

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

**Saksbehandler:** Nina Tøgersen Allstrin  
**Telefon direkte:** 95875899  
**Vår dato:** 17.10.2024  
**Vår referanse:** 24/14405-4

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

## **Høring – Søknad om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Tynset flyplass**

### **1. Om høringen**

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Tynset flyklubb om fornyelse av konsesjon for Tynset flyplass.

Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen 20. januar 2025 på e-postadresse [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no), og merkes med saksnummer 24/14405.

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**

Tynset flyklubb (org. nr. 982 142 180) søkte i brev datert 8. juli 2024 om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Tynset flyplass.

Tynset flyklubb fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 10. februar 2015 fornyet konsesjon til å drive og inneha Tynset flyplass. Konsesjonen ble gitt med 10 års varighet, frem til og med 10. februar 2025.

Konsesjonshaver søker nå om konsesjon for et trafikkomfang på maksimalt 1200 flybevegelser per år og 40 flybevegelser per uke. Dette er en liten økning i antallet flybevegelser fra gjeldende konsesjon.

I søknaden beskriver de at flyplassen brukes til klubbflyaktivitet med småfly, skoling i forbindelse med privatflysertifikat, klubbflyging i forbindelse med søk- og redning og regional skogbrannflyging, modellflyaktivitet, besøk fra andre flyklubber, mellomlandinger av småfly på vei fra A til B, enkeltvis landinger med militære helikopter (vanligvis i forbindelse med militærøvelser), sivile helikopter i forbindelse med lokale enkeltoppdrag. De forventer omtrent samme aktivitet og omfang i den kommende konsesjonsperioden.

De søker videre om fortsatt dispensasjon fra kravet om støyberegning.

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 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 flyplassens 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.

Søker har opplyst at området hvor flyplassen ligger er regulert til arealbruksformålet «flyplass» i vedtatt arealdel i kommuneplan for Tynset KP 2002 - 2013, nasjonal plan ID 3427\_Tynset. Ikrafttredelse 25.06.2002.

Etter Luftfartstilsynets vurdering vil en fornyelse av konsesjonen for Tynset flyplass 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.

Flyplassen ligger rett ved elva Glomma, og kan slik sett blant annet påvirke naturmangfoldet i og ved elva. Siden søknaden gjelder fortsettelsen av en etablert virksomhet, synes det imidlertid ikke nærliggende for Luftfartstilsynet at en fornyelse av konsesjonen vil komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven, eller at det er grunnlag for nærmere undersøkelser etter loven.

Søker har lagt ved en miljøutredning i søknaden. Miljøutredningen er søkers egen vurdering av flyplassens påvirkning på miljøet rundt. Her fremkommer det at søker vurderer det som lite sannsynlig at flyplassen har stor negativ påvirkning på miljøet. På spørsmålet om flyplassen vil føre til vesentlig utslipp av olje, har de vurdert det som mindre sannsynlig, og viser til at det er gjort tiltak i form av teknisk utforming for å forhindre vesentlig utslipp der flyene tankes.

Luftfartstilsynet antar at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området, og landingsplassens mulige innvirkninger på dette. Dersom det er slike forhold som høringsinstansen 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. Søknad om dispensasjon fra støyberegningen el.l.**

Det følger av konsesjonsforskriften § 14, første ledd, bokstav d, jf. § 11, tredje ledd, første setning, at støyberegning i samsvar med Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging- T-1442, i utgangspunktet skal være en del av søknaden. I tråd med § 11, tredje ledd, andre punktum, kan imidlertid Luftfartstilsynet dispensere fra dette kravet.

Det følger av Luftfartstilsynets veiledning for søknad om konsesjon for landingsplass, at bakgrunnen for dispensasjonsadgangen er at det reelle behovet for støyberegninger kan variere fra sak til sak. Det ene ytterpunktet vil være landingsplasser nær støyømfintlig bebyggelse, hvor støyberegninger klart bør være en forutsetning for å få vurdert en

konsesjonssøknad. Motsatt ytterpunkt vil være avsidesliggende landingsplasser, hvor støyberegninger ikke spiller en sentral rolle for de lokale myndigheters syn på saken i høringsrunden. I tillegg kommer det forhold at støyberegninger etter Retningslinjene T-1442 kan utgjøre en vesentlig kostnad, særlig for mindre operatører.

Tynset flyklubb har søkt om dispensasjon fra kravet om støyberegning. De begrunner søknaden med at det etter deres vurdering ikke er behov for en støyberegning i denne saken. De viser til at flyplassen ligger i et område med generelt lite bebyggelse, herunder også lite støyømfintlig bebyggelse. Det er ikke planer om vesentlig utvidelse av aktiviteten i området, og heller ingen planer om etablering av ny støysensitiv bebyggelse der. Søker viser også til at de har fastsatte inn- og utflygningstraseer, samt begrensninger i tidspunkt for flygning i intern driftshåndbok, som ivaretar behov for særskilte tidspunkt med mindre støy. Det er heller ingen planer om å endre disse.

#### **4.5. Justering av navn på landingsplassen**

Det følger av konsesjonsforskriften § 7, andre ledd, at det offisielle navnet på landingsplasser som har konsesjon, skal bestå av tre elementer der det første skal være nærmeste by eller tettsted. Det andre elementet er enten lufthavn, flyplass, helikopterplass eller sjøflyplass. Det tredje elementet skal angi et lokalt stedsnavn som kan benyttes blant annet som kallesignal.

I de gjeldende konsesjonsdokumentene, mangler Tynset flyplass det tredje elementet i navnet på flyplassen. Flyklubben foreslår «Tynset» som det lokale stedsnavnet som blant annet skal benyttes som kallesignal. De skriver at det, så vidt de vet, ikke er andre landingsplasser i nærheten av Tynset som kallesignalet kan skape misforståelse rundt, og at de heller ikke kjenner til at det i Norge finnes tilsvarende stedsnavn eller kallesignal. Tynset som både navn og kallesignal er i tillegg godt innarbeidet for flyplassen over lang tid.

#### **4.6. Konsesjonsvilkår**

Det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår bygger på Luftfartstilsynets alminnelige praksis og mal for vilkår, og opplysninger i søknaden. Enkelte vilkår som gjelder spesielt for flyplassen er i tillegg videreført fra den foregående konsesjonsperioden. Se utkastet til konsesjonsvilkår punkt 3, andre avsnitt.

I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen satt til 40 flybevegelser per uke, begrenset til 1200 per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De angitte flybevegelsene vil omfatte all aktivitet på landingsplassen. Vi gjør oppmerksom på at 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.

For øvrig viser vi til det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår.

Med vennlig hilsen

Vår dato

Vår referanse

17.10.2024

24/14405-4

---

Finn Owen Meling  
juridisk seniorrådgiver, fagansvarlig  
flyplass/flysikring  
Direktoratsavdelingen

Nina Tøgersen Allstrin  
juridisk rådgiver

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

Kopi til: Tynset Flyklubb