

Drammen Flyklubb
Flyplassveien 48
3300 HOKKSUND
Norge

Saksbehandler: Karl-Erik Skjong
Telefon direkte: +47 97755386
Vår dato: 16.07.2018
Vår referanse: 17/05114-13

Deres dato
Deres referanse:

Vedtak om fornyet konsesjon for å drive og inneha Hokksund flyplass, Hokksund

Drammen flyklubb søkte i brev datert 7. juni 2016 om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Hokksund flyplass, Hokksund.

1. Bakgrunn

Drammen flyklubb (org.nr. 979 785 135) fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 13. desember 2011 konsesjon til å drive og inneha Hokksund flyplass. Konsesjonen ble gitt med 5 års varighet, frem til og med 14. desember 2016.

Luftfartstilsynet har hatt en restanse på konsesjonssaker, og beklager at behandlingen har tatt tid. I perioden etter utløp drives virksomheten på gjeldende konsesjon frem til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden, jf. forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (heretter konsesjonsforskriften) § 14 tredje ledd.

Drammen flyklubb fikk fornyet teknisk og operativ godkjenning 8. november 2016. Godkjenningen innebærer en flysikkerhetsmessig vurdering av landingsplassen.

Landingsplassen brukes til klubb- og skoleflyging. Drammen flyklubb har ca. 280 medlemmer, med en stor andel ungdom. Klubben driver ideell virksomhet, og det legges årlig ned et stort antall dugnadstimer.

2. Høringen

I henhold til luftfartsloven § 7-6 første ledd andre punktum skal det være innhentet uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter før det treffes avgjørelse om konsesjonssøknaden.

Søknaden ble 29. mars 2017 sendt på høring med frist til uttalelse 23. mai.

Norges Luftsportsforbund (NLF) har kommet med uttalelse i brev datert 6. juni. NLF viser til at flyplassen er viktig for det nasjonale luftsportsmiljøet, og er bl.a. størst i landet målt i antall utstedte lisenser. Flyplassen står også for et viktig aktivitetstilbud i nærmiljøet. NLF viser videre til at flyplassen er ledende innen luftsportsmiljøet på støyforebyggende tiltak, og har flere

Vår dato
16.07.2018

Vår referanse
17/05114-13

samfunnsbidrag. Særlig nevnes utdanning av flygere, et unikt seilfly-tilbud som tiltrekker seg oppmerksomhet og besøk fra hele landet, og tilrettelegging for beredskap mot skogbrannfare.

Flymiljøet ved Hokksund flyplass står samtidig overfor et veiskille med tanke på muligheten for videreutvikling og fornyelse, med et stort behov for forutsigbar drift. Dette må etter NLFs mening veie tungt ved vurderingen av konsesjonsvilkårene, og forbundets innspill gjelder trafikkomfang og lengden av konsesjonsperioden:

NLF viser til at en økning av trafikkomfanget ikke nødvendigvis medfører en større støybelastning, forutsatt at hoveddelen av økningen foretas med moderne og støysvake fly. Trafikkomfanget har også en side mot flysikkerheten, siden det er nødvendig med en viss mengde trening for å opprettholde kvaliteten for pilotene. Forbundet oppgir at 50 % av aktiviteten ved Hokksund flyplass har blitt borte sammenlignet med i 1999, selv om miljøet rundt Hokksund flyplass nå igjen blomstrer. Miljøet er avhengig av et visst aktivitetsnivå for å unngå å dø ut.

NLF påpeker dessuten at det er nødvendig med forutsigbarhet for å bygge et bærekraftig og støyvennlig luftsportsmiljø. Forbundet er ikke enig i at konsesjonsperioden bør begrenses til fem år som følge av endringer som kan skje med vei- og jernbanestrekninger gjennom Hokksund i løpet av et tiårsperspektiv.

Øvre Eiker kommune har besvart høringen i brev av 22. juni, på bakgrunn av en lokal høring og behandling av rådmannen, i fagkomité og i kommunestyret. Kommunen viser til at flyparken og aktiviteten ved flyplassen har økt den siste tiden. Kommunen har et positivt samarbeid med flyklubben, som er en positiv fritidsarena spesielt for unge i bygda. Kommunen påpeker imidlertid at klubben har vært gjennom en urolig periode med utskiftninger i ledende personell og varierende håndtering av rutiner. Samtidig er det flere som opplever flytrafikken som belastende. Flytrafikken foregår i stor grad i fritiden til de fleste. Støy kan ha negative helseeffekter. Hvordan støyen oppleves og hva som er belastende, er imidlertid individuelt. Kommunen mener likevel at flyklubben fortsatt har et forbedringspotensial når det gjelder å følge opp konsesjonsvilkår og å imøtekomme naboer.

Kommunen ønsker å fatte vedtak på generelle vilkår som møter begge parter. Høringsuttalelsene kommunen mottok viser at flyplassen ikke ønskes nedlagt, men at det må finnes en rettferdig fordeling av fritiden. Vilkårene som ble satt for den eksisterende konsesjonen har hatt en positiv effekt, men kommunen ønsker at flyklubben viser at de er i stand til å gjennomføre vilkårene på en enda bedre måte.

På denne bakgrunn ønsker kommunen at det i en eventuell ny konsesjon for Hokksund flyplass innarbeides følgende vilkår:

1. Konsesjon gis for en femårs periode.
2. Antall flybevegelser settes til 8500 per år med mulighet for en økning på 25 % uten ny konsesjonssøknad.
3. Det skal ikke være aktivitet ved flyplassen 1. søndag i månedene mai-august.
4. Drammen Flyklubb har ansvar for samarbeidsmøter der Øvre Eiker Kommune og naboer inviteres for å håndtere aktuelle saker. Kontakten med naboer bør forbedres gjennom rutiner for telefonliggjengelighet og loggføring av nabohenvendelser i løpet av året.
5. Trafikken skal spres så godt som mulig mellom de forskjellige ruter.
6. Den enkelte flyvning bør kunne dokumenteres i form av loggføring.
7. Åpningstider: Hverdager 8.00 - 20.00, lørdager 10.00 – 20.00, søndager 12.00 – 20.00. Grønne landinger tillates frem til kl. 22.00, men ikke etter solnedgang.

På bakgrunn av svaret fra Øvre Eiker kommune, leverte **NLF** en tilleggsuttalelse datert 23. juni. Forbundet er tilfredse med at kommunen gir sin tilslutning til fornyet konsesjon, men er uenig i enkelte av vilkårene kommunen mener skal gjelde og grunnlaget for disse.

NLF mener at konsesjonsregelverket må forstås slik at det skal tungtveiende grunner til å for en kortere konsesjonsperiode enn hovedregelen på ti år. Et disiplineringsmotiv, dvs. at en kortere konsesjonsperiode skal virke motiverende mht. at konsesjonsvilkårene overholdes, oppfyller etter forbundets mening ikke dette kravet.

NLF finner både kommunens begrunnelse og bakgrunnen for den problematisk. Forbundet er uenig i at konsesjonsvilkårene ikke overholdes. Kommunens vedtak når det gjelder hvilke vilkår som skal gjelde er ikke bindende ved siden av konsesjonsvilkårene. At frivillige tiltak ved siden av de formelle konsesjonsvilkårene ikke er gjennomført, er ikke tilstrekkelig grunn til å begrense konsesjonsperioden. NLF viser til at konsesjonshaver vil påføres store ulemper ved en forkortet konsesjonsperiode som følge av manglende forutsigbarhet og økonomiske og administrative byrder. Disse ulempene vil ramme hele småflymiljøet, som følge av at tilgangen på flyplasser i stadig større grad ser ut til å begrenses over hele Østlandet. Det vises til den planlagte avviklingen av trafikk på Rygge, og stenging av Moss lufthavn, Rygge for sivil trafikk, og at andre flyplasser er nedleggingstruet.

Etter NLFs mening har kommunen gått utover konsesjonsregelverket og tatt naborettslige hensyn ved i for stor grad å vektlegge naboklager ved utarbeidelsen av sitt vedtak om konsesjonsvilkår. NLF fremholder at støyplagen er redusert over de siste 15 årene som følge av stadig mer bruk av mer støysvake fly.

I samtale med saksbehandler våren 2018 har Drammen flyklubb ved klubbformann Morten Harr gitt uttrykk for at de mest sentrale spørsmålene for flyklubben er de som gjelder grønne landinger og konsesjonsperioden.

Luftfartstilsynet har også fått høringsuttalelse fra Ingjerd Loe på vegne av naboer på sørøstsiden av flyplassen. Loe viser til Øvre Eiker kommunes høringsinnspill i forrige høringsrunde, og at kommunen da tok naboenes tilbakemeldinger om støyplager på alvor. Støyplagen har etter naboenes mening ikke endret seg nevneverdig. Det har vært en del utskifting i ledene roller, og selv om Drammen flyklubb som konsesjonshaver delvis har lagt gode planer anser man at muligheten til å forbedre forholdet til naboene på en god måte ikke er blitt benyttet. Naboene viser til at mye av aktiviteten skjer i naboenes fritid, og at naboenes fritid er like verdifull som de som bruker flyplassen. På denne bakgrunn ønsker naboene at antall flybevegelser ikke endres, at åpningstidene begrenses særlig i helgene og at flyklubben pålegges å ha samarbeidsmøter med kommunen og naboer. Det foreslås også å konsesjonsfeste kravet til obligatoriske formøter angående viktige støyforebyggende tiltak, som flyklubben har innført av eget tiltak. Videre foreslås det å pålegge en vakttelefon i flyplassens åpningstider, GPS-logging av trafikken og at trafikken ved flyplassen skal spres så godt som mulig på forskjellige traseer.

3. Luftfartstilsynets vurdering

3.1. Vurderingstema

Hvorvidt en søknad om konsesjon skal avslås eller helt eller delvis innvilges, beror på en vurdering av om fornyelse er «forenlig med allmenne hensyn», jf. luftfartsloven § 7-6 første ledd første punktum. Vurderingen må sees i sammenheng med § 7-7, hvor det er bestemt at konsesjon gis «for bestemt tid og på slike vilkår som finnes påkrevd».

Ordlyden viser til en bred helhetsvurdering. Med utgangspunkt i de faktiske forhold i saken og de allmenne hensyn som gjør seg gjeldende, skal det foretas et skjønn mht. om konsesjon skal innvilges, hvilke betingelser som skal gjelde for innvilgelsen, og hvilken periode konsesjon innvilges for.

De viktigste skjønnstemaene for vurderingen er presisert i § 1 bokstav b i forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1 - heretter konsesjonsforskriften). Her angis det at forskriftens formål bl.a. er: «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.»

3.2. Nærmere om allmenne hensyn i denne saken

Ut fra høringsinnspillene Luftfartstilsynet har mottatt, mener høringsinstansene at det er forenlig med allmenne hensyn at Drammen flyklubb får ny konsesjon for Hokksund flyplass. Spørsmålet for Luftfartstilsynet blir hvilke vilkår som skal gjelde for konsesjonen, og hvor lang konsesjonsperioden skal være.

Luftfartstilsynet er kjent med at det parallelt med konsesjonssaken utredes trasé for jernbanespor mellom Gulskogen og Hokksund, og at denne saken kan få konsekvenser for driften på Hokksund flyplass – driften av flyplassen kan potensielt måtte opphøre. Luftfartstilsynet har fått kopi av NLFs høringsinnspill i saken. Luftfartstilsynet anser at spørsmålet om jernbanetrasé ikke er av direkte betydning for spørsmålet om konsesjon eller hvilke vilkår som skal gjelde.

3.2.1. Bakgrunn for vurderingen

I spørsmålet om konsesjon for Hokksund flyplass står avveiningen mellom interessene til småflymiljøet og til omgivelsene, og mellom hensyn som ivaretas ved virksomheten på flyplassen og ulempene ved denne virksomheten, sentralt. Som bakgrunn for hvordan hensynet til småflyvirksomheten skal forstås og vektas, ønsker Luftfartstilsynet først kort å kommentere Samferdselsdepartementets strategi for småflyvirksomheten fra 2017. Strategien ble utarbeidet etter innspill bl.a. fra Norges luftsportsforbund, Avinor og Luftfartstilsynet.

I strategien gjennomgås bl.a. historisk bakgrunn og dagens situasjon for småflyvirksomheten. Det slås videre fast at småflyvirksomheten har verdi innen flere samfunnssektorer. Miljøet har en rolle når det gjelder rekruttering og utdanning innen luftfartssektoren og innenfor beredskap, søk og redning. Ved siden av dette driver småflymiljøet viktig arbeid innen idretts- og frivillighetssektoren.

Strategien ble utformet på bakgrunn av at småflymiljøet i senere år har kommet under et økende press, bl.a. når det gjelder tilgang på flyplasser og tilstrekkelig infrastruktur. Dette gjelder særlig etter nedleggelsen av flyplasser på Østlandet. Departementet vil som del av sin strategi utrede hvordan staten best mulig kan legge til rette for en permanent løsning for småflyaktiviteten i denne delen av landet. Inntil videre er det for småflymiljøet viktig at man i nødvendig grad har tilgang til flyplasser.¹

¹ Se s. 29.

Strategien er generell, og avklarer ikke hvordan interesseavveiningen skal gjøres i den enkelte saken. Luftfartstilsynet vurderer likevel at spørsmålet om konsesjon for Hokksund flyplass har en side mot bevaringen et nasjonalt småflymiljø, ved siden av lokale hensyn til støy og andre hensyn.

3.2.2. *Forholdet til kommunal arealplan*

Basert på søknaden og innspillene i høringsrunden legges det til grunn at søknaden er i samsvar med gjeldende arealplaner.

3.2.3. *Forholdet til naturmangfoldloven*

Luftfartstilsynet har vurdert anleggelse og drift av landingsplassen opp mot naturmangfoldloven, og kan ikke se at det foreligger opplysninger som skulle tilsi at prinsippene der ikke er ivaretatt.

3.2.4. *Vilkår for konsesjonen*

Ved vurderingen av hva som er påkrevde vilkår etter en hensiktsmessig avveining av relevante hensyn og interesser ved fornyelse av konsesjon, tar Luftfartstilsynet normalt utgangspunkt i konsesjonspraksis og mal til vilkår samt i den gjeldende konsesjonen.

Under kommenterer Luftfartstilsynet de vilkårene som har vært diskutert i høringsomgangen. Vi viser for øvrig til de vedlagte konsesjonsvilkårene.

Trafikkomfang, åpningstider og grønne landinger

Drammen flyklubb, kommunen og naboer har kommet med ulike syn på hvilke vilkår som skal stilles når det gjelder støyrelaterte vilkår. Fastsetting av slike vilkår innebærer en krevende avveining av motstridende interesser.

Flyging på ideell basis skjer i fritiden, og de som bruker flyplassen er derfor avhengige av å kunne benytte den på kveldstid og i helger. På den andre siden er det mest aktivitet i sommerhalvåret, når naboer benytter seg av uteområder i nærheten av flyplassen.

På denne bakgrunn er Luftfartstilsynet enig i at åpningstiden i helgene bør strammes noe inn. Samtidig bør det legges til rette for en økt mulighet for såkalte grønne landinger. Det foreligger så vidt oss bekjent ingen entydig og autorativ definisjon av dette begrepet innen luftfarten, og Luftfartstilsynet definerer ikke dette begrepet i konsesjonsvilkårene. Formuleringen i konsesjonsvilkårene knytter seg i stedet til brukssammenhengen, dvs. enkeltstående avganger og landinger tilknyttet turflyging til og fra flyplassområdet – dette tillates etter normal åpningstid.

Spørsmålet om åpningstid knytter seg til når flyplassen skal stenges om kvelden. Enkelte naboer har gitt uttrykk for et ønske om at flyplassen skal stenges kl. 15/16 i helgene. Dette blir etter Luftfartstilsynets oppfatning en for stram åpningstid, og anser at det er tilstrekkelig at åpningstiden begrenses til kl. 18.00. Luftfartstilsynet antar at den kortere åpningstiden delvis kompenseres av mulighet til enkeltstående flybevegelser frem til kl. 23.00.

I senere konsesjonspraksis har Luftfartstilsynet gått bort fra fastsettelse av trafikkomfanget med et tillegg på 25%. I stedet har det blitt satt et absolutt tak for antall flybevegelser. Trafikkomfanget settes derfor til 10 000 flybevegelser per år, uten noen ekstra ramme på 25 %. Dette er en utvidelse av den nåværende rammen, men noe mindre enn det flyklubben har søkt om og som kommunen har gitt innstilling på.

Konsesjonshavers oppfølging av nabokontakt

Både Øvre Eiker kommune og naboer som har sendt inn høringssvar har påpekt behovet for å forbedre kontakten mellom flyplassmiljøet og naboer. Kommunen har tatt til orde for å pålegge flyklubben telefontilgjengelighet i åpningstiden, ved siden av å avholde møter i samarbeidsorganet.

Konsesjonshavers ansvar for oppfølging av naboene bør sees i lys av at flyplassen drives som ideell aktivitet. Luftfartstilsynet er enig i at ansvaret for samarbeidsorganet bør videreføres, og anser at et system for oppfølging av nabohenvendelser bør sees i sammenheng med dette. På denne bakgrunn er det vår oppfatning at et skriftlig system for behandling av klager og andre henvendelser er mer hensiktsmessig. Dette ble også tatt inn i konsesjonsvilkårene for Tønsberg flyplass, Jarlsberg ved siste konsesjonsbehandling. Luftfartstilsynet skrev da:

I korte trekk anser Luftfartstilsynet at et klagebehandlingssystem vil kunne løses på ulike måter, avhengig av behov og av omfanget av klager. Vi går ut fra at det blir en lokal diskusjon angående omfanget av ordningen, og at det i denne omgang ikke bør tegnes opp detaljerte krav til systemet gjennom konsesjonen. Vi vurderer altså at det i første omgang er tilstrekkelig at konsesjonshaver pålegges å opprette et slikt system, men samtidig innrømmes en viss frihet til å finne en hensiktsmessig form og ordning av systemet. Minimumskrav til klageordningen må likevel være at det føres skriftlig journal over antall klager og tidspunktet for fremsettelsen av de enkelte klagen, samt en kort redegjørelse for hva de enkelte klagen omhandler. På denne måten vil luftfartsmyndigheten ha et grunnlag for å ta stilling til omfanget og karakteren av eventuelle problemer for omgivelsene tilknyttet flyplassen, spesielt med hensyn til støy.

Luftfartstilsynet påpeker at konsesjonsvilkårene vil åpne for at luftfartsmyndigheten har mulighet til å endre kravene til klageordningen, dersom ordningen ikke skulle fungere som antatt.

Luftfartstilsynet legger for øvrig til grunn at det ikke vil knytte seg større problemstillinger angående personvern til en slik klageordning. Vi understreker likevel at Datatilsynets personvernprinsipper må legges til grunn for ordningen, f.eks. ved at det ikke registreres personopplysninger eller publiseres opplysninger om f.eks. helseforhold uten samtykke. Mer informasjon finnes på Datatilsynets hjemmesider.

Luftfartstilsynet legger til grunn at et slikt skriftlig system vil kunne være et nyttig supplement til samarbeidsorganet, samtidig som det ikke blir for krevende for flyklubben.

Andre forhold

Når det gjelder naboenes innspill om GPS-tracking av fly mv., viser Luftfartstilsynet til at dette ble behandlet ved avgjørelsen i forrige konsesjonsrunde. Luftfartstilsynet kan ikke se at det på dette tidspunktet er grunnlag for noen annen vurdering.

3.2.5. Konsesjonens varighet

Utgangspunktet er en konsesjonsperiode på 10 år, men Drammen flyklubb fikk ved forrige fornyelse en kortere konsesjonsperiode. Konsesjonsperioden kan likevel ikke regelmessig gjøres kortere som en mekanisme for etterlevelse av konsesjonen. Dette forutsettes håndtert

gjennom vilkårene som stilles for konsesjonen, for Hokksund flyplass særlig gjennom vilkåret om dialog med kommune og naboer.

Luftfartstilsynet er som nevnt kjent med at det utredes jernbanespor i Hokksund-området, men vurderer at dette spørsmålet ikke har direkte virkning for spørsmålet om konsesjon. Avgjørende for konsesjonsvurderingen er at bruk av området til flyplass på vedtakstidspunktet er i samsvar med areal- eller reguleringsplan. Hvis det skjer endringer i plansituasjonen for Hokksund flyplass i konsesjonsperioden, vil det være naturlig å vurdere konsesjonen på nytt. Også manglende etterlevelse av konsesjonsvilkårene kan få følger for konsesjonen i konsesjonsperioden.

På denne bakgrunn er det Luftfartstilsynets vurdering at konsesjon gis for en periode på 10 år, i tråd med hovedregelen.

3.3. Oppsummering

Luftfartstilsynet finner at en fornyelse av konsesjon for Hokksund flyplass er forenlig med allmenne hensyn, på de nevnte vilkårene.

4. Vedtak

Med hjemmel i luftfartsloven § 7-5 flg. og forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser gis Drammen flyklubb konsesjon til å drive og inneha Hokksund flyplass, Hokksund. Konsesjonen gis for 10 år, frem til 1. august 2028. Vilkår for konsesjonen følger som vedlegg.

Klageadgang

Dere kan klage på dette vedtaket til Samferdselsdepartementet. En klage må sendes til Luftfartstilsynet innen 3 uker fra dere mottok vedtaket. Dere kan lese mer om klageadgangen her: <https://luftfartstilsynet.no/om-oss/saksbehandling/> Dere kan også ta kontakt med Luftfartstilsynet for å få mer informasjon om klageadgangen.

Gebyr

For behandlingen av søknaden skal det betales gebyr, kr 15 600,-, jf. forskrift 22. januar 2018 nr. 93 om gebyr til Luftfartstilsynet mv. (BSL A 1-2) § 48. Gebyret vil bli fakturert.

Med vennlig hilsen

Hege Susann Aalstad e.f.
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Karl-Erik Skjong
Juridisk rådgiver
Direktoratsavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.



N O R G E

Konsesjonsvilkår

Hokksund flyplass, Hokksund

1 *Konsesjonshavers ansvar*

Drammen flyklubb (org.nr. 979 785 135) er konsesjonshaver og ansvarlig for å drive og inneha landingsplassen i overensstemmelse med konsesjonsvedtaket og de tilhørende konsesjonsvilkårene.

2 *Bruk av landingsplassen*

Landingsplassen er til privat bruk, og kan brukes bare etter tillatelse fra konsesjonshaver. Konsesjonshaver plikter å gjøre brukere av landingsplassen kjent med konsesjonsvilkårene. Forsvars-, politi- og luftambulanseoppdrag er unntatt fra kravet om tillatelse.

Konsesjonen gjelder et trafikkomfang på 1000 flybevegelser per uke, begrenset til 10 000 bevegelser i løpet av en tolv måneders periode. Konsesjonshaver skal loggføre antall flybevegelser på landingsplassen, der dato og tidspunkt for flygingen fremgår. Luftfartsmyndigheten kan bestemme at det skal innsendes trafikkdata for landingsplassen.

Landingsplassen tillates brukt i dagslys av luftfartøy med største tillatte startmasse inntil 5700 kilo. Helikopter tillates ikke stasjonert, og gis heller ikke landingstillatelse, med unntak for politi, ambulanse og forsvar. Landingsplassen tillates brukt hele året, med mindre det fastsettes operative restriksjoner gjennom en eventuell teknisk/operativ godkjenning.

Landingsplassen skal primært brukes til klubb- og skoleflyging i regi av Drammen flyklubb.

Åpningstidene skal på hverdager være fra 08.00 til 20.00, lørdager fra 10.00 til 18.00, og på søndager og helligdager fra 12.00 til 18.00. Styret i Drammen flyklubb kan i enkelttilfeller tillate tidligere avganger i månedene mars, april og mai. Styret kan også åpne for enkeltstående avganger og landinger tilknyttet turflyging bort fra og tilbake til flyplassområdet alle dager frem til kl. 23.

Flyplassen skal være stengt første søndag i månedene mai, juni, juli og august. Flyplassen skal i tillegg være stengt 1. juledag og 17. mai.



N O R G E

3 *Miljøkrav*

Konsesjonshaver har ansvar for å utarbeide og bekjentgjøre inn- og utflygingstraseer i samarbeid med lokale myndigheter. Trafikken skal, så langt det er forsvarlig med hensyn til flysikkerheten, søkes fordelt på de ulike traseer.

4 *Samarbeidsorgan og klagebehandling*

Konsesjonshaver har ansvar for organisere møter i et samarbeidsorgan med medlemmer fra klubb, kommune og naboer.

Konsesjonshaver er ansvarlig for at det opprettes et system for skriftlig klagebehandling ved flyplassen. Dette systemet skal som et minimum inneholde skriftlig journal over antall klager og tidspunktet for fremsettelsen av de enkelte klagene, samt en kort redegjørelse for hva de enkelte klagene omhandler.

5 *Endring av konsesjonen og dispensasjon fra konsesjonsvilkår*

Konsesjonshaver skal varsle Luftfartstilsynet om fysiske og juridiske endringer knyttet til landingsplassen, og om større endringer i bruken. Varslingsplikten gjelder midlertidige eller varige endringer av en slik karakter at det kan ha betydning for vurderingen av vilkåret allmenne hensyn i luftfartsloven § 7-6 første ledd.

Varslingen må skje i rimelig tid før endringen ønskes foretatt, slik at luftfartsmyndigheten kan avgjøre om ny konsesjonsbehandling er påkrevd. Luftfartsmyndigheten kan i særlige tilfeller dispensere fra konsesjonsvilkårene.

6 *Luftfartsmyndighetens kompetanse*

Luftfartsmyndigheten kan endre konsesjonsvilkårene i konsesjonsperioden.

Luftfartsmyndigheten kan gi pålegg om overtredelsesgebyr til statskassen til den som driver eller innehar landingsplassen i strid med konsesjonsvilkårene under punkt 2 og 3 over.

Konsesjonen kan tilbakekalles dersom konsesjonsvilkår, lovbestemmelser eller forskrifter som gjelder for konsesjonshaverens virksomhet, på vesentlig måte blir overtrådt under utøving av virksomheten.