

**Samferdselsdepartementet**

**Ref.nr.        /2009-2010**

**T i l r å d i n g**

**Om konsesjon til Sandefjord Lufthavn AS til å anlegge, drive og inneha Sandefjord lufthavn, Torp.**

**Godkjent i statsråd 26. mars 2010**

Statsråd: Magnhild Meltveit  
Kleppa

Ref.nr.:        /2009-2010

Dato: 26. mars 2010

## **1 Bakgrunn**

Sandefjord Lufthavn AS (SLH) søkte 27. juni 2008 om fornyelse av konsesjon for Sandefjord lufthavn, Torp (Torp). Konsesjonen ble gitt ved kgl. res. 18. desember 1998, og med senere endringer og forlengelser gjelder konsesjon til 31. mars 2010. Den teknisk/operative godkjenning av Torp gjelder til 1. desember 2013.

Luftfartstilsynet har stått for den forberedende behandling av søknaden og høringen.

## **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. Høringsbrev med utkast til konsesjonsvilkår ble sendt høringsinstansene 9. desember 2008, med 15. mars 2009 som frist for uttalelse. I brevet ble det gjort oppmerksom på:

- at Luftfartstilsynet iht. utkastet skal fastsette åpningstider og trafikkregulerende bestemmelser for lufthavnen, og at dette er begrunnet i behovet for å minimalisere støyulempene i lufthavnas omgivelser
- at ordningen med at SLH selv skal fastsette avgifter for bruk av landingsplassen er tatt ut av konsesjonsvilkårene
- at noen vilkår i gjeldende konsesjon som nå anses unødvendige ved siden av luftfartslovens bestemmelser med tilhørende forskrifter, er tatt ut.

Følgende instanser har uttalt seg:

- *Sandefjord kommune*
- *Stokke kommune*
- *Vestfold fylkeskommune*
- *Fylkesmannen i Vestfold*
- *NHO Luftfart*
- *Advokatfirmaet Horgen og Horgen AS* på vegne av naboer
- *Partnerskapet Verdiskaping Vestfold* undertegnet av fylkesordfører, fylkesvaraordfører og opposisjonsleder i Vestfold fylkeskommune, styreformann og regiondirektør i NHO Vestfold, representanter for Fellesforbundet i LO Vestfold, rektor ved Høgskolen i Vestfold og ordfører i Re kommune, ordføreren i Sandefjord kommune, og KS-leder og ordfører i Horten kommune.

*Generalinspektøren for luftforsvaret (GIL)* ble som konsesjonshaver for Moss lufthavn, Rygge, sendt høringsbrevet. GIL har ikke uttalt seg, men derimot har *Rygge sivile lufthavn AS (RSL)* som driver lufthavnen etter avtale med konsesjonshaveren, uttalt seg.

### **3 Høringsuttalelsene og Luftfartstilsynets tilrådinger**

Ingen høringsinstans har uttalt seg mot å gi konsesjon, og Luftfartstilsynet har valgt å belyse bare de saksforhold det har vært delte meninger om. En høringsinstans har hatt avvikende oppfatning mht konsesjonsperiodens lengde. Videre har det vært delte meninger om hvilken instans som skal fastsette åpningstider og trafikkregulerende bestemmelser, og om fastsettelse av avgifter.

#### **3.1 Konsesjonsperiodens lengde**

Kommunene Sandefjord og Stokke, Fylkesmannen i Vestfold, Vestfold fylkeskommune og NHO Luftfart anbefaler alle at SLH gis konsesjon for å inneha og drive Torp i 20 år. Advokatfirmaet som representerer naboer mener konsesjonsperioden maksimalt bør være 10 år.

*Luftfartstilsynet* mener at de konsesjonsvilkår som er foreslått gir tilstrekkelig mulighet til å kontrollere at konsesjonshaveren

overholder de konsesjonsvilkår og lover som gjelder for virksomheten, og at det således ikke er noen grunn til å måtte søke om fornyelse av konsesjonen etter 10 år.

### **3.2 Lufthavnens åpningstider**

Som grunnlag for høringen foreslo *Luftfartstilsynet* at åpningstider for lufthavnen skulle fastsettes ved særskilt bestemmelse av Luftfartstilsynet.

Med ett unntak er det i alle uttalelser uttrykt støtte til fordel for at vertskommunene Sandefjord og Stokke fortsatt bør fastsette åpningstidene. Dette er i hovedsak grunnlagt med at det er lokale myndigheter som har best forutsetning for å fastsette fornuftige åpningstider i tråd med lufthavnens og naboenes interesser, herunder ta hensyn til støy- og miljøvirkningene i nærområdet. Videre fremholdes det at dagens ordning har fungert bra, og at det derfor bør foreligge særlige grunner for å endre denne praksisen. *RSL* hevder det ikke er gitt noen begrunnelse for forslaget, og er uenig i at åpningstider for lufthavnen skal fastsettes av Luftfartstilsynet.

*Advokatfirma Horgen og Horgen* støtter på vegne av naboer Luftfartstilsynets forslag. I uttalelsen vises til at kommunene eier lufthavnen, at kommunene fastsetter åpningstidene, og at kommunene behandler søknader om dispensasjon fra åpningstidene. Det faktum at lufthavnen ligger i to kommuner, gjør ifølge uttalelsen dagens forvaltning ytterligere uoversiktlig for berørte tredjeparter. Det fremholdes videre at kommunene ikke har noe fungerende klageorgan. Klager over hva klienter hevder er avvik fra åpningstidsbestemmelsene, blir ifølge uttalelsen ikke realitetsbehandlet. Den spesielle situasjonen som foreligger på Torp, er at kommunene er både eiere, reguleringsmyndighet og forvaltningsmyndighet. Det vises til at klage på åpningstidsbestemmelsene sendt Luftfartstilsynet, er besvart med at Luftfartstilsynet ikke kan følge opp klagen fordi åpningstidene ved lufthavnen ikke er regulert av luftfartsmyndighetene.

*Luftfartstilsynet* holder etter høringene fast ved at åpningstidene bør fastsettes ved særskilt bestemmelse for Torp, slik som for

Rygge, men understreker at det vil være lokale forhold som er avgjørende for hvilke åpningstider lufthavnene skal ha. Det vil derfor ikke bli identiske åpningstider ved forskjellige lufthavner.

### **3.3 Støy og trafikkregulerende bestemmelser**

*Luftfartstilsynet* har foreslått at konsesjonshaveren iht. vanlig praksis pålegges å utarbeide forslag til trafikkregulerende bestemmelser for lufthavnen (traséer, høydekrav, aktiviteter mv.) for å holde støybelastningen ved lufthavnen på et lavt nivå og i samsvar med regelverk som kommer til anvendelse. Forslaget skal videre utarbeides i samråd med lufttrafikkjentesten, lufthavnbrukerne og lokale myndigheter (kommuner og fylkesmannen), og må sendes Luftfartstilsynet for fastsettelse senest 1 år etter at konsesjon er gitt. Samtidig skal konsesjonshaveren dokumentere den arbeids- og samråingsprosess som ligger bak forslaget.

*Stokke kommune* ønsker trafikkregulerende bestemmelser basert på Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442. Kommunen nevner også at all støyende aktivitet må legges til grunn når de trafikkregulerende bestemmelsene utarbeides, og nevner i den forbindelse helikoptertrafikk og rusing av motorer utenom ordinær åpningstid. *Fylkesmannen i Vestfold* mener det er viktig at det opprettholdes krav om trafikkregulerende bestemmelser, som også omfatter helikoptertrafikk og annen støyende virksomhet på flyplassen.

*Advokatfirma Horgen og Horgen AS* støtter på vegne av naboer Luftfartstilsynet forslag, og mener at bakkerelatert støy må tas hensyn til, at det må gå fram hvilke høyde- og trasékrav som skal gjelde for helikoptertrafikken, og at det må settes krav om støyforebyggende og støyavbøtende tiltak.

*Luftfartstilsynets* vurdering etter høringsprosessen er at foreslåtte § 3 d) i konsesjonsvilkårene kan ivareta behovet bosatte nær lufthavnen har for et lavt støynivå og nevner at betegnelsen *trafikkregulerende bestemmelser* vil inkludere helikoptertrafikk og annen aktivitet på lufthavnen, herunder rusing av motorer ved vedlikehold. Ordlyden i konsesjonsvilkårenes § 3 d) foreslås

tilnærmet lik med den tilsvarende teksten i konsesjonsvilkårene for Rygge (§ 6 tredje avsnitt).

### **3.4 Fastsettelse av avgifter for bruk av landingsplass**

Luftfartstilsynet foreslår bestemmelse om at avgifter kan fastsettes av Samferdselsdepartementet, men anser det for å ligge utenfor tilsynets flyfaglige kompetanse å vurdere konkurransemessige sider. I høringsprosessen har alle som har uttalt seg, med ett unntak, ment at lufthavnselskapet selv skal fastsette sine takster.

*Vestfold fylkeskommune* mener at det av forretnings- og konkurransemessige hensyn er avgjørende at SLH, som selskap og eier av rullebane og annen infrastruktur, selv skal kunne fastsette avgifter for bruk av landingsplassen. Fylkeskommunen forutsetter at nåværende regime videreføres i ny konsesjon. *Sandefjord kommune* mener SLH selv skal fastsette avgifter for bruk av landingsplassen. *Stokke kommune* ber om at det tas inn i konsesjonen at avgifter for bruk av landingsplassen skal fastsettes av SLH. *Fylkesmannen i Vestfold* støtter uttalelsene fra kommunene Sandefjord og Stokke, og fra Vestfold fylkeskommune i spørsmålet om hvem som skal fastsette avgiftene. *NHO Luftfart* mener at konsesjonsinnehaveren selv bør ha adgang til å fastsette avgiftene for bruk av landingsplassen. *Partnerskapet Verdiskapning Vestfold* finner det særdeles uheldig, både prinsipielt og for lufthavnens utviklingsmuligheter, om staten som eier av den største lufthavnen på Østlandet skal fastsette prisene på en konkurrerende privat lufthavns tjenester. *RSL* er uenig i avgiftsforslaget og oppfordrer myndighetene til å være tilbakeholdne med å fastsette vilkår på detaljnivå. Videre at man må påse konkurransenøytralitet og at ikke-diskriminerende vilkår er hovedføringer for myndighetenes utforming av rammevilkår for lufthavner.

*Advokatfirmaet Horgen og Horgen AS* støtter på vegne av naboer Luftfartstilsynets forslag og mener luftfartsmyndighetene bør ha et verktøy for å regulere den fremtidige vekst og utvikling ved lufthavnen. Naboene frykter at lufthavnen ved å prise lavt vil

tiltrekke seg "billigtrafikk" som ofte foregår med lite støysvake fly.

#### **4 Samferdselsdepartementets vurderinger**

Samferdselsdepartementet vil innledningsvis nevne at alle lufthavner er underlagt felles rettsregler, eksempelvis grenseverdier for støyutslipp og annen forurensning, og nå felles EØS-regler på avgiftsområdet. De stedlige faktaforhold og opplysningene konsesjonssøkerne legger til grunn for virksomheten, danner videre grunnlag for vurderingene og rammebetingelsene.

Luftfartsloven § 7-6 innebærer at Samferdselsdepartementet, med utgangspunkt i faktaforhold og allmenne hensyn, skal foreta et *helhetlig skjønn* i spørsmål om hvilke lokale miljøvirkninger videreføringen av konsesjonen i samsvar med søknaden vil medføre, og om negative virkninger kan reduseres. Videre vil de positive virkninger reisetilbudet på Torp legger til rette for regionalt, ha trafikale nettverksvirkninger og økonomiske virkninger for konkurrerende lufthavner.

##### **4.1 Konsesjonsperiodens lengde**

Konsesjon til landingsplass gis for bestemt tid og på slike vilkår som finnes påkrevd, jf. luftfartsloven § 7-7. Av *Forskrift 11. januar 2007 om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1)* § 15 fremgår at konsesjon for landingsplass til offentlig bruk som *hovedregel* gis for et tidsrom på 20 år.

Samtlige høringsinstanser har med ett unntak støttet forslaget om konsesjonsperiode på 20 år. Advokatfirmaet Horgen og Horgen AS mener på vegne av "*naboer til flyplassen og som alle er sterkt berørt av virksomheten*" at 10 år bør være det maksimale. I begrunnelsen antar naboene at store endringer vil skje også i fremtiden. Det nevnes at lufthavnselskapet utreder flytting av terminalen, at støyberegninger og konsekvensanalyser av støy ikke tidligere er blitt utført, og at brudd på forurensningsloven har forekommet.

*Samferdselsdepartementet* legger til grunn at korte konsesjonsperioder, for å oppnå hyppige konsesjonsprosesser, ikke er et hensiktsmessig middel til å utøve kontroll med virksomheten eller fremskaffe hyppige miljø- og støyutredninger. Uansett skal konsesjonshaver ha plikt til å varsle Luftfartstilsynet ved i rimelig tid før *alle større endringer i bruken av landingsplassen*. Luftfartstilsynet avgjør om endringene er av slik karakter at ny konsesjonsbehandling er påkrevd. Tilsvarende er det varslingsplikt om *alle fysiske eller juridiske endringer knyttet til landingsplassen*. Departementet vil nevne at konsesjonshaveren må overholde alle pålegg gitt i medhold av lover og forskrifter som gjelder utbygging og drift av lufthavnen.

Konsesjonsperioden settes på denne bakgrunn til 20 år, jf. konsesjonsvilkårenes § 8.

#### **4.2 Fastsettelse av åpningstider**

Uten å ta standpunkt til de tallene som fremgår av pkt. 4.3 nedenfor, legger Samferdselsdepartementet til grunn at støyforholdene på Torp er av en noe annen karakter enn på Rygge. Sammenlikninger viser at det er flere mennesker som bor i de mest støyutsatte sonene rundt lufthavnen på Rygge enn det er rundt lufthavnen på Torp.

Åpningstiden har betydning for støybildet rundt lufthavner. Etter plan- og bygningsloven har lokale myndigheter ansvar for å regulere hvordan arealene i vedkommende kommunene skal brukes. Departementet har likevel vurdert om støysituasjonen på Torp er slik at staten bør bruke sin myndighet etter luftfartsloven til å bestemme at Luftfartstilsynet skal fastsette åpningstidene.

Departementet har forståelse for de argumentene som er fremført av naboen til lufthavnen i høringen. Samtidig legges det til grunn at åpningstider som fastsettes av lokale myndigheter vil ha en demokratisk forankring i folkevalgte organer som må forutsettes å ha god kjennskap til lokale forhold og som legger vekt på hva berørte uttrykker om ønsket åpningstid. Endelig legges det vekt på at staten uansett skal fastsette trafikkregulerende bestemmelser, jf. konsesjonsvilkårenes § 3 bokstav d).



Etter dette har departementet kommet til at åpningstidene for lufthavnen kan fastsettes av lokale myndigheter.

### **4.3 Trafikk, støyberegninger og regulerende bestemmelser**

#### *Trafikk og trafikkprognoser*

I sin konsesjonssøknad har SLH opplyst at Torp i 2007 hadde i overkant av 1,5 millioner passasjerer og totalt 64 000 flybevegelser (avganger og landinger). Antallet kommersielle flybevegelser i rute- og chartertrafikk lå i underkant av 23 000. SLH forventer i sin prognose en gjennomsnittlig passasjerøkning på tre til fire prosent per år fram mot 2018, men med store svingninger fra år til år. Samtidig forventes det at antallet kommersielle flybevegelser ikke vil øke. Dette skyldes dels at flyselskapene vil utnytte setekapasiteten bedre, dels overgang til større fly. SLH har overfor Luftfartstilsynet understreket at prognosene over forventede flybevegelser kun er ment som underlag for SINTEFs støyberegning, og ikke som en søknad om trafikktalet for SLH på dette nivået.

SLH har på forespørsel fra departementet opplyst at antallet kommersielle flybevegelser i 2009 lå på ca 24 500. Ifølge SLH har RyanAir nå forespeilet færre ruter fra Torp i 2010 enn selskapet fløy i 2009, jf. at RyanAir bygger opp tilbudet på Rygge.

#### *Støyberegninger*

På oppdrag fra SLH har SINTEF i oktober 2008 utført støyberegninger iht. Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442. I beregningene er det for 2007 lagt til grunn ca. 23 000 flybevegelser i rute og ikke-regelbundet passasjertrafikk (kommersielle flybevegelser), mens øvrige kategorier flyginger er på totalt ca 37 000 flybevegelser, hovedsakelig skole- og instruksjonsflyging, allmennflyging med småfly, frakt og helikopter. Totaltallet som SINTEF legger til grunn er av flere grunner noe lavere en det SLH opererer med. Men tallet for kommersielle flybevegelser er likt. Den nevnte forskjellen antas ikke å ha noen betydning for vurderingen av støybelastningen.

I prognosen er det lagt til grunn en jevn vekst i antall passasjerer, uten at antallet flybevegelser i 2018 kommer opp på samme nivå som i 2007.

SINTEFs rapport viser at arealer innenfor både *gul* og *rød* støysone for 2007 er større enn for situasjonen i 2018 målt i antall km<sup>2</sup>, men avrundet begge år på henholdsvis på 13 og 3 km<sup>2</sup>. *Gul sone* er en vurderingssone hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. *Rød sone* angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.

Støyberegningene viser at det i dagens situasjon (verste situasjon) er 980 bosatte i Ldag intervall på 50-55, 211 bosatte i intervallet 55-60, og 16 bosatte i intervallet 60-65.

#### *Luftfartstilsynets tilråding*

Luftfartstilsynets vurdering er at foreslåtte § 3 d) ivaretar behovet bosatte nær lufthavnen har for et lavt støynivå, og nevner at betegnelsen *trafikkregulerende bestemmelser* omfatter helikoptertrafikk og annen aktivitet på lufthavnen, herunder rusing av motorer ved vedlikehold.

Luftfartstilsynet har i utkast til § 3 e) tilrådd konsesjon basert på 64 000 flybevegelser. I utkast til § 3 f) forutsettes bl.a. at konsesjonshaverens drift av lufthavnen ikke går ut over forutsetningene som er lagt til grunn mht. støysoner, reguleringsplan og dimensjonering av terminal og anlegg. Luftfartstilsynet forutsetter at høyere trafikk medfører ny vurdering.

Luftfartstilsynet nevner i sin tilråding at e) og f) bør vurderes harmonisert med endelig tekst i konsesjonsvilkårene for Moss lufthavn, Rygge, for å unngå tvil om det er satt trafikkttak for Torp eller ikke.

Luftfartstilsynet anser det å ligge utenfor sitt flyfaglige kompetanseområde å bedømme fastsettelse av avgiftsnivå.

*Samferdselsdepartementets vurderinger*

Samferdselsdepartementet vil påpeke at faktasituasjonen som ligger til grunn for SINTEFs beregninger for Torp, er ulik den situasjon som lå til grunn for de endringene som nylig ble foretatt i konsesjonen for Rygge, jf. kgl. res. 18. september 2009 § 6 fjerde avsnitt. For Rygge ble det lagt inn en betydelig vekstforutsetning i antall flybevegelser, mens det for Torp er lagt til grunn en allerede etablert trafikksituasjon mht. antall flybevegelser. Prognosen for 2018 viser til og med en forventet nedgang.

Det primære formål med støyberegninger og trafikkregulerende tiltak, er å sikre at allmenne miljøhensyn blir ivaretatt. Samferdselsdepartementets vurdering er at støysituasjonen ved Torp, ut fra foreliggende prognoser og beregninger, vil ligge på tilnærmet samme nivå over tid som nå. Departementet forutsetter derfor at trafikkregulerende bestemmelser blir utarbeidet i samsvar med § 3 d) i konsesjonsvilkårene slik Luftfartstilsynet har foreslått, og at avbøtende støytiltak må vurderes.

Dersom trafikken ved lufthavnen senere overstiger det nivå beregningene bygger på, forutsettes at konsesjonshaveren varsler luftfartsmyndigheten og at støysituasjonen vurderes på nytt, jf. § 3 f) i konsesjonsvilkårene. De trafikale opplysninger konsesjonen er basert på fremgår av § 3 e). Disse trafikktallene skal ikke oppfattes som et maksimalt trafikktak for Torp, men en terskel som utløser krav om ny miljøvurdering, eventuelt også ny konsesjonsbehandling.

Større endringer i bruken av landingsplassen skal iht. § 3 g) meldes luftfartsmyndigheten i rimelig tid før endringen ønskes foretatt. Samferdselsdepartementet avgjør hvorvidt endringene er av en slik karakter at ny konsesjonsbehandling er påkrevd.

**4.4 Avgifter**

Alle som har uttalt seg har, med ett unntak, ment at lufthavnselskapet selv skal fastsette sine takster, jf. pkt. 3.4.

Departementet har kommet til at lufthavnselskapet selv bør kunne fastsette avgiftene på Torp. Det legges avgjørende vekt på at erfaringene med avgiftene siden den statlige reguleringen på Torp ble oppheves ikke tilsier at det er behov for slik regulering. På dette punktet skiller lufthavnene på Torp og Rygge seg fra hverandre ved at den sivile driften på Rygge fremdeles er ny.

Avinor driver et nettverk av lufthavner der enkelte isolert sett ikke er økonomisk lønnsomme. Blant annet Oslo lufthavn, Gardermoen bidrar til finansiering av disse ulønnsomme lufthavnene. Sandefjord lufthavn, Torp og Moss lufthavn, Rygge bidrar ikke til finansieringen av de ulønnsomme lufthavnene i Avinors nettverk. Dette gjør det krevende å utforme et regulatorisk rammeverk som skaper samfunnsmessig riktig konkurransen mellom lufthavnene i Østlandsområdet.

Departementet mener det er nødvendig å vurdere om det er hensiktsmessig at lufthavnene utenfor Avinor betaler en avgift eller et annet økonomisk bidrag til Avinor for eventuelle nettverksfordeler, til dekning av kostnader ved offentlige tjenesteforpliktelser i nettverk eller til utjevning av andre nettverkseffekter mellom norske lufthavner.

I konsesjonsvilkårenes § 4 er det derfor tatt inn et uttrykkelig forbehold om at konsesjonshaver må være forberedt på en slik eventuell fremtidig forpliktelse.

#### **4.5 Dispensasjon**

I § 7 i konsesjonsvilkårene har Luftfartstilsynet foreslått at Luftfartsmyndigheten kan, når særlige grunner tilsier det, dispensere fra konsesjonsvilkårene.

Samferdselsdepartementet har i konsesjon for Rygge tatt inn dispensasjonsadgang med følgende tekst:

*”Samferdselsdepartementet kan dispensere fra bestemmelsene foran dersom det er nødvendig for å ivareta tungtveiende allmenne hensyn av midlertidig karakter.”*

Behovet for tilføyelsen har kommet til syne i forbindelse med planlegging av større arrangement, jf. søknader om større internasjonale idrettsmesterskap i Norge, og tas også inn i konsesjonen for Torp. Luftfartstilsynets forslag blir opprettholdt i § 7 bokstav a). Tilføyelsen er inntatt i konsesjonen som bokstav b).

Samferdselsdepartementet

t i l r å r:

1. I medhold av lov om luftfart 11. juni 1993 nr. 101 § 7-5 gis Sandefjord lufthavn AS konsesjon til å anlegge, drive og inneha sivil lufthavn ved navn Sandefjord lufthavn, Torp, i samsvar med vedlagt forslag.
2. Samferdselsdepartementet kan i konsesjonsperioden og ved fornying av konsesjonen foreta endringer av konsesjonsvilkårene.

## Vedlegg

### § 1. Ansvarsforhold

Sandefjord lufthavn AS er konsesjonshaver og ansvarlig for at konsesjonsvilkårene overholdes.

Konsesjonshaver plikter å etterleve luftfartslovgivningen og annen relevant lovgivning med det innholdet den har til enhver tid.

### § 2. Tekniske og operative krav

- a) Sandefjord lufthavn AS er innehaver av den teknisk/operative godkjenningen av landingsplassen og ansvarlig for at den drives i samsvar med de teknisk/operative krav luftfartsmyndigheten fastsetter, jf. luftfartsloven § 7-11.
- b) Konsesjonshaver skal bare tillate landingsplassen brukt så lenge den teknisk/operative godkjenningen av landingsplassen iht. luftfartsloven § 7-11 står ved makt for den flytrafikk og virksomhet som drives på landingsplassen.

### § 3. Bruk av landingsplassen

- a) Landingsplassen er til offentlig bruk ("allmenn bruk") og skal kunne benyttes av enhver bruker innenfor kunngjort åpningstid uten særskilt tillatelse fra konsesjonshaver.
- b) Landingsplassen skal brukes til rute-, charter-, ambulanse-, skole- og allmennflyging og helikoptertrafikk utenfor rute.
- c) Luftfartstilsynet kan fastsette nærmere bestemmelser om bruksmuligheter som skal tilbys den allmenne flygingen med

mindre fly, hensyn tatt til blant annet sikkerhet og den ervervsmessige og regelbundne trafikk.

- d) Konsesjonshaver er forpliktet til å utarbeide forslag til trafikkregulerende bestemmelser for lufthavnen (traséer, høydekrav, aktiviteter mv.) for å holde støybelastningen for bebyggelsen rundt lufthavnen på et lavt nivå. Forslaget må utarbeides i samråd med lufttrafikkjentesten, lufthavnbrukere og lokale myndigheter (kommuner og fylkesmannen) og sendes Luftfartstilsynet for fastsettelse senest 1 år etter at konsesjon er gitt, sammen med dokumentasjon av den arbeids- og samråingsprosess som ligger til grunn for forslaget.
- e) Konsesjonen er basert på et trafikkomfang på ca 64 000 flybevegelser per år. Konsesjonshaver skal loggføre antall flybevegelser på landingsplassen, der dato og tidspunkt for flygingen går fram. Luftfartsmyndigheten kan bestemme at det skal innsendes trafikkdata for landingsplassen.
- f) Det forutsettes at konsesjonshaverens drift av lufthavnen ikke går ut over forutsetningene som er lagt til grunn for konsesjonen mht. støysoner, reguleringsplan og dimensjonering av lufthavnens sivile terminal og trafikkanlegg. Dersom trafikken i løpet av tolv måneder i konsesjonsperioden blir høyere enn det som ligger til grunn for støysonene, skal konsesjonshaver i rimelig tid gi varsel om dette. Høyere trafikk forutsetter ny vurdering av inn- og utflygingstraséer, trafikkregulerende bestemmelser, støysoneberegninger og allmenne hensyn forbundet med videre utvikling og drift, jf. § 4 om endring av konsesjon.
- g) Større endringer i bruk av landingsplassen skal meldes luftfartsmyndigheten i rimelig tid før endringen ønskes foretatt. Luftfartsmyndigheten avgjør om endringene er av slik karakter at ny konsesjonsbehandling er påkrevd.

#### **§ 4. Nettverksavgift m.v.**



Fra det tidspunkt det måtte bli vedtatt, plikter konsesjonshaver å betale avgift eller annet økonomisk bidrag staten fastsetter for konsesjonærens nettverksfordeler, til dekning av kostnader ved offentlige tjenesteforpliktelser i nettverk eller til utjevning av andre nettverkseffekter mellom norske lufthavner.

### **§ 5. Endringer og ny konsesjonsbehandling**

Luftfartsmyndigheten skal varsles om fysiske eller juridiske endringer som er knyttet til landingsplassen eller til landingsplassens nærområde, i rimelig tid før endringen ønskes foretatt. Luftfartstilsynet avgjør om endringene er av slik karakter at ny konsesjonsbehandling er påkrevd. Større endringer eller utvidelse av flyplassanlegget forutsetter søknad om konsesjon og behandling etter luftfartsloven § 7-5 og 7-6.

### **§ 6. Tilbakekall og endring av konsesjonen**

- a) Konsesjonen kan tilbakekalles dersom konsesjonsvilkår, lovbestemmelser eller forskrifter som gjelder konsesjonsinnehaverens virksomhet blir vesentlig overtrådt.
- b) Konsesjonsvilkårene kan endres i konsesjonsperioden og ved fornyelse av konsesjonen.

### **§ 7. Dispensasjon**

- a) Luftfartsmyndigheten kan, når særlige grunner tilsier det, dispensere fra konsesjonsvilkårene.
- b) Samferdselsdepartementet kan dispensere fra bestemmelsene foran dersom det er nødvendig for å ivareta tungtveiende allmenne hensyn av midlertidig karakter.

### **§ 8. Varighet**

Konsesjonen gjelder for 20 år fra og med 1. april 2010 til 31. desember 2030.

