaler om at kommunen vil sette i gang arbeid med en ny reguleringsplan.

Follo flyklubb skriver nå i søknaden at det tirsdag 16. januar 2024 ble avholdt et dialogmøte mellom flyklubben og leder i utvalg for plan og byggesak, leder i utvalg for oppvekst, kultur og idrett, gruppeleder i Høyre, og leder og et styremedlem i Nordre Follo Idrettsråd. Etter dette

møtet er flyklubbens overbevisning at Nordre Follo kommune er positive til fortsatt flyplassvirksomhet ved Ski flyplass, Søndre Ski Gård.

Etter det Luftfartstilsynet forstår er det likevel ikke gjort noen formelle endringer i plansituasjonen for området flyplassen ligger på. Vi vil understreke at en fornyet konsesjon vil være *helt avhengig* av at det aktuelle området enten er regulert for flyplassaktiviteten eller at kommunen gir et samtykke til ferdigbehandling av søknaden, jf. luftfartsloven § 7-6 tredje og fjerde ledd. Et slikt samtykke kan, så langt Luftfartstilsynet forstår, bare lovlig kunne gis gjennom en dispensasjon etter bestemmelsene i kapittel 19 i 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, antar Luftfartstilsynet at en fornyelse av konsesjonen neppe vil komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven, eller at det er grunnlag for nærmere undersøkelser etter loven.

Landingsplassen ligger i et landbruksområde, med arealinngrep i form av dyrket mark. Landingsplassen har eksistert der i lang tid, uten nevneverdig endring i bruken. Luftfartstilsynet registrerer også at søkeren har fylt ut en egenerklæring i tråd med veiledningen til konsesjonsforskriften. Her fremgår det at søkeren anser det som lite sannsynlig at fortsatt drift av landingsplassen vil få negativ innvirkning på miljøet eller naturmangfoldet.

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 nødvendigjør 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.

I forbindelse med forrige konsesjonsrunde ble det lagt frem en støyrapport utarbeidet av Sintef, og den samme støyrapporten er vedlagt den foreliggende søknaden. I samsvar med konsesjonsforskriften § 11, trengs det ikke – i konsesjonssammenheng – utarbeidelse av ny støyrapport ved hver fornyelse av konsesjonen, dersom forutsetningene for støyrapporten ikke er vesentlig endret siden forrige konsesjon ble gitt.

Støyrapporten bygget på den aktiviteten som Nor Aviation AS planla for landingsplassen, og tar derfor stor høyde for helikoptertrafikk. Det er i rapporten forutsatt totalt 2600

flybevegelser pr år, hvorav 1800 med helikopter, og 800 med småfly¹. Det er forutsatt at 25 prosent av småflybevegelsene vil skje etter kl. 1900. Støyrapporten tilsa på dette grunnlaget at ingen bebyggelse med støyømfintlig bruksformål ville bli berørt av støysonene.

I den foreliggende søknaden om konsesjon er det forutsatt 1000 flybevegelser pr år, kun med småfly. Støyrapporten er slik sett ikke representativ for den trafikken som vil foregå på landingsplassen fremover. Spørsmålet er om støyrapporten likevel kan anses tilstrekkelig for vårt formål.

Luftfartstilsynets vurdering er at selv om den foreliggende støyrapporten forutsetter et noe lavere antall flyginger med småfly enn det som er omsøkt i konsesjonen (800 i stedet for 1000), må man anta at støysonene vil være vesentlig mindre enn det støyrapporten skisserer, hensyntatt at alle de 1800 helikopterbevegelsene ikke vil spille inn. Med utgangspunkt i de foreslåtte konsesjonsvilkårene i den foreliggende søknaden er det riktignok uklart hvor mange flybevegelser som antas å ville skje etter kl. 1900. Luftfartstilsynet anser det lite sannsynlig at dette vil utgjøre vesentlig mer enn 25 % av flybevegelsene, slik det er forutsatt i støyrapporten.

Samlet sett anser derfor Luftfartstilsynet at det er lite sannsynlig at støysonene angitt i støyrapporten i realiteten vil være større, med de flytyper og flybevegelser som er skissert i konsesjonssøknaden.

4.5 Øvrige opplysninger i søknaden

Follo flyklubb trekker frem at landingsplassen ikke bare er til for rekreasjon for de som driver med småfly, og et aktivitetstilbud for klubbens medlemmer, men også et viktig bidrag til både lokalt og nasjonalt samfunns- og beredskapsarbeid. Andøya Spacesenter og Follo brannvesen har eksempelvis benyttet området til trening og sertifisering av droneoperatører, og Politiets beredskapstropp har også benyttet seg av flyplassens fasiliteter. Follo Flyklubb har et sterkt ønske om også i fremtiden å kunne tilby areal til beredskapstroppen sammen med helikoptertjenesten for bruk i enkelte av deres øvelser.

Flyklubben viser også til at de er en del av Norges Luftsportforbunds flytjeneste, hvor de bidrar med flygning for redningstjeneste, skogbrannvaktjeneste og ellers samfunnsnyttige tjenester. I samarbeid med andre flyklubber har de også et mål om igjen å kunne gi flygerutdanning ved Ski flyplass. De mener at et slikt tilbud kan gjøre Ski flyplass til en viktig rekrutteringsarena både til Follo flyklubb og til yrket som pilot.

5. Konsesjonsvilkår

Det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår bygger på Luftfartstilsynets alminnelige praksis og mål for vilkår, og opplysninger i søknaden. Enkelte vilkår som gjelder spesielt for Ski flyplass, Søndre Ski gård er videreført fra den foregående konsesjonsperioden. Vi gjør særlig

¹ Støyrapporten er noe tvetydig på dette punktet, da det på side 14 fremgår at det tas høyde for 3000 flybevegelser, men i oppgitt tabell på samme side oppgis 2600 flybevegelser. Luftfartstilsynet legger for sikkerhets skyld til grunn laveste tall.

oppmerksom på at utkastet til konsesjonsvilkår bygger på de åpnings-/brukstider for flyplassen som er foreslått av søkeren.

I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen satt til maksimalt 100 flybevegelser per uke, begrenset til 1000 over en tolv månedersperiode. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 1000 flybevegelsene vil omfatte all aktivitet på landingsplassen. Landingsrunder, 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.

Med vennlig hilsen

Nina Beate Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Finn Owen Meling
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Vedlegg: Søknad fra Follo flylubb, inkludert støyrapport

Mottakerliste:

1. Nordre Follo kommune
2. Statsforvalteren i Oslo og Viken
3. Akershus fylkeskommune
4. Norges Luftsportforbund

Kopi til: FOLLO FLYKLUBB