

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Finn Owen Meling  
Vår dato: 19.01.2023  
Vår referanse: 22/17332-5

## Høring - søknad om konsesjon - Kautokeino flyplass

Luftfartstilsynet sender med dette på høring en søknad om konsesjon for ny flyplass i Kautokeino.

Vi ber om at eventuelle innspill til søknaden blir sendt til Luftfartstilsynet innen 17. april 2023. Høringsinnspill kan bli sendt pr. e-post til: [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no). Merk helst innspillet med saksnummer 22/17332.

Høringen er åpen for enhver. Høringsmottakerne bes selv vurdere om høringen bør videreformidles til aktuelle interessenter.

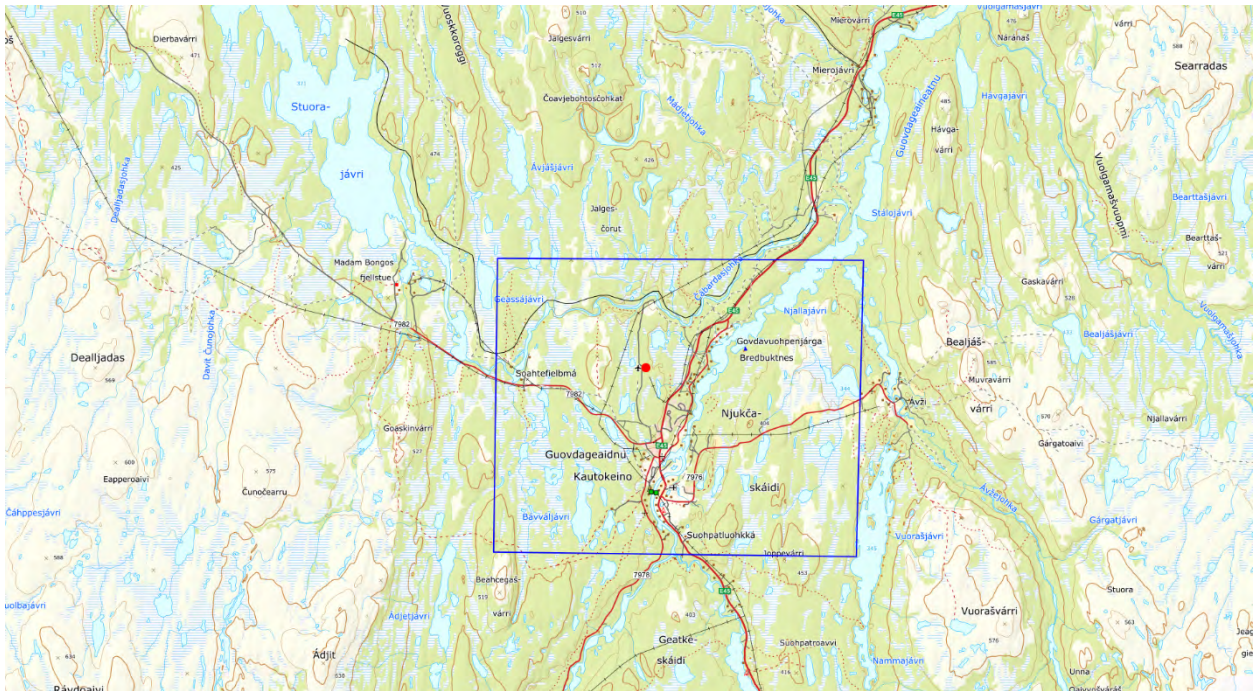
Alle høringsdokumentene er også tilgjengelige på Luftfartstilsynet sine [hjemmesider](#).

### 1. Om søknaden

Kautokeino kommune (org 945475056) har sendt en søknad til Luftfartstilsynet om konsesjon for å etablere, drive og inneha en ny landingsplass i Kautokeino, ca. 1,5 km nord for Kautokeino sentrum. Landingsplassens beliggenhet er markert med rødt i rammen på bildet nedenfor.

Vår dato  
19.01.2023

Vår referanse  
22/17332-5



Landingsplassen er allerede til dels opparbeidet, og har tidligere blitt benyttet som flyplass. Det fremgår av søknaden at flyplassen ble etablert av tyskerne under krigen, men forvaltet av Forsvaret fram mot slutten av 1990-tallet, da den ble overdratt til kommunen. Selve grunnen er eid av Finnmarkseiendommen (FEFO).

Kautokeino kommune har planer om å utbedre flyplassen til en 600 meters flystripe i nivåkode 1A, og i neste fase til en 900 meters flystripe i nivåkode 2B<sup>1</sup>. Investeringskostnaden er forventet å bli ca. 42 MNOK eks mva. for første fase, og ca. 64 MNOK eks mva. for andre fase.

Kommunen skriver at det i første omgang er forventet GA-trafikk (allmennflyging) og øvrig småflyaktivitet til flyplassen. Etter ferdigstilt byggetrinn 2, tilpasset kode B-fly, er det forventet at flyplassen også blir trafikkert med ambulansely, samt noen andre småfly som krever lengre bane enn 600 m.

Flyplassen er tenkt benyttet hele året og hele døgnet. Det blir mest trafikk i sommerhalvåret, og det er samlet søkt om ca. 2660 flybevegelser i året etter første byggefase, og 3450 flybevegelser etter andre byggefase.

Kommunen skrev opprinnelig i søknaden at flyplassen skal være til offentlig bruk, men har senere korrigeret dette til at landingsplassen skal være til privat bruk. At landingsplassen er til privat bruk betyr at alle som skal benytte landingsplassen i utgangspunktet må ha konsesjonshaverens tillatelse til dette.

Landingsplassen skal ikke brukes til internasjonal luftfart.

<sup>1</sup> Nivåkode 1A = flystripe med lengde under 800 m, og tilpasset vingebredde under 15 m.

Nivåkode 2B = flystripe med lengde mellom 800 og 1200 m, og tilpasset vingebredde mellom 15 og 24 m.

Vi viser for øvrig til søknaden i sin helhet.

## 2. Konesjonsregelverket

Alle som vil anlegge, drive eller inneha en landingsplass skal som hovedregel ha konsesjon, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 7-5 første ledd. Ifølge [luftfartsloven](#) § 7-6 skal konsesjon bare bli gitt når det er «forenlig med allmenne hensyn». Det skal innhentes uttalelser fra relevante kommunale og andre myndigheter før konsesjon eventuelt blir gitt.

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 har slik ordlyd:

*«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 ellers av luftfartsloven § 7-7 at konsesjon blir gitt for en bestemt tid, og på slike vilkår som finnes påkrevd. Konsesjon for landingsplasser til privat bruk blir som hovedregel gitt for en periode på 10 år, i samsvar med konsesjonsforskriften § 15.

## 3. Høringen

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene om en vurdering av etablering og drift av landingsplassen opp mot allmenne hensyn, med særlig vekt på de momentene som er vist til i konsesjonsforskriften § 1 bokstav b.

Utenom de forholdene høringsinstansene eventuelt selv ønsker å ta opp, ber vi om at det i innspillene blir tatt stilling til de forholdene som er fremhevet i pkt. 3.1 med videre nedenfor

### 3.1 Forholdet til kommunal arealplan

Det følger av luftfartsloven § 7-6 tredje og fjerde ledd at konsesjon som hovedregel ikke kan bli gitt i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven. Man kan likevel gi konsesjon i strid med arealplan dersom vedkommende plan- og bygningsmyndighet samtykker til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden.

I søknaden fra Kautokeino kommune ligger et planforslag fra 2002. Kommunen har bekreftet overfor Luftfartstilsynet at dette forslaget er vedtatt og gjelder pr i dag. Etter Luftfartstilsynet forståelse vil etableringen av ny flyplass være i samsvar med denne planen.

### 3.2 Forholdet til naturmangfoldloven og miljøet for øvrig

Ved vurdering av konsesjonssøknaden legger Luftfartstilsynet vekt på [lov 19. juni 2009 nr. 100](#)

[om forvaltning av naturens mangfold](#) (naturmangfoldloven), §§ 8 til 12, jf. § 7. Reglene her stiller krav til at forvaltningen skal legge til grunn visse prinsipper ved utøving av offentlig myndighet, med formål om å verne naturmangfoldet.

Kommunen har i søknaden presentert en egenerklæring knyttet til landingsplassens påvirkning på miljøet. Denne egenerklæringen er i samsvar med gjeldende veiledning til konsesjonsforskriften. Gjennomgående anslår kommunen at det er lite sannsynlig at tiltaket vil ha en negativ innvirkning på miljøet, herunder naturmangfoldet.

### 3.3 Støy

Når det gjelder støy, så er det ikke lagt ved noen ny støyberegning til søknaden om konsesjon. En støyberegning etter [T 1442-standarden](#) er i utgangspunktet et krav, men det kan søkes om dispensasjon fra dette, jf. konsesjonsforskriften § 11 (3).

Kommunen har i etterkant av innsendt søknad bedt Luftfartstilsynet om dispensasjon fra kravet om støyberegning. Luftfartstilsynet legger til grunn at dette primært har sammenheng med at flyplassen ligger såpass langt fra boligbebyggelse, at det antas at støy ikke vil representere en utfordring for bebyggelse til støyømfintlig bruk. Normalt vil terskelen for å gi dispensasjon fra kravet om støyberegning for en ny og permanent flyplass ligge ganske høyt. Luftfartstilsynet utelukker likevel ikke at dispensasjon kan være aktuelt, og vi er særlig interessert i å høre høringsinstansenes syn på dette før vi tar en beslutning. Det kan også være aktuelt å kreve en støyberegning etter en enklere mal enn T 1442.

### 3.4 Øvrige forhold

Når det gjelder andre forhold som kan ha betydning for dispensasjonen, så fremheves det i søknaden at man med hensyn til fredede kulturminner bør gjøre en befaring fra kulturminneetatene. Det forventes også at det må gjennomføres en reindriftsfaglig vurdering før flyplassplanene kan realiseres. I utgangspunktet mener Luftfartstilsynet at dette er forhold som burde utredes før det eventuelt gis konsesjon, men det kan også være aktuelt å gi konsesjon med visse forbehold. Vi vil gjøre en konkret vurdering rundt dette på grunnlag av de høringsinnspill vi mottar.

Når det gjelder de økonomiske sidene av etableringen av flyplassen, så er det som nevnt under punkt 1 forutsatt betydelige investeringskostnader knyttet til etableringen av landingsplassen, i første omgang ca. 42 millioner kroner, pluss mva. Det er presisert i søknaden at kostnadsoverslaget kun omfatter anleggstekniske arbeider. Følgende kostnader er *ikke* medtatt:

- Spesielle geotekniske og miljøtekniske tiltak. Risiko med hensyn til tele er ivaretatt.
- Grunnerverv.
- Eventuelle erstatningsbeløp.
- Prisstigning, dagens prisnivå er lagt til grunn.
- Lånekostnader, renter i byggetida og andre finanskostnader.

Opplysninger om investeringskostnader, finansiering, driftsinntekter -og utgifter er ikke noe konsesjonssøkeren er pliktig å legge frem i forbindelse med søknad om konsesjon til

landingsplass for privat bruk. I utgangspunktet er dette derfor heller ikke forhold Luftfartstilsynet vil gjøre en nærmere gjennomgang av ved behandling av søknaden.

#### 4. Konesjonsvilkår

Luftfartstilsynet har lagt ved et utkast til konsesjonsvilkår. Vilråene bygger på Luftfartstilsynets generelle praksis og mal for vilkår, opplysninger i søknaden og vilråene i gjeldende konsesjon.

Antall flybevegelser som er nevnt i utkastet til konsesjonsvilkår vil omfatte all aktivitet på landingsplassen. Rammen for trafikkomfanget er absolutt, og er satt til 3450 flybevegelser i året, som samsvarer med forventet behov etter andre byggefase. Dersom det i konsesjonsperioden er aktuelt med et høyere antall flybevegelser, må konsesjonen først bli endret.

Vi understreker at de vedlagte konsesjonsvilkårene er foreløpige utkast, og at disse således kan bli endret i etterkant av høringen, også på grunnlag av mottatte innspill i høringsperioden.

Med vennlig hilsen

Nina Beate Vindvik  
juridisk direktør  
Direktoratsavdelingen

Finn O. Meling  
juridisk seniorrådgiver

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

Vedlegg: Søknad om konsesjon for Kautokeino flyplass, Gahkkorluodda