

AVINOR FLYSIKRING AS  
Postboks 150

2061 GARDERMOEN

Saksbehandler: Astrid Nordahl

Telefon direkte:

Vår dato: 03.10.2024

Vår referanse: 23/17597-13

Deres dato:

Deres referanse:

## Høring - søknad om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Ørland lufthavn

### 1. Om høringen

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Luftforsvaret, 132 Luftving, om fornyelse av konsesjon for Ørland Lufthavn.

Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen 15.01.2025 på e-postadresse [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no), og merkes med saksnummer 23/17597.

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

### 2. Sakens bakgrunn og søknaden

Luftforsvaret, 132 Luftving, søkte i brev datert 7. mars 2024 om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Ørland lufthavn. (Se vedlegg).

Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 13. mai 2014 fornyet konsesjon til å drive og inneha Ørland lufthavn. Konsesjonen ble gitt som en midlertidig tillatelse fram til 1. august 2016. Luftforsvaret søkte deretter om ytterligere forlengelse av midlertidig konsesjon 12. juli 2015 på grunn av vedtatt omfattende utbygging av

Ørland Flystasjon i henhold til vedtak i Stortinget. Det har ikke vært fattet et nytt midlertidig vedtak, og konsesjonen som ble gitt i 2014 er derfor gjeldende fram til nytt vedtak er fattet. Utbyggingen av flyplassen har vært et stort prosjekt som har gått over lang tid, og i august 2023 ba derfor Luftfartstilsynet Forsvaret om å sende ny søknad om forlengelse for å kunne vurdere saken ut fra dagens status.

Konsesjonshaver søker nå om konsesjon for et trafikkomfang på 3180 flybevegelser per år (sivile flybevegelser). Gjeldende konsesjon er basert på 2200 flybevegelser per år.

Ørland lufthavn har både sivile og militære operasjoner. Den militære aktiviteten er imidlertid den dominerende. Konsesjonssøknaden som behandles her omfatter kun sivil luftfart.

Flyruten mellom Ørland og Gardermoen representerer i dag hovedandelen av den sivile trafikken. Denne ruten flys 6 dager i uken. Flyruten er populær siden den går direkte til Gardermoen. Reiser knyttet til pendling og andre militære aktiviteter utgjør en stor del av trafikkgrunnlaget. Tilbudet benyttes også av det lokale næringslivet, medflyttere og andre reisende i forbindelse med ferie og fritid.

For tiden går det også en rute mellom Ørland og Evenes som er opprettet for å betjene behovet for å flytte Forsvarets personell i forbindelse med kampflyberedskapen på Evenes. Ruten er tilgjengelig for andre reisende, men ordningen er gjenstand for vurdering ved hver kontraktsfornyelse.

Det er for tiden ingen konkrete planer om andre rutetilbud ut over dette, men det kan ikke utelukkes at Forsvarets sivil behov kan medføre opprettelse av andre rutetilbud.

I tillegg kommer sivil aktivitet som vil øke i forbindelse med militær øvingsaktivitet.

Luftfartstilsynet viser for øvrig til kopi av søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på [www.luftfartstilsynet.no](http://www.luftfartstilsynet.no), under fanen «Høringer».

### 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 offentlig bruk gis i samsvar med konsesjonsforskriften § 15 som hovedregel for en periode på 20 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.

Etter Luftfartstilsynets vurdering vil en fornyelse av konsesjonen for Ørland lufthavn ikke være i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven. Det foreligger en vedtatt reguleringsplan for Ørland Hovedflystasjon fra 2014. Søker har imidlertid opplyst at det pågår en revisjon av reguleringsplan/arealplan som forventes å være ferdig i 2025. Slik Luftfartstilsynet forstår det er denne revisjonen i hovedsak knyttet til de endringer som følger av den militære aktiviteten. Som nevnt ovenfor er militær aktivitet ikke regulert av den sivile konsesjonen.

### **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, er det vanskelig for Luftfartstilsynet å se at en fornyelse av konsesjonen vil komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven, eller at det er grunnlag for nærmere undersøkelser etter loven.

Luftfartstilsynet antar imidlertid at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området, og landingsplassens mulige innvirkninger på dette. Luftfartstilsynet legger til grunn at kommunen i forbindelse med den varslede revisjonen av

reguleringsplanen for området også vurderer hensynet til naturmangfoldloven. Dersom det er forhold som høringsinstansene mener nødvendiggjør en nærmere vurdering, ber vi om en særlig kommentar om dette, ved siden av oversendelse av det konkrete kildegrunnlaget kommentaren bygger på.

#### **4.4 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. Dette er imidlertid ikke et krav ved fornyelse av konsesjon med mindre det har vært store endringer i aktiviteten.

Endringene ved Ørland lufthavn er i hovedsak knyttet til den militære aktiviteten og disse har vært store siden 2014. Den sivile aktiviteten er imidlertid fortsatt svært begrenset selv om det er forventet en økning fra 2200 til 3180 flybevegelser per år. Søker mener at selv en relativt stor økning i den sivile aktiviteten ikke vil påvirke det totale miljøet i særlig grad. Dette fordi den militære aktiviteten både er betydelig større, men også i sine enkeltoperasjoner utgjør en større belastning enn de relativt støysvake sivile flyene. Luftfartstilsynet finner det derfor ikke hensiktsmessig å kreve en ny støykartlegging basert på den sivile aktiviteten.

Forut for den siste utbyggingen knyttet til kampflybasen ble det gjort en omfattende konsekvens- og miljøutredning for Ørland. Se: [Reguleringsplan med konsekvensutredning \(forsvarsbygg.no\)](#). Søker mener at denne fortsatt er relevant. Aktuelle støymålinger gjort etter innføring av F-35, viser at verdiene er innenfor forventet usikkerhetsmargin og beregningene fra utredningen. Forsvaret har imidlertid sett et behov for oppdatering av disse støykartleggingene og dette vil trolig bli påbegynt av Forsvarsbygg rundt årsskiftet 2024-25. Oppdatert kartlegging vil bli lagt til grunn for den pågående revisjonen av arealplanen for Ørland kommune.

### **5. Konsesjonsvilkår**

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

I tråd med søknaden er trafikkomfanget for konsesjonen satt til 3500 flybevegelser per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 3500 flybevegelsene vil omfatte all sivil aktivitet på landingsplassen, dvs. kommersiell trafikk, ambulanseflyginger, skoleflyginger og andre typer GA-flyginger. Såkalt «touch and go» gjelder som to flybevegelser.

Rammen for trafikkomfanget er absolutt. Dersom det i konsesjonsperioden er aktuelt med et høyere antall sivile flybevegelser, må konsesjonen først endres.

For øvrig viser vi til det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår.

Med vennlig hilsen

Finn Owen Meling  
juridisk seniorrådgiver, fagansvarlig  
flyplass/flysikring  
Direktoratsavdelingen

Astrid Nordahl  
juridisk seniorrådgiver

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

Kopi til: FORSVARET, FORSVARET - Morten Raustein