

Valdres Flyklubb  
Postboks 120  
2901 Fagernes

e-post: [torleif@ringsaker.org](mailto:torleif@ringsaker.org)

Luftfartstilsynet  
Finn Owen Meling  
Pr. e-post: [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no)

Fagernes, 20. juni 2019



## Søknad om overdragelse av forlenget konsesjon – søknad om dispensasjon fra kravet om teknisk operativ godkjenning

### 1. Sammendrag

Avinor AS har inngått avtale med Valdres Flyklubb om at flyklubben overtar driften og nødvendig vedlikehold av Fagernes lufthavn Leirin for en overgangsperiode på inntil tre år. Overgangsperioden følger som en konsekvens av Stortingets anmodningsvedtak til regjeringen og løper fra opprinnelig planlagt stengningstidpunkt 1. juli 2018 til flyplassen er avhendet, senest 1. juli 2021. Valdres Flyklubb søker derfor om at gjeldende konsesjon overdras fra Avinor AS til Valdres Flyklubb, samtidig som den ”nedgraderes” fra ”landingsplass til offentlig bruk”, jf. forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1) § 2 bokstav f, til ”landingsplass til privat bruk”, jf. § 2 bokstav g.

I forbindelse med de endrede driftsforholdene, vil det ikke uten videre være mulig å oppfylle kravene for store flyplasser som følger av at flyplassen i dag har teknisk-operativ godkjenning for denne type bruk, jf. luftfartsloven § 7-11 første ledd, jf. forskrift om teknisk/operativ godkjenning av flyplasser (BSL E 1-2) pkt. 4.1, jf. forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2) § 1-2 første ledd. Det eneste forholdet som tilsier at det i det hele tatt kreves teknisk-operativ godkjenning på Fagernes lufthavn Leirin fra nå av, er at flyplassen benyttes som hovedbase for motorflyskole, jf. BSL E 1-2 pkt. 4.1 bokstav e. I lys av at Luftfartstilsynet har foreslått å fjerne dette kravet i regelverket – og at vi her snakker om en leiekontrakt med meget kortvarig og usikker horisont – søker Valdres Flyklubb herved om dispensasjon fra kravet til teknisk-operativ godkjenning, jf. BSL E 1-2 pkt. 6, cfr. luftfartsloven § 7-11 annet ledd.

Valdres Flyklubb anmoder om at de to søknadene behandles separat, slik at saksbehandlingstid knyttet til spørsmålet om teknisk-operativ godkjenning ikke smitter over på behandlingen av konsesjonsspørsmålet.



## 2. Overdragelse av konsesjon

Fagernes lufthavn Leirin opereres for tiden innenfor rammene av en konsesjon som er forlenget i medhold av BSL E 1-1 § 14 tredje ledd. Avinor AS er konsesjonshaver. Stortinget vedtok opprinnelig at den statlige driften av lufthavnen som ren charterflyplass skulle opphøre senest 1. januar 2019, se Innst. 132 S (2015–2016) og vedtakets pkt. IV. Etter anmodningsvedtak av Stortinget 14. juni 2018, har imidlertid Samferdselsdepartementet ”bedt Avinor AS sørge for nødvendig vedlikehold av Fagernes lufthavn, Leirin frem til lokale interesser overtar, men ikke lenger enn til 1. juli 2021,” se Prop. 1 S (2018–2019).

For å oppfylle dette kravet, har Avinor AS inngått avtale med Valdres Flyklubb som overtar drifts- og vedlikeholdsansvaret i den overgangsperioden det her er snakk om. Dermed sikres også tilgangen til flyplassen for allmennflymiljøet i den aktuelle perioden, i tråd med Samferdselsdepartementets *Strategi for småflyverksemda i Noreg* (2017) kapittel 4.3.

Valdres Flyklubb viser til Norges Luftsportforbunds dialog med Luftfartstilsynets Finn Owen Meling, herunder e-post fra Luftfartstilsynet datert 11. desember 2018, og søker herved om en overdragelse av den forlengede konsesjonen, samtidig som den ”nedgraderes” fra ”landingsplass til offentlig bruk” til ”landingsplass til privat bruk”, jf. BSL E 1-1 § 2 bokstav f og g.

Følgende opplysninger ligger til grunn for søknaden om overdragelse, sml. BSL E 1-1 § 14 første ledd bokstav a og b:

Organisasjonens navn: Valdres Flyklubb  
Adresse: Postboks 120  
2901 Fagernes  
Organisasjonsnummer: NO-983 944 809  
Signaturrett: Styrets leder og ett styremedlem i fellesskap

Med hensyn til trafikk og forventet utvikling, ventes en videreføring av den ikke-erhvervsmessige trafikken etter de visuelle flygereglene som lå til grunn ved sist innsendte konsesjonssøknad fra Avinor AS. All ervervsmessig trafikk har opphørt. Det samme gjelder all flyging etter instrumentflygereglene. Det samlede trafikkomfanget vil derfor være vesentlig mindre enn det trafikkomfanget som gjeldende (forlengende) konsesjon åpner for.

Følgende dokumentasjon er vedlagt:

- Avtale om rett til bruk av grunn mellom Avinor AS og Valdres Flyklubb
- Valdres Flyklubbs firmaattest
- Møtereferat fra styret i Valdres Flyklubb hvor det framkommer at styret har vedtatt å overta drifts- og konsesjonsansvaret av flyplassen

Relevant tilleggskumentasjon fremsendes fra Avinor AS i forbindelse med tilbakeleveringen av deres sertifikater for Fagernes Lufthavn.

Hva gjelder øvrig dokumentasjon knyttet til BSL E 1-1 § 14 første ledd bokstav c til e, viser vi til siste innsendte konsesjonssøknad fra Avinor AS.

Hva angår kravet til miljø- og konsekvensutredning, jf. BSL E 1-1 § 11, viser vi til de analyser Avinor AS allerede har framlagt i samband med sist innsendte konsesjonssøknad. Som nevnt innebærer en overdragelse utelukkende at omfanget av utslipp til omgivelsene – herunder støy – blir *mindre* enn innsendt dokumentasjon tilsier. Ut fra en ”fra det mer til det mindre”-betraktning, vil Valdres Flyklubb anta at dette er tilstrekkelig. Ytterligere et moment til støtte for en slik tilnærming er at det her er snakk om en overgangsperiode med ukjent – og i alle tilfeller svært kort – varighet.





I vurderingen av om overdragelse kan finne sted, antar Valdres Flyklubb at det vesentligste vurderingstemaet er om konsesjonen vil "finnes forenlig med allmenne hensyn", jf. luftfartsloven § 7-6 første ledd første punktum.

I denne saken bør det være utvilsomt at vilkåret er oppfylt, blant annet av følgende grunner:

- Både vertskommunen Nord-Aurdal kommune og Oppland Fylkeskommune har argumentert innstendig for å opprettholde flyplassen, se eksempelvis høringsbrevet med vedlegg fra 2014:  
[https://www.regjeringen.no/contentassets/a66681f534604511bc718a4554c2a0e9/opplandfk.pdf?uid=Oppland\\_fylkeskommune](https://www.regjeringen.no/contentassets/a66681f534604511bc718a4554c2a0e9/opplandfk.pdf?uid=Oppland_fylkeskommune)
- Lokalt engasjement bidro til at den planlagte avviklingen 1. juli 2018 ble utsatt i tre år som ledd i en tilrettelegging for at alternative kommersielle drivere kan identifiseres, jf. Stortingets anmodningsvedtak til regjeringen og regjeringens anmodning til Avinor AS om at flyplassen blir vedlikeholdt fram til 1. juli 2021.
- Ved å overlate driften til Valdres Flyklubb sikres følgende vesentlige elementer:
  - Flyplassen blir vedlikeholdt uten at det belaster Avinor AS – i siste instans felleskapet – med vesentlige kostnader
  - Flyplassen forblir tilgjengelig for allmennflyging, i tråd med nevnte målsetninger i *Strategi for småflyverksemda i Noreg* og Luftfartstilsynets policydokument *Framtidens regulering av allmennflygingen i Norge* side 3 venstre spalte tredje avsnitt
  - Kommersiell lufthavndrift kan med relativt enkle midler gjenopprettes, dersom det identifiseres aktuelle kommersielle drivere gjennom den treårige overgangsperioden
- Ettersom flyplassdriften i sin helhet vil ha et mindre omfang enn konsesjonens opprinnelige forutsetninger, vil det ikke være snakk om at omgivelsene får en større miljøbelastning enn allerede akseptert.

Valdres Flyklubb håper derfor at overdragelsen kan godkjennes.





### 3. Dispensasjon fra kravet om teknisk-operativ godkjenning

I overgangsperioden som flyplassen nå er inne i, er det kun det faktum at plassen vil være ”hoved- eller sekundærbaser for flygerutdanning med motorfly eller helikopter” som vil utløse krav til teknisk-operativ godkjenning, se BSL E 1-2 pkt. 4.1 bokstav e. (Alternativene i BSL E 1-2 pkt. 4.1 bokstav a til d kommer med andre ord ikke til anvendelse.) Valdres Flyklubb søker herved om dispensasjon fra kravet til teknisk-operativ godkjenning, jf. BSL E 1-2 pkt. 6.

Det framkommer av bestemmelsens ordlyd at det må foreligge ”særlige grunner” for å tillate at det dispenseres fra forskriften. Ordlyden tilsier at det er tale om en snever unntaksregel, men Valdres Flyklubb går ut fra at denne saken er så spesiell i lys av de faktiske forholdene og hensynene bak søknaden at den likevel kvalifiserer til dispensasjon.

En forutsetning for at dispensasjon kan gis, vil formodentlig være at formålet med det automatiske regelverkskravet til teknisk-operativ godkjenning knyttet til base for motorflyskole ikke blir vesentlig tilsidesatt som følge av dispensasjonen. Begrunnelsen for å innføre automatisk krav til godkjenning for flyplasser med slike hoved- eller sekundærbaser var i sin tid å ”legge til rette for at hoveddelen av opplæringen kunne foregå på fasiliteter med gode sikkerhetsmarginer”, se Luftfartstilsynets høringsnotat med referanse 17/20107-2 side 4. Siden flyplassens fasiliteter og fysiske forutsetninger for flyging i visuelle flygeforhold ikke endres med overdragelsen, kan Valdres flyklubb vanskelig se at formålet blir vesentlig tilsidesatt.

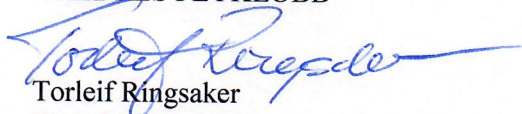
Et annet vesentlig moment som trekker i samme retning, er at BSL E 1-2 pkt. 4.1 bokstav e nå er til revurdering, se Samferdselsdepartementets *Strategi for småflyverksemda i Noreg* (2017) pkt. 6.3 annet kulepunkt. Rent konkret har Luftfartstilsynet foreslått at bokstav e strykes i sin helhet fra 8. april 2019 og erstattes av andre virkemidler enn regelverk, se Luftfartstilsynets høringsnotat med referanse 17/20107-2 på side 5. Luftfartstilsynets foreløpige vurdering er at ”skolevirksomhet vil kunne drives tilstrekkelig sikkert ut fra det beskyttelsesnivået som er lagt til grunn for allmennflysegmentet i «EASA Aviation Strategy» og ut fra momentene i Luftfartstilsynets policy for regulering av allmennflyging og luftsportssegmentet.” Så lenge operasjonene ved flyplassen følger kravene i regelverket for ikke-kommersielle operasjoner – Part-NCO/Part-NCC – vil et tilstrekkelig sikkerhetsnivå være ivaretatt.

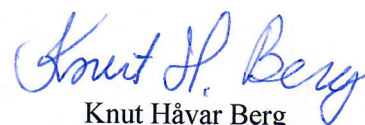
Når det gjelder øvrige hensyn som taler for at det gis dispensasjon, viser vi til momentene knyttet til konsesjonsbehandlingen. Motsetningsvis: Dersom det ikke gis dispensasjon, vil Valdres Flyklubb belastes med kostnader og ulemper som står i et klart misforhold til den usikkerhet som er knyttet til avtalens varighet og framtiden til flyplassen.

Noe tungtveiende hensyn mot at det gis dispensasjon kan Valdres flyklubb vanskelig identifisere. Presedensvirkningen vil uansett være beskjeden, siden forholdene i denne saken er av helt særegen karakter.

Ta gjerne kontakt dersom ytterligere informasjon eller dokumentasjon behøves.

Med vennlig hilsen,  
VALDRES FLYKLUBB

  
Torleif Ringsaker  
Styrets leder  
Telefon 908 39 894  
e-post [torleif@ringsaker.org](mailto:torleif@ringsaker.org)

  
Knut Håvar Berg  
Styremedlem