



Notodden flyplass Tuven Notodden

Søknad om utvidet konsesjon – utvidet trafikkgrunnlag

Forord

Luffartstilsynet ga i brev den 28.11. 2013 Notodden Lufthavn AS fornyet konsesjon for å drive og inneha Notodden flyplass Tuven og Notodden sjøflyplass. I forbindelse med at Pilot flyskole ønsker å relokalisere sin virksomhet fra Sandefjord lufthavn Torp til Notodden flyplass Tuven, påregnes større aktivitet enn det som ble lagt til grunn for konsesjonen fra 2013.

Dette dokumentet omhandler søknad om utvidet konsesjon for inntil 24.000 flybevegelser pr. år, iht. «Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1)», jfr. Luftfartslovens kapittel VII § 7-5.

Søknaden gjelder ikke Notodden sjøflyplass Heddalsvatnet, der det ikke er forventet endrede forutsetninger for konsesjon.

Notodden, 10.desember 2018

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	4
2	Navn på landingsplassen.....	4
3	Opplysninger om konsesjonssøker	4
3.1	Selskapsform, økonomisk status og administrativ oppbygging	4
3.2	Investeringskostnader.....	5
3.3	Forventede driftsutgifter	5
4	Opplysninger om området hvor flyplassen ligger	6
4.1	Opplysninger om tomt og eierforhold	6
4.2	Beliggenhet	7
4.3	Flyplassens utforming.....	8
4.4	Reguleringsmessig status og andre rammebetingelser.....	9
5	Opplysninger om landingsplassens anvendelse og utvikling	16
5.1	Planlagt åpningstid for landingsplassen	16
5.2	Aktuelle luftfartøyer.....	16
5.3	Forventet antall flybevegelser	16
5.4	Forhold for landingsplassens benyttelse	16
5.5	Type aktivitet på landingsplassen	17
5.6	Bruk.....	17
5.7	Internasjonal Luftfart.....	17
6	Konsekvens- og miljøutredninger.....	18
6.1	Beskrivelse av tiltakets konsekvenser for miljø.	18
6.2	Støyanalyse.....	21
7	Tilleggskrav for landingsplasser til offentlig bruk	22
8	VEDLEGG	23

1 Bakgrunn

Notodden flyplass Tuven fikk 28.11.2016 konsesjon for et forventet antall flybevegelser på 9 250 i 2022. Dette antallet omfatter all flytrafikk på flyplassen, dvs. kommersiell trafikk, ambulanseflyginger, skoleflyginger og andre typer GA-flyginger. Flyplassen ble godkjent for offentlig bruk og konsesjonen omfattet også rutetraffic.

Senere har Pilot Flight Academy ønsket å utvide sin virksomhet på Notodden. Pilot Flight Academy er en internasjonal utdanningsinstitusjon som holder til ved Sandefjord Lufthavn Torp og som utdanner i overkant 100 piloter årlig. Etter endt utdanning har man kvalifisert seg til den høyeste sertifisering for kommersielle piloter og kan fly med større selskaper. Med nye fasiliteter på Notodden utvides kapasiteten med inntil 200 studenter.

Det planlegges i tillegg økt ruteflyging og eventuelt også chartertrafikk fra flyplassen. Dette vil medføre vesentlig flere flybevegelser enn det som ble lagt til grunn for gjeldende konsesjon. Det søkes derfor om utvidet konsesjon for 24.000 flybevegelser og for den forlengede rullebanen.

Det planlegges også å forlenge rullebanen til 1600 m. Denne utvidelsen ligger innenfor rammen av den gjeldende reguleringsplanen.

Notodden flyplass har i dag en teknisk operativ godkjenning som er gyldig frem til 04.04.19. Det vil i egen søknad bli søkt om fornyet teknisk operativ godkjenning. Flyplassen er i en oppgraderingsfase til større flyplass med mål om å søke endret godkjenning i løpet av 2020-21

2 Navn på landingsplassen

Offisielt navn på landingsplassen er «Notodden flyplass Tuven»

3 Opplysninger om konsesjonssøker

Konsesjonssøker er Notodden Lufthavn AS

Postboks 604 Heddal

3673 Notodden

Telefon: 35 02 60 71

E-post: post@notodden-flyplass.no

Organisasjonsnummer 976 824 997

3.1 Selskapsform, økonomisk status og administrativ oppbygging

Foretaksnavn:	Notodden lufthavn as
Organisasjonsform:	Kommunalt eid aksjeselskap, 100 % eiet av Notodden kommune
Forretningsadresse:	Merdevegen 18 3676 Notodden
Stiftelsesdato:	02.04.2002
Daglig leder/adm. direktør:	Dag Flåterud

Vedtektsfestet formål:	Drive og utvikle Notodden Flyplass til et luftfartssenter for flytrafikk innen personbefordring og fritids- og frakt-flygninger samt for reparasjons- og vedlikeholds-virksomhet og annen luftfartsrelatert virksomhet.
Særlige opplysninger:	Registrert i Foretaksregisteret Registrert i Merverdiavgiftsregisteret
Sist innsendte årsregnskap:	Årsrapport med resultatregnskap 2017 følger som vedlegg 10
Selskapets styre:	Styrets leder: Halvor Grene Styremedlemmer: Wenche Haugerud Gunnar Rudolf Esnali Per Lykke John-Erik Haugen Heidi Holm
Firmaattest følger som vedlegg 8.	

3.2 Investeringskostnader

Den planlagte utvidelse av flyplassen er kostnadsberegnet til kr 100 mill. kr.

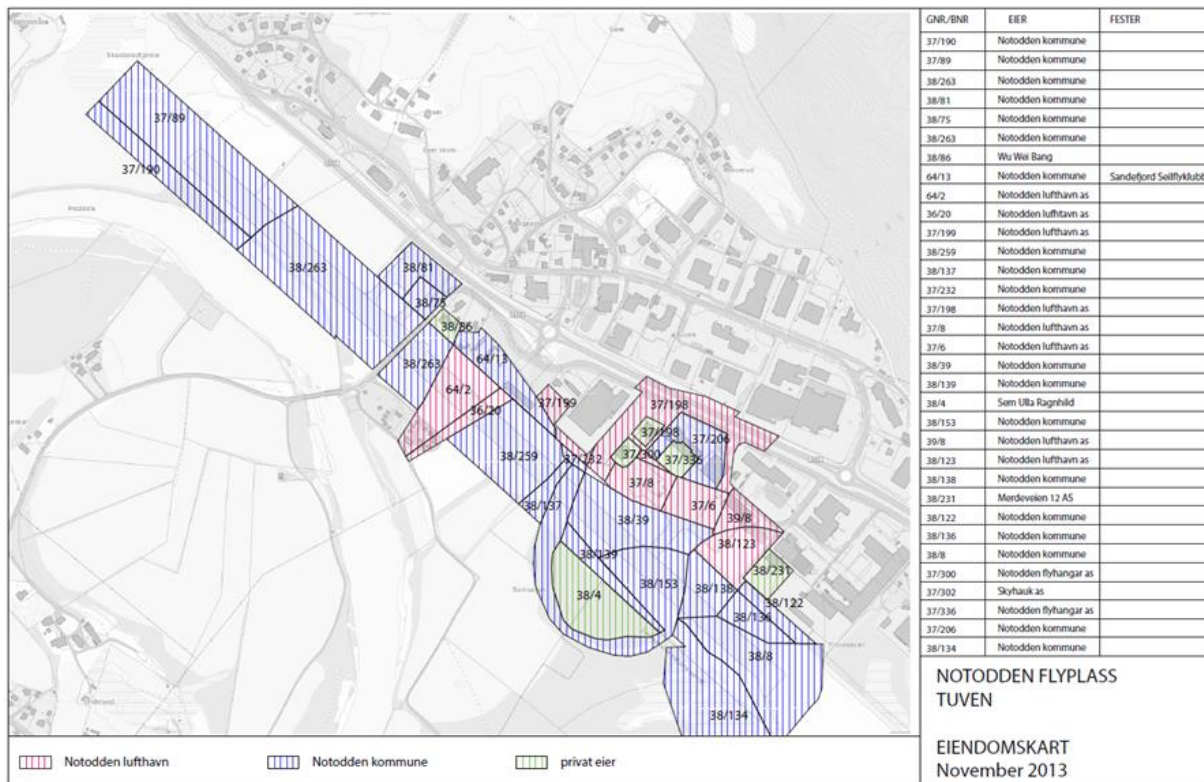
3.3 Forventede driftsutgifter

Ca. 20 mill. kr.

4 Opplysninger om området hvor flyplassen ligger

4.1 Opplysninger om tomt og eierforhold

Notodden flyplass ligger på eiendommer som fremgår av Figur 1. Området eies i hovedsak av Notodden kommune og Notodden lufthavn AS.



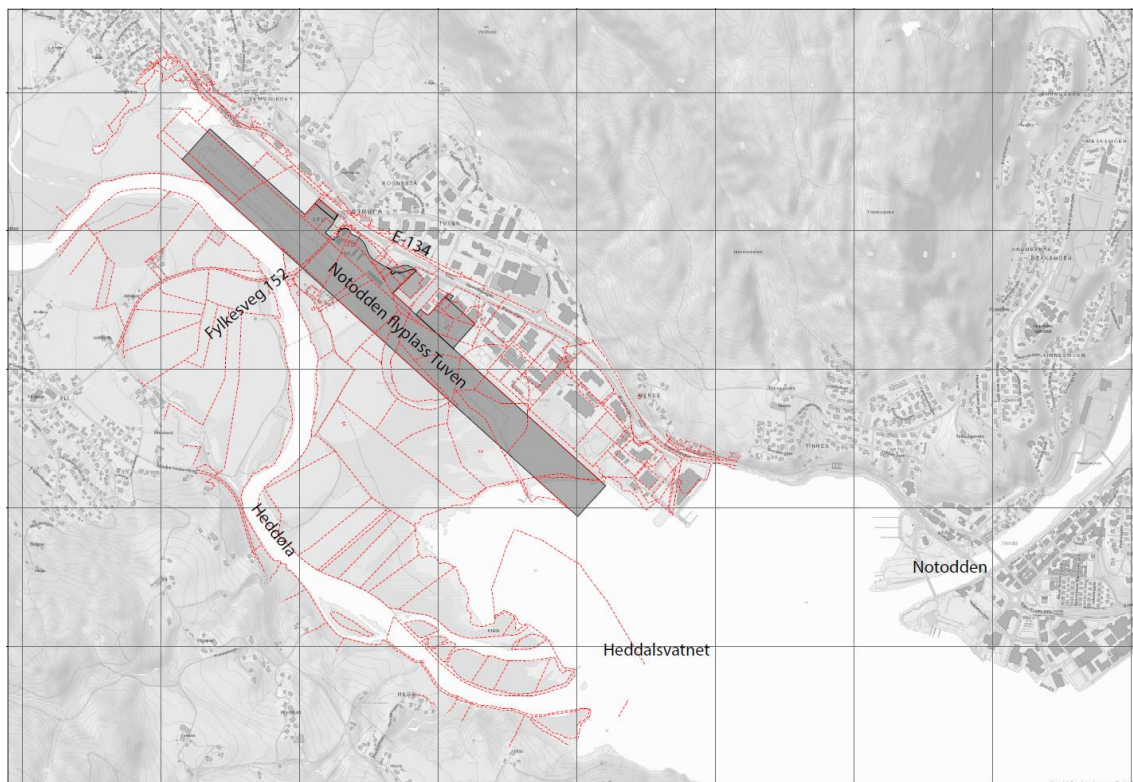
Figur 1. Oversikt over eiendommer (gnr/bnr/hjemmelshaver) som omfattes av anlegget.

4.2 Beliggenhet

Notodden flyplass Tuven ligger i nordenden av Heddalsvatnet og nær Notodden sentrum - se Figur 2.

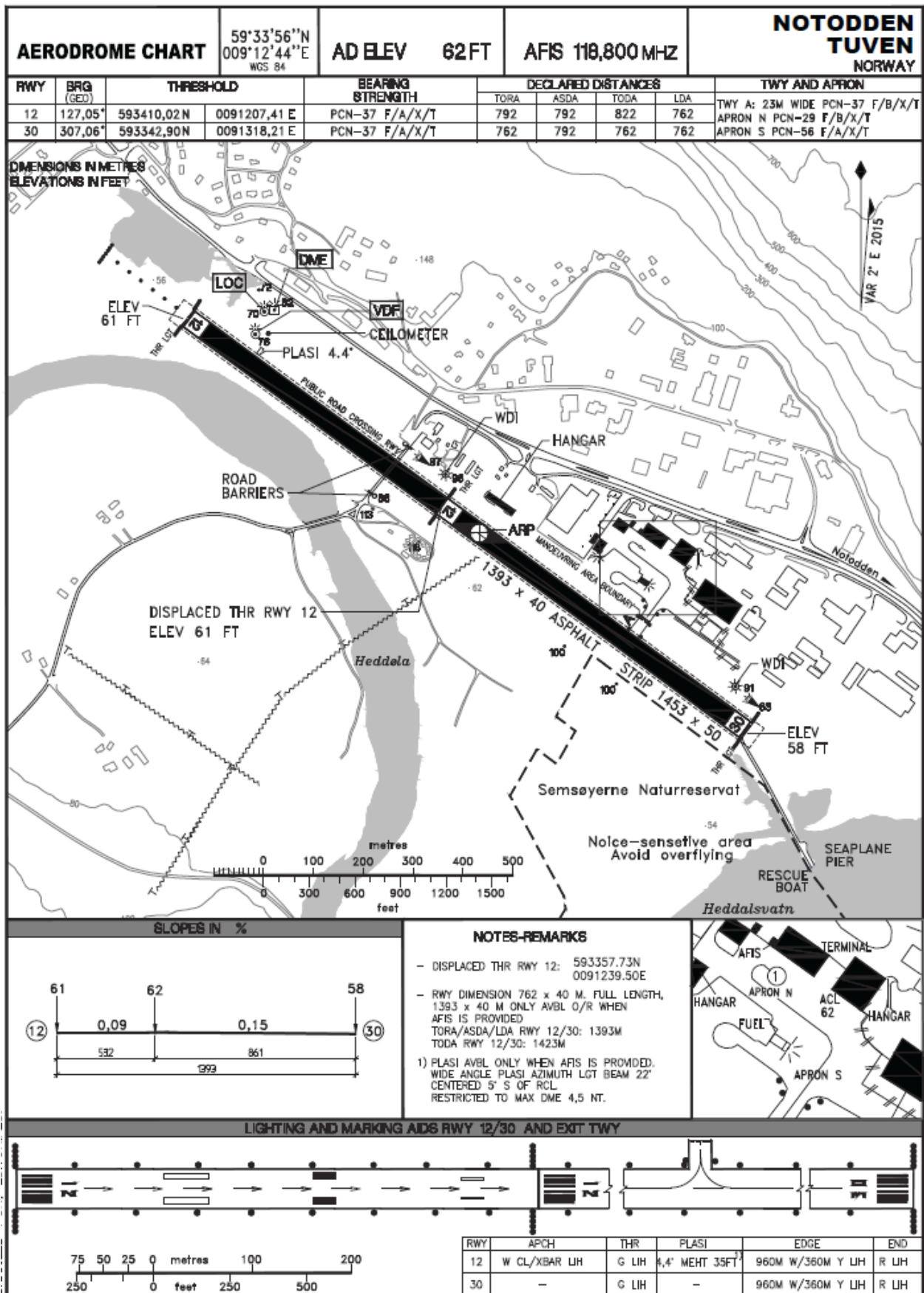


Figur 2. Flyplassens plassering ved nordenden av Heddalsvatnet



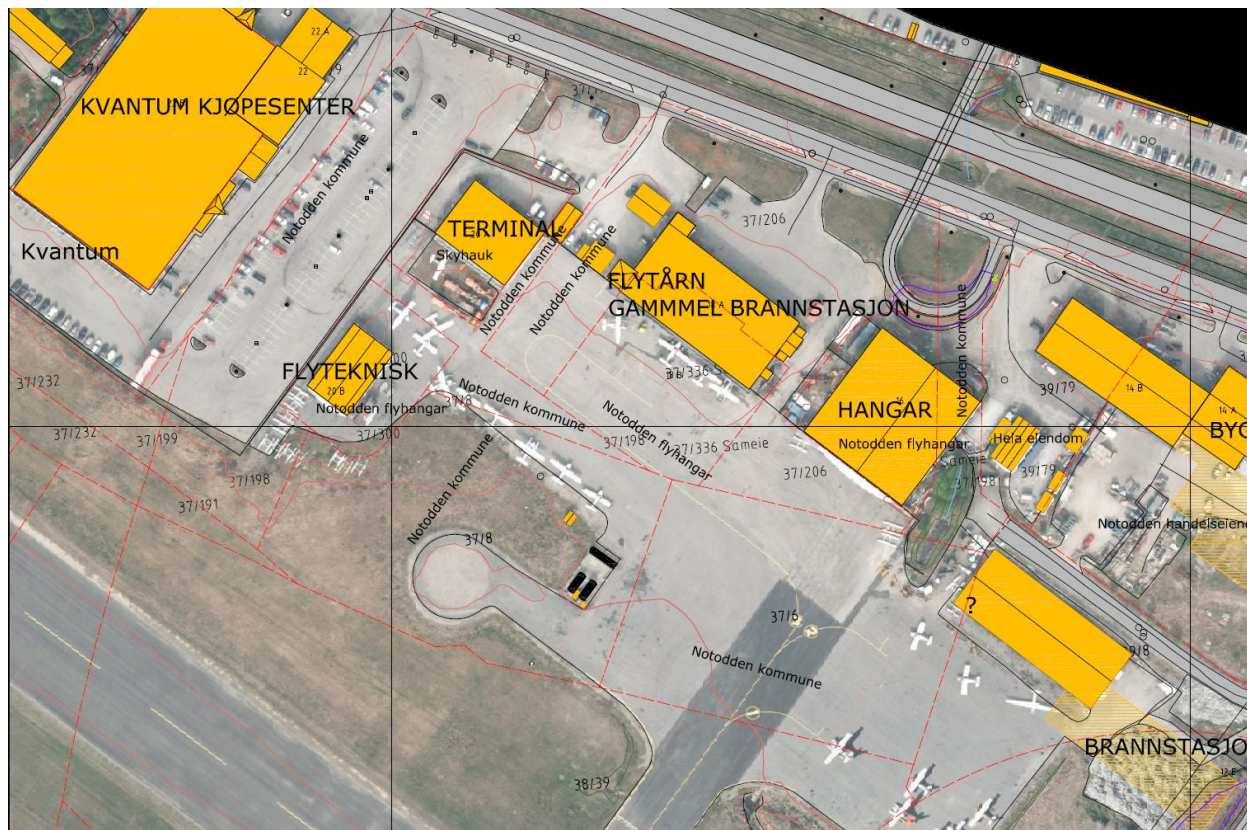
Figur 3. Notodden flyplass Tuven – beliggende mellom næringsområdet Tuven og Heddøla

4.3 Flyplassens utforming



Figur 4. Flyplassens utforming – før utvidelse av rullebanen (AIP NORGE/NORWAY) 792 m (TORA).

Notodden flyplass Tuven har en rullebane på 1300 m. Fylkesveg 152 krysser rullebanen i nordvest. Når rullebanen skal benyttes i full lengde, stenges fylkesvegen med bommer. Ved normal drift benyttes derfor rullebane med 792 m lengde (TORA) se AIP, Figur 4 og vedlegg 4 og målekjede lang og kort rullebane, vedlegg 5. Terminal, driftsområde og andre flyplasstilknyttede aktiviteter er plasser på nordøstsiden av rullebanen – se Figur 5.



Figur 5. Driftsområde, mm. på nordøstsiden av rullebanen

4.4 Reguleringsmessig status og andre rammebetingelser

4.4.1 Kommuneplanen

Notodden Flyplass Tuven inngår i kommuneplanen for Notodden 2004 – 2015 som ble vedtatt av kommunestyret 9.9.2004 – se følgende elementer som må ses i sammenheng:

- Kommuneplankartet
- Kommunedelplan "Sentrum – Heddal"
- Kommunedelplan "Tuvområdet"
- Kommunedelplanene gjelder foran kommuneplankartet.
- Tekstdelen "Utfyllende bestemmelser og retningslinjer". Tekstdelen har bestemmelser og retningslinjer som gjelder for alle kartene.

4.4.2 Rullering av kommuneplanen

På bakgrunn av kommunestyresak 62/12 "Kommunal Planstrategi 2016-2019" og kommunestyresak 72/17 "Orientering - arbeid med kommuneplanens arealdel 2019 - 2031", ble arbeidet med planprogram for ny arealdel til kommuneplanen igangsatt.

Kommunestyret vedtok 05.04.2018 planprogram for det videre planarbeidet.

Det ble satt en frist til 01.07.2018 for å komme med innspill til endringer av kommuneplanen - herunder forslag til nye utbyggingsområder.

I forbindelse med rullering av kommuneplanen vil Notodden lufthavn AS anmode Notodden kommune om å innarbeide oppdatert restriksjonsplan, der utvidet rullebane er lagt til grunn. Restriksjonsplanen er utarbeidet av Avinor Flysikring as og skal innarbeides i kommuneplanens arealdel som vertikalnivå c – over grunnen.

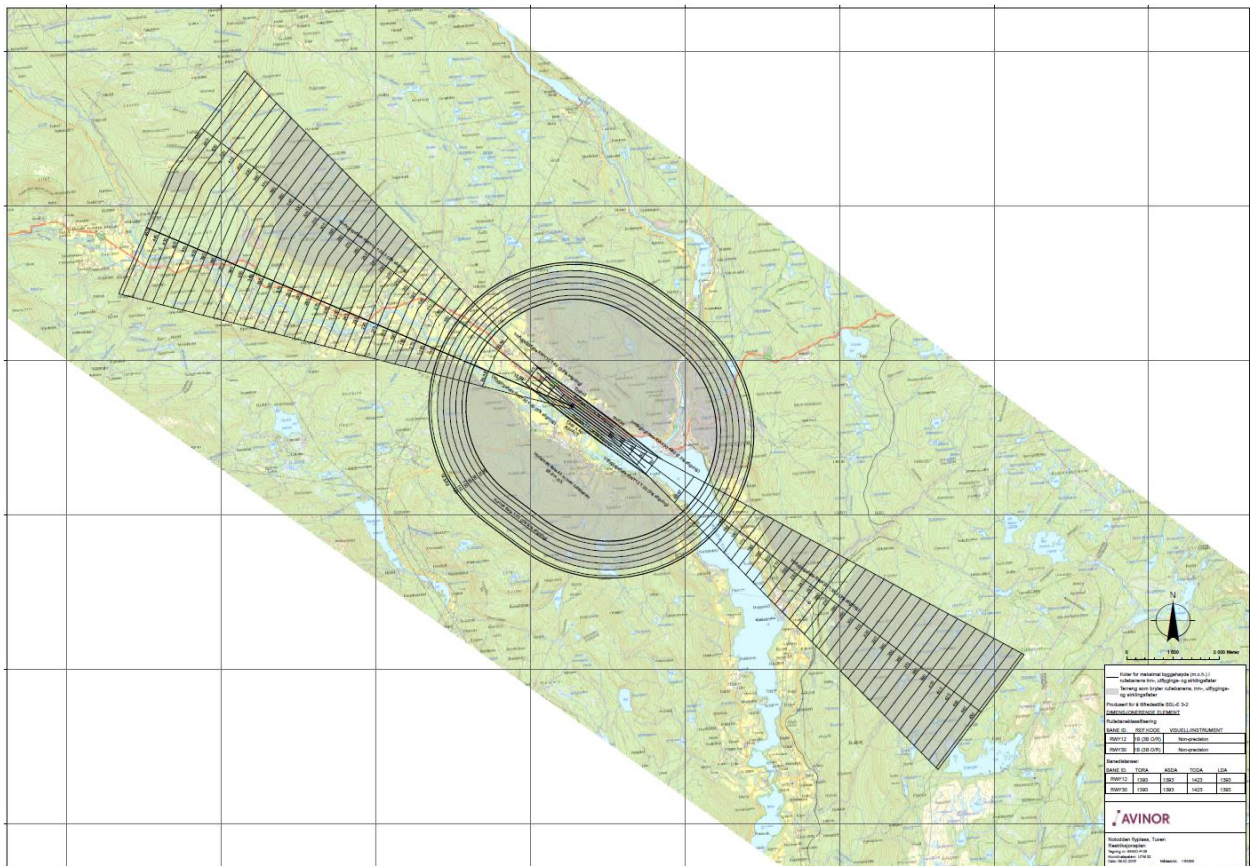
Notodden lufthavn as har også oversendt nytt støysonekart (kfr. kap. 6.2), basert på trafikktall overensstemmende med foreliggende konsesjonssøknad. Støysonekartet er utarbeidet av SINTEF og skal i tråd med *T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*, innarbeides som del av kommuneplanens bestemmelser.

4.4.3 Kommunedelplan for Sentrum - Heddal

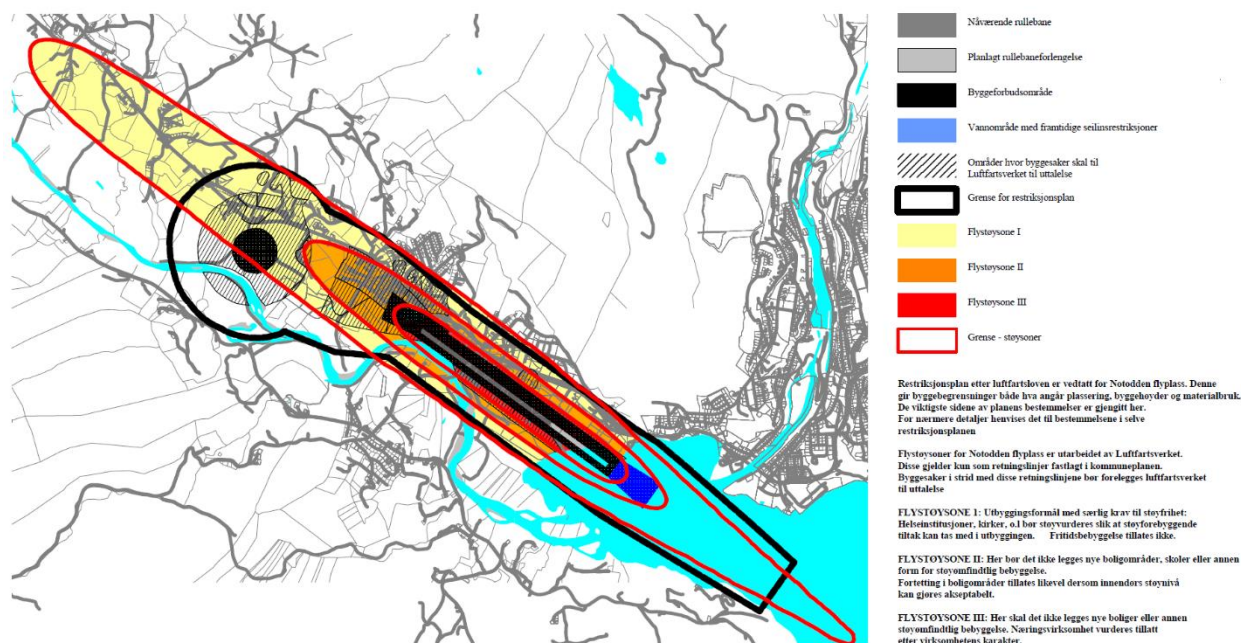
Restriksjonsplan.

På plankartet for Kommunedelplan for Sentrum – Heddal er vist grense for et område som er båndlagt etter luftfartsloven – Område for vedtatt restriksjonsplan (Vedtatt av bystyret 19.3.1986 som sak 42/86). Restriksjonsplanens høydebegrensninger var beregnet etter tidligere retningslinjer for store flyplasser med stripebredde på 150 m, sideflater med helling 1:7 (14,3 %) og inn- og utflygingsflater med helling 1:40 (2,5 %).

Flyplassen er nå godkjent etter *Forskrift om utforming av små flyplasser, BSL E 3-3*, hvor de tilsvarende krav for flyplasser med ervervsmessig trafikk er stripebredde på 50 m, sideflater med helling 1:5 (20 %) og inn- og utflygingsflater med helling 1:20 (5 %). I søknaden for fornyelse av konsesjonen legges BSL E 3-3 til grunn. Oppdatert restriksjonsplan er også basert på denne og vil bli oversendt Notodden kommune i forbindelse med rullering av kommuneplanen.



Figur 6. Restriksjonsplan Notodden lufthavn Tuven 09.02.2016. Restriksjonsplanen vil bli oppdatert i forbindelse med at rullebanen forlenges.



Figur 7. Kommuneplanens arealdel: Notodden flyplass - Restriksjoner og flystøysoner. Oppdatert restriksjonsplan (kfr. fig. 6) og støysonekart (kfr. fig. 12) vil i forbindelse med rullering av kommuneplanen bli oversendt Notodden kommune

Øvrige restriksjoner.

Kommunedelplan for Sentrum – Heddal viser også øvrige restriksjoner:

- Byggeforbudsområde, tilsvarende rullebanens sikkerhetsområde (pluss områder omkring navigasjonsinstrument utenfor flyplassområdet)
- Vannområde med framtidige seilingsrestriksjoner
- Områder hvor byggesaker skal til Avinor til uttalelse (gjelder navigasjonsinstrumentenes funksjonsdyktighet)

4.4.4 Kommunedelplan for Tuvenområdet

For områdene omkring flyplassen viser Kommunedelplan for Sentrum – Heddal til kommunedelplan for Tuvenområdet. Denne viser arealbruk og veisystem mer detaljert enn den førstnevnte. Det viktigste for flyplassen er imidlertid at hele flyplassområdet er unntatt fra rettsvirkning fordi gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde.

De utfyllende bestemmelser og retningslinjer sier: "Hele landingsstripa på nåværende flyplass vil være oversvømt ved en 100-årsflom. Det vil ikke være mulig å bringe denne del av flyplassen opp på flomsikker høyde. Flyplassen må derfor ha varslingsrutiner for stengning av flystripa ved flom."

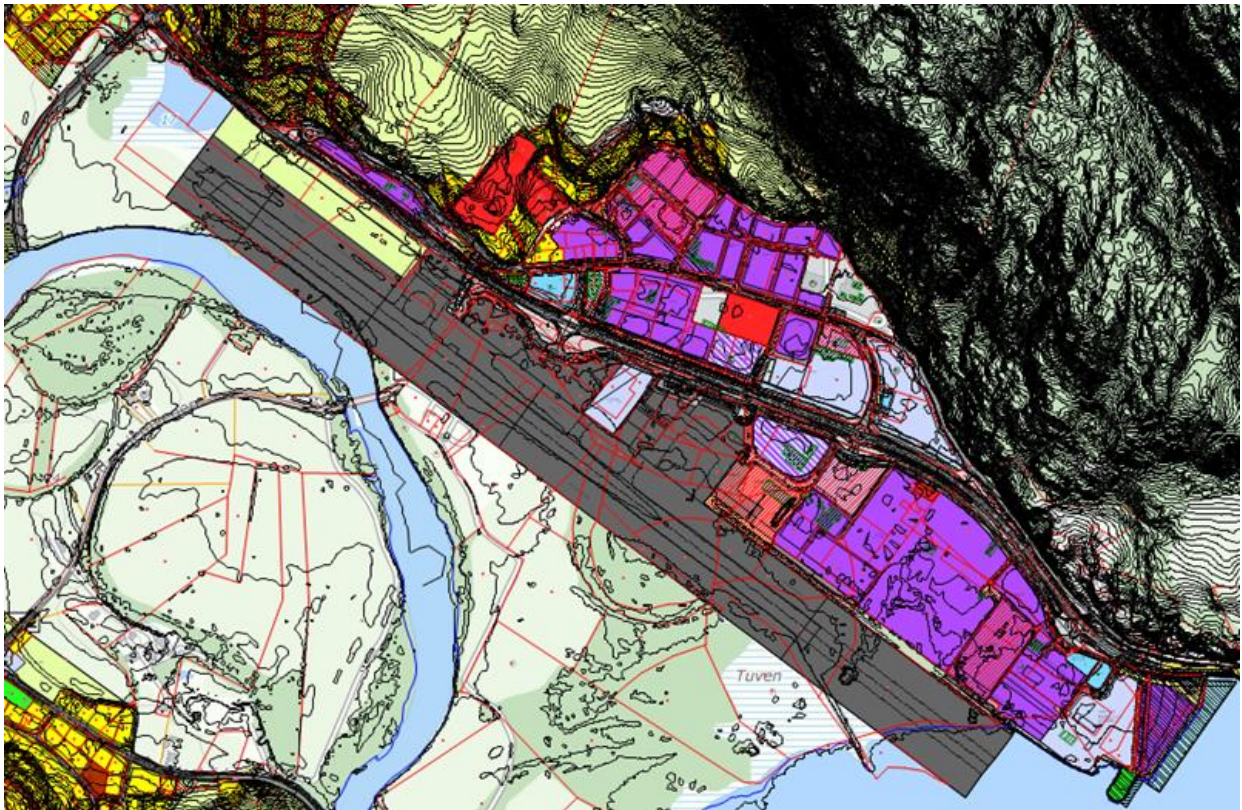


Figur 8. Kommuneplanens arealdel: Tuvenområdet. Område for rullebane er i kommunedelplanen noe lengre enn angitt i gjeldende reguleringsplan.

4.4.5 Reguleringsplan

Reguleringsplanen for flyplassområdet med bestemmelser ble stadfestet av Kommunal- og arbeidsdepartementet 6.3.1971. Reguleringsplanen og de tilhørende bestemmelsene er i det alt vesentligste fremdeles gjeldende, men det er kun gjort mindre vesentlige endringer i forbindelse med regulering av tilstøtende parseller. Rullebanen og sikkerhetsområdet er på planen vist med en bredde på 150 m, samt at det er vist en mulig forlengelse av rullebanen østover på vel 350 m.

Notodden kommune har utarbeidet plankart for landings- og startområde for sjøfly i Heddalsvatnet 800 m sørøst for flyplassen, med senterlinje i forlengelsen flyplassens senterlinje. Planen viser også hinderflater i henhold til BSL E 3-4, innenfor hvilke det ikke er identifisert noen hindere. Dette landings- og startområdet er imidlertid foreløpig ikke innarbeidet i noen av de plantyper som er omtalt ovenfor.

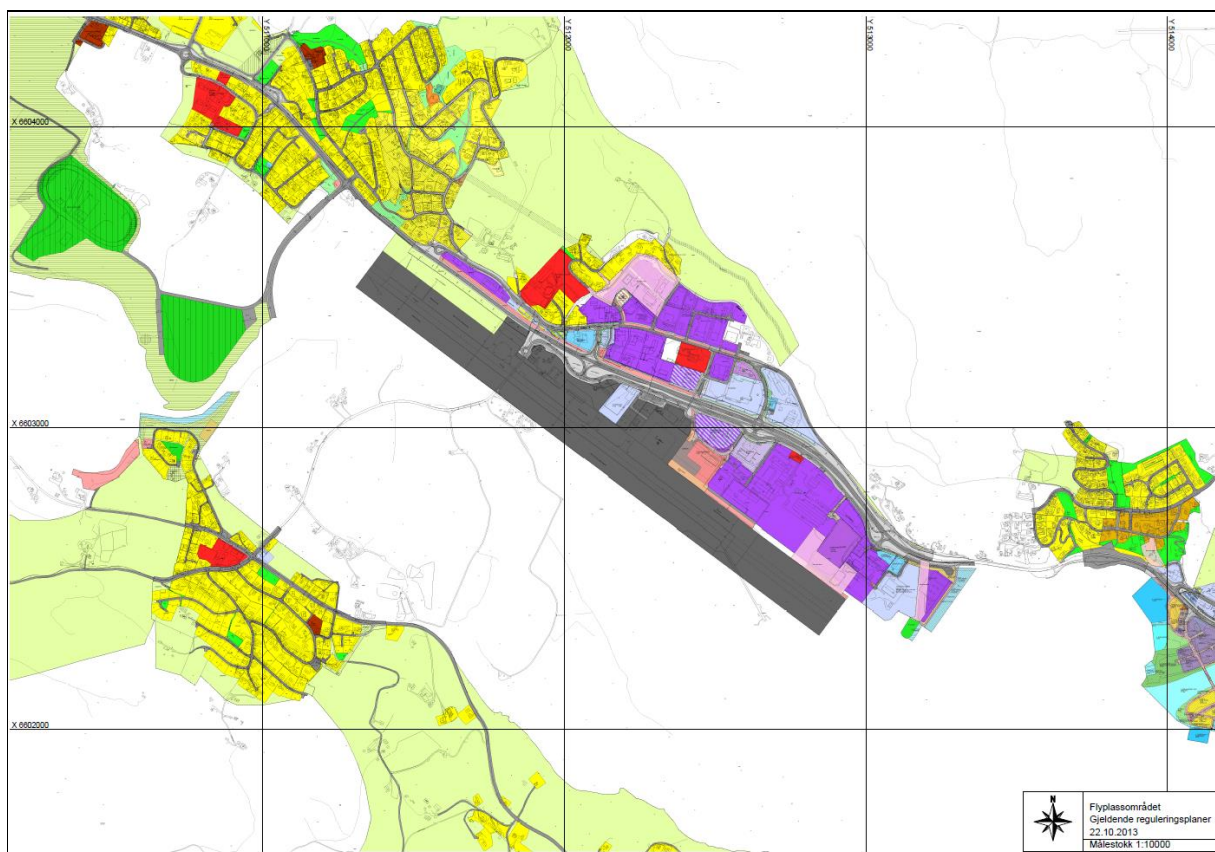


Figur 9. Utsnitt av gjeldende reguleringsplan, stadfestet av Kommunal- og arbeidsdepartementet 6.3.1971

4.4.6 Reguleringsplan for flyplassrelaterte formål

Notodden Industriselskap as har tatt initiativ til å utarbeide reguleringsplan for et område på 142 dekar for flyplasstilknyttet virksomhet på sydvestsiden av rullebanen. I forbindelse med planarbeidet ble det utarbeidet tilhørende ROS-analyse og konsekvensutredning. Planarbeidet var basert på planprogram som ble vedtatt av Notodden kommune den 03.06.2014., men planen er foreløpig ikke tatt opp til politisk behandling.

Formålet med planarbeidet er først og fremst å regulere utvidelsesmuligheter sørvest for dagens rullebane, med den hensikt å sikre fremtidig behov for flyplassrelatert virksomhet. Med flyplassrelaterte virksomheter menes både dagens virksomheter og andre virksomheter som har direkte interesse av beliggenhet nær rullebanen, f.eks. ulike næringsinteresser og utdanningsinstitusjoner knyttet til flyvirksomhet. Pilot flyskole som planlegger å utvide sin virksomhet ved Notodden, var tiltenkt lokalisering i dette området, men har senere gått inn for en lokalisering i næringsområdet nordøst for rullebanen.



Figur 11. Oversikt over gjeldende reguleringsplaner i flyplassens nærområder

4.4.7 Regionale planer

Regional plan for samordna areal- og transport i Telemark 2015-2025

I planen defineres flyplassen ved Notodden og Geiteryggen som viktige målpunkt i forbindelse med offshore virksomhet og pendling mellom arbeidsplasser.

Innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2029 fra Telemark fylkeskommune, arena for Samferdsel

«Ikkje-statlege flyplassar som Torp og Notodden spelar ei særskild viktig rolle for regionalt og lokalt og næringsliv og sysselsetting. Sandefjord Lufthavn Torp er viktig for store deler av befolkning og for næringsliv i Grenland. Flyplassen på Notodden spiller ei viktig rolle for næringslivet i sin del av regionen. Staten må sørge for gode og forutsigbare økonomiske rammetilhøve for begge dei ikkje-statlege flyplassane, slik at dei kan bidra positivt til lokal og regional utvikling.»

5 Opplysninger om landingsplassens anvendelse og utvikling

5.1 Planlagt åpningstid for landingsplassen

Landingsplassen skal være åpen på de tider som lufthavnen anser er nødvendig for å betjene flytrafikken. Dagens åpningstider er 07.00 – 19.00 på hverdager, 12.00 – 17.00 på lørdager og 14.30 – 19.00 på søndager. Endret trafikkbilde vil kunne medføre justerte åpningstider.

Beredskapsflyging tillates utenfor åpningstiden.

5.2 Aktuelle luftfartøyer

Kort rullebane - kode A og kode B-fly:

Pilot Flight Academy: DA40NG + øvrige småfly.

Rutetrafikk: BE200.

Ambulansetrafikk: Redningshelikopter og fly – BE200

Lang rullebane - kode B- og C-fly:

Rute- og chartertrafikk, for eksempel BE200, DHC8-300, EMB170 og B737-700

5.3 Forventet antall flybevegelser

I tillegg til øvrig trafikk ved flyplassen som er beregnet til 9 500 bevegelser, vil flyskolen PILOT med 200 elever pr. år få et antall flybevegelser på 12 000 med flytypen DA40NG. Denne aktiviteten forventes å komme i tillegg til den skoling som flyklubber driver for opplæring av fritidsflygere. Tabellen nedenfor viser dermed det antall som legges til grunn for søknaden.

Tabell 1. Dagens flytrafikk (2017) og forventet antall flybevegelser ved Notodden flyplass, Tuven

Kode	Kategori	Bevegelser 2017	Forventet antall bevegelser		
			døgn	07.00-23.00	23.00-07.00
1	Ruteflyging	545	3120	2970	150
2	Ikke regelbundet trafikk (Charter/taxi)	6	104	52	52
5	Annen kommersiell helikopterflyging	37	208	208	
6	Annen kommersiell flyging		24	24	
11	Ettersøking- og redningstjeneste	6	12	6	6
12	Ambulanseflyging	26	100	90	10
13	Skole- og instruksjonsflyging	871	14000	14000	
14	Posisjonsflyging	27	126	126	
15	Teknisk retur		12	12	
16	Kontrollflyginger	2	2	2	
17	Allmennfly	2480	4500	4500	
21	Militær flyging	14	50	40	10
	Sjøfly	203	300	300	
	Landingsrunder småfly	698	1200	1200	
Total		4915	23758	23530	228

5.4 Forhold for landingsplassens benyttelse

Notodden flyplass Tuven skal benyttes hele døgnet - hele året og skal kunne godkjennes for flyging i mørke. Flyplassen har system for instrument-innflyging se vedlegg 4 AIP Notodden flyplass Tuven.

5.5 Type aktivitet på landingsplassen

5.5.1 Rutetrafikk

I 2017 reiste det 2490 passasjerer over Notodden flyplass Tuven.

Flyplassen benyttes til rutetrafikk til/fra Bergen med Bergen Air Transport As. Ruten til/fra Bergen flys 6 dager i uken med til sammen åtte flyginger (16 flybevegelser). Trafikken ved Notodden flyplass Tuven er i dag begrenset av gjeldende konsesjon.

5.5.2 Base for skoleflyging

Flyplassen blir brukt av Notodden og Kongsberg Flyklubb (land- og sjøfly), Oslo seilflyklubb, Sandefjord seilflyklubb, Pilot Flight Academy for treningsflyging og andre flygere i forbindelse med privatflyging. Pilot Flight Academy planlegger utvidelse av sin virksomhet til 200 studenter. Denne utvidelsen forutsetter utvidet konsesjon for flyplassen.

I 2017 hadde flyplassen totalt 4915 bevegelser. 545 var relatert til kommersiell trafikk med totalt 2490 passasjerer. 200 av disse bevegelsene var sjøflyging. Aktiviteten knyttet til sjøflyging er skoleflyging tilhørende Notodden og Kongsberg flyklubb og private sjøfly som skal teknisk vedlikeholdes hos Flyteknisk AS.

5.6 Bruk

Landingsplassen skal være åpen for offentlig bruk.

5.7 Internasjonal Luftfart

Landingsplassen vil være i bruk til internasjonal trafikk.

6 Konsekvens- og miljøutredninger

6.1 Beskrivelse av tiltakets konsekvenser for miljø.

I veiledningen til forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL 1-1) gis en liste med spørsmål som bør besvares som del av miljøutredningen. Spørsmålene, som omhandler en rekke temaer, dreier seg om i hvilken grad tiltaket influerer på disse temaene. Spørsmålene skal besvares med:

- Sannsynlig
- Mindre sannsynlig
- Lite sannsynlig

I oversikten nedenfor har vi imidlertid besvart en del spørsmål hvor tiltaket i det hele tatt ikke influerer på det angjeldende temaet, med "Nei".

Tiltaket som det her søkes om utvidet konsesjon for, er en trafikkøkning i konsesjonsperioden fra 9.250 flybevegelser som ble lagt til grunn for den gjeldende konsesjon, opp mot 24.000 flybevegelser, hvorav 3.500 bevegelser med rutefly og 20.500 bevegelser med hovedsakelig mindre fly (GA).

Nr.	Spørsmål	Sannsynlighet	Kommentar
1	Kan tiltaket bidra til miljø- eller helseskadelig forurensning?	Lite sannsynlig	<p>På avisingsplattform er det anlagt system for oppsamling av kjemikalier.</p> <p>På rullebanen benyttes Aviform L50 for å oppnå maksimal friksjon. Aviform L50 er merkenavn for 50% flytende kaliumformiat, er godkjent etter SAE AMS 1435A og er blant de mest miljøvennlige avisningsproduktene på markedet. Fylkesmannen har den 23.02.2017 vurdert at det ikke er vesentlig fare for forurensning fra flyplassdriften. Virksomheten trenger derfor ikke å reguleres i en tillatelse etter forurensningsloven. Fylkesmannens vurdering var at bruk av de oppgitte mengder avisingskjemikalier sannsynligvis ikke vil medføre vesentlige skader eller ulemper for miljøet. Det ble også lagt til grunn at det er sterke sikkerhetsmessige og samfunnsmessige begrunnelser for å benytte avisingskjemikalier.</p> <p>For brannøvingsfelt ble utslipps-tillatelse for gitt: 17.12.2012</p>
2	Vil tiltaket føre til vesentlig påvirkning av vannkvaliteten i ferskvannsforekomster eller marine områder, slik at muligheten til å opprettholde arter og/eller økosystemer og ivareta hensynet til menneskers helse og trivsel reduseres?	Lite sannsynlig	<p>Se pkt. 1.</p> <p>Den planlagte trafikkøkningen vil i liten grad ha innvirkning på nærliggende vassdrag.</p>

3	Vil tiltaket føre til en vesentlig økning av utslippene av næringssaltene fosfor og nitrogen til ferskvannsforekomster eller marine områder?	Nei	
4	Vil tiltaket føre til vesentlig utslipp av olje?	Lite sannsynlig	Det skal anlegges særskilt flyoppstillingsplattform for fylling av drivstoff, med system for oppsamling av eventuelt søl eller lekkasje. Se også pkt. 1.
5	Vil tiltaket føre til vesentlig utslipp og bruk av kjemikalier, slik at det medfører helse- eller miljøskade?	Lite sannsynlig	Se pkt. 1.
6	Vil tiltaket føre til sluttbehandling av betydelige avfallsmengder eller til at det oppstår betydelige mengder spesialavfall?	Nei	
7	Vil tiltaket føre til vesentlig økte utslipp av klimagasser, eller til produksjon og forbruk av ozonreducerende stoffer?	Sannsynlig	Utslipp av klimagasser vil øke i takt med økt flytrafikk. Introduksjon av nye flytyper med mer effektive motorer vil i noen grad avdempe dette.
8	Vil tiltaket føre til vesentlig økte utslipp av svoveldioksid, nitrogenoksider, flyktige organiske forbindelser og ammoniakk, slik at naturens tålegrense overskrides?	Nei.	
9	Vil tiltaket bidra til vesentlig økt lokal luftforurensning?	Lite sannsynlig	Se pkt. 7.
10	Vil tiltaket bidra til vesentlig økt støy?	Ja	SINTEF har utarbeidet nytt støysonekart ihht. Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442 – se vedlegg 5.
11	Kan tiltaket medføre inngrep i verdifulle arealer og bruken av disse, eller påvirke biologisk mangfold?	Lite sannsynlig	Planlagt utbygging vil foregå innenfor grensene for gjeldende reguleringsplan og vil ikke berøre Semsøyene natur-reservat eller andre nærliggende naturforekomster (se kap. 4.4)
12	Vil tiltaket forårsake vesentlig inngrep, nærføring eller annen påvirkning som medfører at kulturminner og kulturmiljøer går tapt, blir skadet eller får nedsatt kvalitet?	Nei.	Ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.
13	Vil tiltaket påvirke landskapsbildet vesentlig, herunder landskapets kulturhistoriske	Mindre sannsynlig	Forlengelse av rullebane ut i Heddalsvatnet vil skje innenfor

	trekk og estetiske kvaliteter, i landlige områder og/eller i byene og tettstedene?		grensen av gjeldende reguleringsplan.
14	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, nasjonalparker, landskapsverneområder, naturreservater, vernede vassdrag, naturminner, områder som er foreslått vernet, inngrepsfrie områder, eller truede eller sårbare/hensynskrevende naturtyper?	Sannsynlig	Utenfor baneende 30 sydøst vil 300 m rekke med innflygingslys bli satt opp ut i Heddalsvatnet. Utenfor baneende 12 (mot nordvest) er lysrekke allerede etablert. Avstand fra rullebanens senterlinje (RWY CL) til vegetasjonen i Semsøyen naturvernområde er vel 80 m. Ihht BSL E 3-3 skal vegetasjonen her ikke penetrere sideflaten som starter 25 m fra RWY CL og har en helling oppover og utover på 1:5. Det kan således bli nødvendig og holde vegetasjonen nede på deler av naturvernområdet nærmest rullebanen.
15	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, viktige leveområder for fredede eller truede arter?	Mindre sannsynlig – se pkt. 14	
16	Vil tiltaket påvirke høsting og annen bruk av levende ressurser slik at arter eller bestander utrykkes eller trues?	Nei	
17	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for verdifulle områder for friluftsliv, jakt, fiske eller rekreasjon, eller vanskelig-gjøre den allmenne ferdsel eller tilgjengelighet til slike områder?	Nei	
18	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for områder nær inntil boliger, skoler og barnehager, og dermed innvirke på adgang til fri lek og målsetning om å etablere en sammenhengende grøntstruktur?	Mindre sannsynlig	Vil ikke berøre områder nær inntil boliger, skoler og barnehager, men vil belaste slike områder med støy - se kap. 6.2.
19	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for andre eksisterende nasjonale planer angående miljøvern, nasjonal arealpolitikk, rikspolitiske retningslinjer og bestemmelser, fylkesplaner og fylkesdelplaner, eller komme i konflikt med målene	Lite sannsynlig	Det forutsettes at ny terminalbygning bygges etter gjeldende lover og retningslinjer for universell utforming, tilgjengelighet for alle.

	om estetikk og tilgjengelighet for alle?		
20	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for arealer med høyt potensiale for matproduksjon eller av stor betydning for reindriften?	Nei	

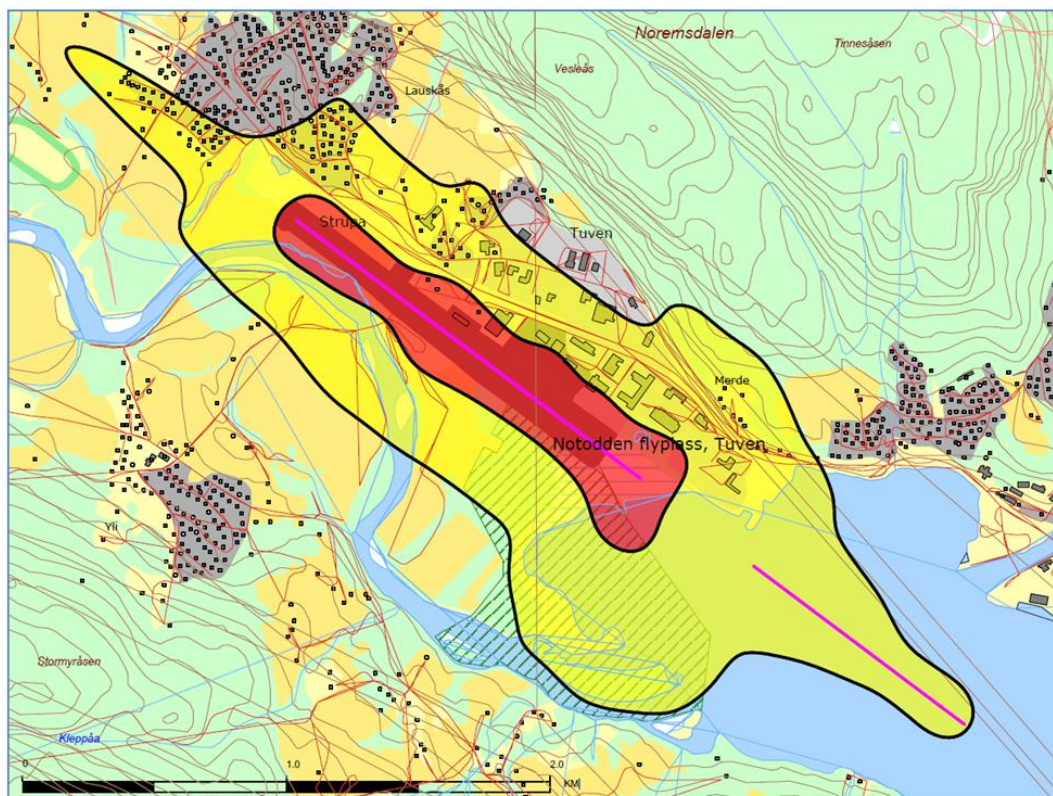
6.2 Støyanalyse

SINTEF har foretatt beregning av flystøy med NORTIM for den økte trafikkmengde knyttet til ny aktivitet med flyskole på Notodden flyplass Tuven (*Støyutredning Notodden flyplass Tuven, SINTEF pnr. 102019036, 12.12.2018*). Beregningene er basert på antatt fordeling på flytyper som fremgår av Tabell 1.

Beregningene viser at 113 boliger og 2 skolebygninger vil komme i gul støysone, og at 3 boliger vil komme i rød støysone slik den er definert i Klima og Miljøverndepartementets retningslinje T-1442/2016. Eier av lufthavnen vil tilby innløsning av boligene i rød støysone og vil gjennomføre nødvendig støydemping av boliger og skole i gul støysone.

Tabell 2. Antall bygninger med støyfølsomt bruksformål i støysonene med 24 000 flybevegelser (SINTEF prosjektnotat, 12.12.2018)

Støysone	Residences	SchoolBuildings	HealthInstitutions	LeisureHomes
Gul	113	2	1	0
Rød	3	0	0	0



Figur 12. SINTEFs beregning av flystøy, basert på det trafikkgrunnlaget det søkes konsesjon for (SINTEF prosjektnotat, 12.12.2018)

7 Tilleggskrav for landingsplasser til offentlig bruk

7.1.1 Søkera organisasjonsform

Notodden lufthavn AS er et aksjeselskap, 100 % eiet av Notodden kommune.

7.1.2 Søkera økonomiske status

Det vides til vedlegg 10: Årsregnskap 2017.

7.1.3 Søkera administrative oppbygging

Notodden flyplass Tuven har følgende administrative oppbygging:

- 1 flyplass-sjef
- 1 kvalitetssjef
- 3 AFIS fullmektiger
- 1 innleid konsulent for utvikling og markedsføring
- Brann-, havari- og brøytetjenester er innleid fra Notodden kommune
- Passasjer- og bagasjekontrolltjenester er innleid fra Securitas as

Etter utvikling av flyplassen og utvidet konsesjon er bemanningen antatt å bli utvidet til i alt 20 – 22 personer.

7.1.4 Investeringskostnader og finansieringsplan

Det planlegges investeringer i utvidet rullebane og andre tiltak med tilsammen 100 mill. kr., hvorav 40 mill. allerede er utført de seneste to år. Søknad om 60 mill. investeringsmidler er under behandling i Samferdselsdepartementet.

7.1.5 Forventede driftsutgifter

Det er budsjettet med ca. 20 mill. kr i årlige driftsutgifter for de neste 2 år.

7.1.6 Kalkyle over forventede inntekter

Driftstilskudd fra Notodden kommune:	4 mill. kr
Driftstilskudd fra andre kommuner:	0,1 mill. kr.
Egne driftsinntekter (forventet):	1 mill. kr.
Kontraktsfestet driftstilskudd fra Samferdselsdepartementet (2016):	6,8 mill. kr.
Utvidet driftstilskudd fra Samferdselsdepartementet (2017*):	<u>8,2 mill. kr</u>
Sum forventede inntekter 2018:	<u>20,1 mill. kr</u>

*) forventes også i 2019 og 2020. Reforhandling av 5-årig avtale om driftsmidler vil skje i 2020.

8 VEDLEGG

Vedleggsnummer	Dokumentnavn
1.	Reguleringsplan 06.03.1971
2.	Reguleringsbestemmelser 06.03.1971
3.	Kart som viser flyplassens utstrekning og plassering
4.	AIP Notodden flyplass Tuven
5.	Målekjede lang og kort rullebane, rev. 07.06.2018
6.	Restriksjonsplan.
7.	Støyutredning Notodden flyplass Tuven, SINTEF pnr. 102019036, 12.12.2018
8.	Risiko- og sårbarhetsanalyse Asplan Viak 13.11.2018
9.	Firmaattest Notodden lufthavn AS
10.	Årsregnskap 2017 (søkers økonomiske status)