

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

**Saksbehandler:** Nina Tøgersen Allstrin  
**Telefon direkte:** 95875899  
**Vår dato:** 02.03.2022  
**Vår referanse:** 22/03968-9

**Deres dato:**  
**Deres referanse:**

## Høring- Søknad om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Meråker flyplass, Øian

### 1. Innledning

Meråker flyklubb v/Hans-Olaf Reitås har søkt om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Meråker flyplass, Øian. Luftfartstilsynet sender med dette saken på offentlig høring.

### 2. Nærmere om sakens bakgrunn og søknaden

Meråker flyklubb fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 30.1.2007 fornyet konsesjon til å drive og inneha Meråker Flyplass, Øian. Konsesjonen ble gitt med 10 års varighet, frem til og med 31.1.2017.

Søknaden om fornyelse av konsesjon kom inn til Luftfartstilsynet 20.7.2016, mer enn seks måneder før konsesjonen utløp. Konsesjonen ble dermed automatisk forlenget, i tråd med reglene i forskrift om konsesjon for landingsplasser § 14, tredje ledd.

Ved en inkurie ble ikke søknaden behandlet av Luftfartstilsynet da den kom inn. Luftfartstilsynet behandler imidlertid nå søknaden om fornyelse av konsesjon for denne flyplassen.

Luftfartstilsynet har vært i dialog med Meråker flyklubb, som har oppdatert søknaden i henhold til dagens situasjon og fremtidig estimert aktivitet ved flyplassen. Flyplassen er til privat bruk, og brukes hovedsakelig til allmennflygning med småfly og mikrofly. Søker har opplyst at Værnes flyklubb noen ganger benytter flyplassen til skoleflyging og kortbanetrening. Flyplassen er åpen hele året, men det er mest aktivitet på sommerhalvåret.

Flyklubben søker om konsesjon for et trafikkomfang på 400 flybevegelser per år. De har skissert et behov for omtrent 20 flybevegelser i uken. Flyklubben planlegger klubbtreff og «fly—

inn» 2-3 ganger i året, og de ukene disse arrangementene finner sted vil antall flybevegelser være opp mot 40-50.

### 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 uttalelsene 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 være en del av det faktiske grunnlaget for 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, gjengitt over her.

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. 4.2 flg.

Det vises for øvrig til kopi av søknaden, som sammen med resten av høringsdokumentene er vedlagt dette dokumentet og finnes tilgjengelig på [www.luftfartstilsynet.no](http://www.luftfartstilsynet.no), under fanen «Høringer».

### 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.

Konsesjonssøker har lagt ved bilde av kommunens arealplankart som viser at området er regulert som lufthavn.

Slik Luftfartstilsynet forstår det, vil en fornyelse av konsesjonen for Meråker flyplass, Øian ikke være i strid med vedtatte arealplaner etter 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.

Luftfartstilsynet er ikke kjent med at flyplassen ligger i et område med særlig sårbar natur eller dyreliv. Søk i artdatabanken viser imidlertid at fugleartene Hønsenhauk og Granmeis, som har status «sårbar» for Norsk rødliste for arter 2021, finnes i området og har hatt en negativ utvikling de siste årene.

Etter luftfartstilsynets forståelse vil flyaktivitet i alle tilfeller ha en viss påvirkning på omgivelsene rundt. Ved denne flyplassen er det imidlertid ikke stor aktivitet, samt at det er småfly og mikrofly som brukes på flyplassen. Flyplassen har også vært etablert i lang tid og konsesjonen gjelder fortsettelse av denne etablerte aktiviteten. Luftfartstilsynet legger dermed til grunn at fornyelse av konsesjonen ikke vil medføre vesentlig skade på naturmangfoldet.

I denne forbindelse viser vi også til miljøutredningen fra søker vedlagt høringsdokumentene. Miljøutredningen er utformet som en egenerklæring i tråd med malen i veiledningen til konsesjonsforskriften. Av egenerklæringen fremgår det at søkeren vurderer at det er lite sannsynlig at landingsplassen har vesentlig innvirkning på miljøet og naturmangfoldet.

Luftfartstilsynet antar imidlertid 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 i tillegg til oversendelse av det konkrete kildegrunnlaget kommentaren bygger på.

#### *4.4. Angående 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 tråd med Miljødepartementets standard T 1442, dersom det ikke foreligger i saken fra før.

I § 11 tredje ledd er Luftfartstilsynet gitt en uttrykkelig adgang til å dispensere fra kravet om støyberegning dersom konsesjonssøker har søkt om det. I veiledning til regelverket fremkommer det at bakgrunnen for dispensasjonsadgangen er at det ikke alltid er reelt behov for slik støyberegning, og at det ved avsidesliggende landingsplasser ikke vil spille en sentral rolle for de lokale myndighetenes syn på saken. Det fremkommer også at det i denne vurderingen er relevant at støyberegning etter Miljøverndepartementets retningslinjer kan utgjøre en vesentlig kostnad for mindre operatører.

Meråker flyklubb har søkt om dispensasjon fra kravet om støyberegning i foreliggende sak.

Slik Luftfartstilsynet ser det, er det flere momenter som taler for at det ikke er et reelt behov for støyberegning i dette tilfellet. I denne retningen vektlegger vi at søknaden gjelder relativt få flybevegelser, og at det bare er mindre propell-drevne fly som lander på flyplassen. Dette tilsier at støyen ikke er svært omfattende. I samme retning trekker det at flyplassen ikke ligger i et tettbebygd strøk, men kan sies å ligge avsides til. Det er noen få hus i nærheten, men det er opplyst for Luftfartstilsynet at alle husene som ligger i nærheten av flyplassen har samme eier og at beboerne setter pris på flyaktiviteten i området. Etter det flyklubben er kjent med, har det

heller ikke kommet klager på støyen fra flyplassen. Det trekkes også i retning av dispensasjon at Meråker flyklubb er en relativt liten aktør, og kostnadene for en støyberegning vurderes å være store for dem.

Etter dette vurderer Luftfartstilsynet at det ikke er et reelt behov for støyberegning i foreliggende sak, og at vi dermed kan innvilge dispensasjon fra kravet til støyberegning. Vi vil imidlertid legge vekt på høringsinstansene syn i denne sammenhengen.

#### 4.5. Konesjonsvilkår

Utkastet til konsesjonsvilkår bygger på vår alminnelige praksis og mal for vilkår, og opplysninger i søknaden.

Etter dialog med søker er trafikkomfanget for konsesjonen satt til om lag 20 flybevegelser per uke, begrenset til 400 i løpet av en tolv måneders periode. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 400 flybevegelsene omfatter all aktivitet på lufthavnen, dvs. alle typer GA-flyginger og skoleflyging.

Flyklubben har informert om at de har klubbtreff, «fly-inn» og lignende samlinger 2-3 ganger på sommerhalvåret. Under disse samlingene vil antall flybevegelser overstige det estimerte antallet per uke, men slik Luftfartstilsynet ser det, vil det kunne være rom for det innenfor den angitte maksgrensen for tolv måneder.

Den maksimale årlige 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. Høringsfrist

Vi ber om at eventuelle uttalelser til søknaden og konsesjonsvilkårene sendes til Luftfartstilsynet **innen 4. juni 2022**.

Vi ber om at høringsinnspillene merkes med referansen 22/03968, og sendes per e-post til [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no) eller per post til Luftfartstilsynet, postboks 243, 8001 Bodø.

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 O. Meling  
Fagansvarlig  
Direktoratsavdelingen

Nina Tøgersen Allstrin  
Juridisk rådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.*

Vår dato  
02.03.2022

Vår referanse  
22/03968-9

---

Kopi til: Eirik Øian