

Midtnorsk Fly- og Luftsportsenter AS
Øyås
7468 TRONDHEIM

Vår saksbehandler:
Anette Kaland Larsen

Vår referanse:
200200040-
85/603/AKA

Vår dato:
20. januar 2005

Telefon direkte:
9826 1865

Fornytt konsesjon for drift av Oppdal flyplass, Fagerhaug

Vi viser til søknad datert 2. januar 2002 samt etterfølgende korrespondanse. Det er gitt fire midlertidige konsesjoner i påvente av Fylkesmannens behandling av saken, den siste forlenget til 31. januar 2005. Konsesjonene er gitt på samme vilkår som den forutgående tillatelsen av 30. april 1997.

1. Bakgrunn

Oppdal kommune er eier av grunnen der landingsplassen ligger. Midtnorsk Fly- og Luftsportsenter AS har tinglyst bruksrett til området.

Landingsplassen brukes hovedsakelig til luftsportsaktiviteter (flyging med mikrofly, seilfly og løftefly for fallskjermhoppere), men det er også en relativt beskjeden kommersiell aktivitet ved plassen. I 2004 var det totale antallet flybevegelser ved landingsplassen 2434.

Det er søkt om endrede og utvidede brukstider i forhold til gjeldende konsesjon. I søknaden bes det om at brukstidene for luftsportsaktivitetene forskyves én time frem på hverdager og at det gis to ekstra timer lørdager, søndager og diverse helligdager. I tillegg er det søkt om utvidede flygetider for annen privat flyaktivitet enn luftsportsaktiviteter. I henhold til gjeldende konsesjon er det ikke tidsrestriksjoner på bruken av landingsplassen til nærings- og taxifyging. Det er ikke foreslått endringer av dette.

2. Høringen

I henhold til luftfartsloven § 7-6 skal konsesjon til landingsplass bare gis når det finnes forenlig med allmenne hensyn. Før avgjørelsen treffes, skal det være innhentet uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter.

Søknaden ble den 16. januar 2002 sendt Oppdal kommune og Fylkesmannen i Sør-Trøndelag med frist for uttalelse 1. mars 2002. Uttalelsen fra Fylkesmannen har latt vente på seg, men Luftfartstilsynet har i betraktning av sakens omstridte karakter ansett det nødvendig å få et best mulig grunnlag for avgjørelsen.

Oppdal kommunes uttalelse inkom ved brev 21. mars 2002. Det vises i brevet til behandlingen av saken i kommunestyret 20. mars 2002. Kommunestyret fattet vedtak om å anbefale konsesjon for ti år og at gjeldende konsesjonsvilkår forblir uendret. Kommunestyret anbefalte dog at brukstiden for annen privat flygeaktivitet enn luftsportsaktivitet utvides til 0700-2200 hverdager/lørdager og 0900-2000 søndager.

Kommunen begrunner sitt standpunkt med at en vil gi lokalbefolkning og hytteeiere i det aktuelle området et like godt livsmiljø som de øvrige i kommunen. Støyulempene knyttet til bruken av flyplassen kan oppleves som svært sjenerende. Å legge til rette for ytterligere støyforurensning synes å være en uheldig strategi i forhold til kommunens satsning på naturbasert reiseliv. Aktivitetsoversikten for flyplassen etter at restriksjonene ble innført viser at antall landinger med fallskjermfly og slepefly for seilfly har hatt en viss nedgang, men det er ikke belegg for å si at restriksjonene har ført til en dramatisk reduksjon av aktiviteten. Kommunen peker også på det uheldige i at store investeringer og betydelig opprustning av plassen blir brukt som argumenter for å lempe på restriksjonene og dermed rettferdiggjøre økt støyforurensning.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag har besvart høringsen i brev 23. juni 2004. Fylkesmannen anbefaler fornyet konsesjon for fem år, på samme vilkår som gjeldende konsesjon. Det legges sterk vekt på de nasjonale målene for reduksjon og forebygging av støy samt hensynet til helse og friluftsliv.

Hovedtyngden av luftsportsaktivitetene gjennomføres på de tidspunktene hvor interessen for rekreasjon og ønsket om ro er størst. I tillegg er flystøy av en spesiell karakter. Fylkesmannen mener at det bør tilstrebes et så lavt støynivå som mulig og påpeker viktigheten av at det benyttes mest mulig støysvake propeller og/eller lydpotter. Det pekes videre på at det er spesielt viktig at det er stille morgen og kveld og at det bør være flere flygefrie dager i påsken og minst én i pinsen. I tillegg bør det legges inn flygefrie helger i de mest belastede periodene.

Vi gjør oppmerksom på at Fylkesmannen i sin redegjørelse for Oppdal kommunes syn, herunder også oversikten over flygetider i vedlegget, har lagt til grunn rådmannens innstilling og ikke kommunestyrets vedtak.

I brev 17. desember 2004 utdyper Fylkesmannen sitt standpunkt om å anbefale konsesjonsperioden begrenset til fem år. Det pekes her på at det på bakgrunn av alle støyklagene i saken vil være rimelig å revurdere støysituasjonen med visse mellomrom og at ti år er for lang tid mellom hver slik vurdering.

I tillegg til høringsuttalelsene har Luftfartstilsynet mottatt en lang rekke henvendelser fra fastboende og hytteeiere i området.

3. Luftfartstilsynets vurdering

a) Trafikkgrunnlaget og støyvurderingene

I søknaden var antallet flybevegelser i forbindelse med utøvelse av luftsport oppgitt å være 1470 i 2001. Ifølge søknaden var dette tallet forventet å holde seg stabilt, eventuelt øke noe, dersom det ble gitt utvidede flygetider. I motsatt fall var det forventet en reduksjon av aktiviteten. Søknaden inneholdt ikke noe tall for den kommersielle aktiviteten, men fremtidig aktivitet var anslått til ca. 140 flybevegelser årlig.

På anmodning fra Luftfartstilsynet har søkeren i brev 10. januar 2005 oppgitt oppdaterte trafikk tall for årene 2002-2004. Disse viser et totalt antall flybevegelser på hhv. 2588, 3584 og 2434. Tallene viser at den forventede reduksjonen av aktiviteten ikke har funnet sted, til tross for at flygetidene ikke er endret i perioden. Luftsportsaktiviteten har tvert imot økt med mellom 67 og 135 prosent i forhold til trafikken i 2001. Den kommersielle aktiviteten har imidlertid vært langt lavere enn estimert.

Søkeren forklarer det høye tallet for 2003 med at det dette året var svært godt vær, god tilgang på elever, instruktører og fly og at den dårlige økonomiske situasjonen i enkelte klubber gjorde det nødvendig for disse å bedre sin inntjening gjennom økt aktivitet.

SINTEF har utført støyberegninger knyttet til aktiviteten ved landingsplassen. Beregningene har lagt til grunn en trafikkmengde på totalt 1130 flybevegelser. Dette er et langt lavere beregningsgrunnlag enn den reelle trafikken ved landingsplassen. SINTEF har i brev 7. januar 2005 redegjort for hvilken virkning dette avviket har for de beregnede støysonegrensene. En beregning ut fra de reelle trafikk tall vil neppe medføre dramatiske endringer av grensen for støysone I. Det kan imidlertid forventes at det dannes en støysone II helt inne på rullebanen.

Luftfartstilsynet har vurdert om det er behov for nye beregninger. Basert på uttalelsene fra SINTEF kan det se ut til at det ved nye beregninger ikke kan forventes radikale endringer i støysonekartet. Luftfartstilsynet finner det derfor ikke nødvendig at det utarbeides nye støyberegninger før ved neste revisjon av kommuneplan. Vårt standpunkt har sammenheng med mulighetene for endringer av vilkår i konsesjonsperioden, se nærmere om dette nedenfor.

b) Flygetider

Både Oppdal kommune og Fylkesmannen i Sør-Trøndelag anbefaler at gjeldende restriksjoner på bruk til luftsportsformål videreføres. Begge instanser anbefaler videre at nærings- og taxiflyging fortsatt gis adgang til bruk av landingsplassen uavhengig av nevnte restriksjoner. Oppdal kommune anbefaler imidlertid søknaden innvilget hva gjelder utvidede brukstider for annen privat flyging enn luftsportsaktiviteter. Dette punktet er ikke kommentert av Fylkesmannen.

Høringsinstansene begrunner ikke sine standpunkter for å gå inn for forskjellige brukstider for de ulike aktivitetene på landingsplassen. Det vanlige er at det ved landingsplasser opereres med åpningstider, som gjelder for alle brukerne, uansett aktivitet og formål. Det antas at forskjellen bygger på en vurdering av de ulike aktivitetenes "nytteverdi" og at de ulike typene bruk genererer forskjellige støybilder.

Med utgangspunkt i høringsuttalelsene finner Luftfartstilsynet at gjeldende bruksvilkår videreføres i den fornyede konsesjonen. Det gis imidlertid utvidet adgang til bruk av landingsplassen for annen privat flyging enn luftsport, i tråd med Oppdal kommunes vedtak.

Hva angår vilkåret om at flyging ikke skal foregå under gudstjenester i Fagerhaug kapell, har Luftfartstilsynet bedt søkeren om å redegjøre for hvordan denne bestemmelsen praktiseres. Vi har ikke mottatt informasjon om hvordan vilkåret har vært praktisert i foregående konsesjonsperiode, men ifølge MFL skal sogneprest Espeland ha uttalt at brukstiden fra kl. 1200 på søn- og helligdager gir tilstrekkelig vern av menighetens interesser.

På denne bakgrunn har Luftfartstilsynet besluttet å ikke utvide flygetidene til kl. 1000 på søn- og helligdager som omsøkt. Dette gjelder både luftsportsaktiviteter og annen privat flyging. På den annen side opprettholdes ikke særvilkåret knyttet til gudstjenester, ettersom nevnte tidsrestriksjon anses tilstrekkelig.

c) Støysvake/støydempede fartøyer

Gjeldende vilkår inneholder i § 2 pkt. 2.1 en bestemmelse om at flyging knyttet til landingsplassen skal foregå med støydempede eller støysvake fly og at luftfartsmyndigheten kan kreve at innehaver av

tillatelsen fremskaffer dokumentasjon som viser at flyene er støydempe eller støysvake. Vedtaket 30. april 1997 om fornyet tillatelse til drift av landingsplassen inneholder en viss veiledning om hvordan vilkåret skal forstås. Vedtaket inneholder imidlertid ingen presis definisjon av hva som ligger i begrepene ”støydempe” og ”støysvake” fly. Begrepene gir i seg selv rom for skjønnsmessige, subjektive tolkninger.

Når det gjelder begrepet ”støysvak”, inneholder forskrift 19. juli 1993 nr. 4047 om begrenning av støy og utslipp fra sivile luftfartøyer (BSL B 2-2) bestemmelser om støysertifisering i samsvar med internasjonale standarder. Det antas at man med konsesjonsvilkåret har ønsket å etablere en høyere standard enn det som følger av nevnte forskrift.

Formålet med vilkåret er å sikre at naboene til landingsplassen skal skjermes mot unødig flystøy. Effekten av støy er imidlertid avhengig av flere faktorer, herunder både støynivå og frekvens. Det er således ikke mulig å definere støypåvirkning utelukkende på grunnlag av et visst desibel-nivå. I tillegg til disse rent fartøyrelaterte forholdene har også blant annet flygemønster og resonans fra topografien betydning.

Heller ikke begrepet ”støydempet” er definert. Støydemping kan foretas på flere måter; utskifting av propell, eksosanlegg eller begge deler.

Det blir således en skjønnsmessig vurdering av hva som er tilstrekkelig støysvakt eller tilstrekkelig dempet. Ettersom grensen ikke er nærmere definert, finner vi det naturlig at luftfartsmyndigheten kobles inn dersom det skulle være strid om vilkåret oppfylles. Luftfartstilsynet vil da kunne foreta undersøkelser av det aktuelle fartøyet, sammenligne det med andre fartøyer som bruker landingsplassen og vurdere mulighetene for eventuelle tiltak. I tillegg til modifikasjoner av fartøyene kan det også bli aktuelt å vurdere egne traséer, for eksempel egne ruter for slep av seilfly. I disse vurderingene vil naturligvis et samarbeid med konsesjonshaver og lokale myndigheter være helt nødvendig.

Luftfartstilsynet har på denne bakgrunn besluttet å beholde bestemmelsen i konsesjonsvilkårene, men har inntatt et tillegg om at det er luftfartsmyndigheten som avgjør om vilkåret om støysvakhet/støydempning er tilstrekkelig ivaretatt.

d) Konsesjonsperiode

Vanlig praksis er at konsesjoner for drift av landingsplasser gis for ti år. Kortere konsesjonsperiode gis kun dersom særlige grunner taler for det. Bakgrunnen for dette er at konsesjonshaver skal ha muligheter til å planlegge driften for en lengre periode og at også brukerne skal kunne påregne en viss kontinuitet i adgangen til å bruke landingsplassen.

Oppdal kommune har anbefalt fornyet konsesjon for ti år. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag ønsker imidlertid å begrense konsesjonsperioden for fem år. Standpunktet bygger på et ønske om å kunne vurdere støysituasjonen og eventuelt justere konsesjonsvilkårene med kortere intervaller enn ti år.

Luftfartstilsynet har forståelse for Fylkesmannens posisjon. I denne saken er det fremkommet klare interessenmotsetninger, og det er behov for å fange opp endringer som tilsier at vilkårene for driften bør justeres. På den annen side er det viktig å skape ro om saken og komme frem til en varig løsning som kan aksepteres av alle parter. Stadige ”omkamper” er svært ressurskrevende for konsesjonshaver, brukerne av landingsplassen, plassens naboer og myndighetene.

Luftfartstilsynet er derfor kommet til at konsesjonen bør gis for ti år. Vi vil imidlertid påpeke at det vil være anledning til å endre konsesjonsvilkårene dersom den senere utvikling gjør det nødvendig. I den forbindelse vil Oppdal kommune og Fylkesmannen i Sør-Trøndelag ha et særlig ansvar for å følge opp utviklingen og eventuelt foreslå endringer i vilkårene. Ut fra hensynet til forutberegnelighet bør imidlertid eventuelle vilkårsendringer være tuftet på forandringer i forutsetningene for dagens vedtak og ikke på revurdering av politiske standpunkter.

e) Kart

Kartet som inngår i den forutgående tillatelsen er ikke oppdatert etter utbyggingen av landingsplassen i 2001. Vi ber derfor om å få oversendt et oppdatert kart som viser landingsplassens beliggenhet og utstrekning. Kartet bes sendt i minst to eksemplarer. Det ene vil bli arkivert hos oss og det andre vil stemples og returneres konsesjonshaver for å legges ved de øvrige konsesjonsdokumentene.

Inntil dette foreligger beholdes det tidligere kartet (Situasjonsplan midlertidig utbygging, datert 30. oktober 1989 i målestokk 1:2000) som offisiell kartangivelse av landingsplassen, med de endringer som fremgår av flyplassplan datert 1. november 2001 i målestokk 1:2000.

4. Vedtak

På denne bakgrunn mener Luftfartstilsynet det er forenlig med allmenne hensyn å fornye konsesjonen.

Med hjemmel i luftfartsloven § 7-5 og midlertidig forskrift av 10. desember 2001 nr. 1397 om konsesjon til å anlegge, drive og inneha landingsplass mv. (BSL E 1-1) gis Midtnorsk Fly- og Luftsportssenter AS herved fornyet konsesjon til å drive og inneha Oppdal flyplass, Fagerhaug. Konsesjonen gis for 10 år, frem til 1. januar 2015. Vilkår for konsesjonen følger som vedlegg.

Det er krav om teknisk/operativ godkjenning av landingsplassen, jf. luftfartsloven § 7-11, jf. forskrift av 30. oktober 2001 nr. 1231 om krav til teknisk/operativ godkjenning av flyplasser (BSL E 1-2). Gjeldende godkjenning er gitt frem til 22. oktober 2006. Det påhviler konsesjonshaver å sørge for å fornye denne godkjenningen før den utløper.

Vedtaket med tilhørende vilkår kan etter forvaltningslovens regler påklages innen tre uker fra dette brev er mottatt. En eventuell klage sendes Luftfartstilsynet. Dersom vedtaket ikke omgjøres av Luftfartstilsynet, vil klagen oversendes Samferdselsdepartementet. Vi viser for øvrig til vedlagte klageskjema.

Med vennlig hilsen

Øyvind Ek
underdirektør Juridisk seksjon
Luftfartsjuridisk avdeling

Anette Kaland Larsen
juridisk rådgiver

Vedlegg: Konsesjonsvilkår for Oppdal flyplass, Fagerhaug
Klageskjema

Kopi: Oppdal kommune, 7340 OPPDAL
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Statens Hus, 7468 TRONDHEIM
Norsk Forening Mot Støy, Storgata 45, 0182 OSLO
Aksjonskomitéen mot flystøy på Fagerhaug, Pb 4669 Valentinslyst, 7002 TR.HEIM
Sognepresten i Oppdal, 7340 OPPDAL
Norges Luftsportsforbund/Norsk Aero Klubb, Postboks 383 Sentrum, 0102 Oslo
Ola Krokann, Krokann, 7340 OPPDAL
Arne Rønning, V. Hallsetvangen 2d, 7021 TRONDHEIM
Terje Nafstad, Åsbakken 7, 7043 TRONDHEIM
Anne-Marie Jenssen, Viktor Baumanns vei 18a, 7020 TRONDHEIM
Pål Tengesdal, Brattvollveien 18b, 7054 RANHEIM
Olav og Yvonne Berg, Øymohellinga 3, 2390 MOELV
Tore Wetlesen, Furuveien 11, 2320 FURNES
Sissel Rübbergt, Aasta Hansens vei 19, 7046 TRONDHEIM
Fredrik Bachke, Persaunveien 2, 7045 TRONDHEIM
Siri Kvikvold, Balders vei 11, 7033 TRONDHEIM
Hans Skjulsvik, Hallfred Høyems vei 1, 7047 TRONDHEIM
Kari Alfsvåg, Smistadgrenda, 7026 TRONDHEIM
Erling B. Evensen, Stubbsvingen 61, 7036 TRONDHEIM
Kåre R. Havdal, Gisnadalen Ulsberg, 7393 RENNEBU
Elsa og Svein Norbeck, Angeltrøveien 59, 7048 TRONDHEIM
Oddveig og John Granheim, Silldråpeveien 31b, 7048 TRONDHEIM
Randi Olufsen, An-Margritts vei 9f, 7021 TRONDHEIM
Ella Leth-Olsen, Viktor Baumanns vei 3b, 7020 TRONDHEIM
Hanne B. Stoltenberg, Sigrid Undsets vei 4, 7023 TRONDHEIM
Bodil Monsen, Smørblomstveien 48, 7050 TRONDHEIM
Terje Hegvik, Tiller-ringen 38, 7092 TILLER
Inge Sanden, Sigrid Undsets vei 12, 7023 TRONDHEIM
Gunhild og Sigmund Jenssen, Brit Grytbaks vei 20, 7048 TRONDHEIM
Knut Reed, Utleirveien 31, 7033 TRONDHEIM
Inki Storleer, Klostergata 72d, 7030 TRONDHEIM
Bodil Kvamme, Postboks 3858 Romolslia, 7429 TRONDHEIM
Jon Birger Rødde, Sverresdalsveien 18, 7020 TRONDHEIM

Intern kopi: Juridisk seksjon
Flyplassseksjonen
Allmennflygingsseksjonen
Flysikringsseksjonen