



**Vår saksbehandler**  
KomSjt Morten Raustein  
[mraustein@mil.no](mailto:mraustein@mil.no)  
+47 72 51 80 91, 0550 8090

**Vår dato**  
2024-03-07

**Vår referanse**

**Tidligere dato**   **Tidligere referanse**

**Til Luftfartstilsynet**

**Kopi til Luftforsvarets Våpenskole**

## 1 Ørland flystasjon - Søknad om fornyet sivil konsesjon

### 1.1 Bakgrunn

Luftfartstilsynet ga i brev av 13. mai 2014 midlertidig konsesjon til å inneha og drive Ørland Lufthavn frem til 1. august 2016 på vilkår fastsatt av Luftfartstilsynet.

Luftforsvaret søkte deretter om ytterligere forlengelse av midlertidig konsesjon 12/7-2015, på grunn av vedtatt omfattende utbygging av Ørland Flystasjon iht Stortingsprop. 73 S (2011-2012). Luftforsvaret har deretter mottatt verifikasjon fra Luftfartstilsynet på at gjeldene konsesjon er gyldig inntil Luftfartstilsynet har saksbehandlingsskapasitet til å behandle ny søknad.

Vi fikk i august 2023 informasjon om at Luftfartstilsynet nå er klar for å motta ny søknad.

Utbyggingen av Ørland som kampflybase har vært en særdeles omfattende og tidkrevende prosess, og mye utbyggingsarbeid vil også fortsette i flere år fremover. Imidlertid ser vi for oss at de store prosjektene med potensiell påvirkning på konsesjonen, vil være ferdigstilte ifm åpning av den nyrenoverte hovedrullebanen senhøsten 2024.

Vi mener vedlagte dokumentasjon er dekkende for en søknad om konsesjon på 20 år.

### 1.2 Drøfting

#### 1.2.1 Søker

132 Luftving  
Postboks 500  
7129 Brekstad

#### 1.2.2 Dagens trafikk og forventet trafikkutvikling

Det er den sivile aktiviteten som er direkte relevant for denne konsesjonssøknaden. Det er nok for Ørland sin del også riktig å si at selv relativ stor økning i den sivile aktiviteten, ikke vil påvirke de totale miljøbelastningene særlig. Dette fordi den militære aktiviteten både er betydelig større, men også i sine enkeltoperasjoner utgjør en større belastning enn de relativt støysvake og mer «miljøvennlige» sivile flyene.

Ørland flystasjon har de siste årene hatt til dels store variasjoner i antall bevegelser, bl.a på grunn av de begrensninger som har kommet av utbyggingsaktiviteten. Det har også vært en periode med resesjon i luftfarten, slik at rutetilbudets eksistens også har vært under press og har vært redusert i perioder. Det er derfor vanskelig å benytte konkrete historiske tall for å beskrive forventet sivil aktivitet i fremtiden.

Ved forrige søknad var aktiviteten beskrevet med ca. 750 sivile rute, charter og fraktflygninger årlig. 650 av disse var luftrute trafikk mellom Gardermoen og Ørland, og militært charter mellom Ørland

Postadresse	Besøksadresse	Sivil telefon/telefaks	Epost/ Internett	Vedlegg
Postboks 800 Postmottak 2617 Lillehammer Norge	Flyplassveien 300 1590 RYGGJE FLYSTASJON Norge	/	forsvaret@mil.no www.forsvaret.no	0
		<b>Militær telefon/telefaks</b> 99/0500 3699	<b>Organisasjonsnummer</b> NO 986 105 174 MVA	

og Evenes. I tillegg kom annen sivil trafikk på ca. 1000 bevegelser årlig. Totalt ga dette omlag 1750 årlige sivile flybevegelser.

Slik rutetilbudet er akkurat i dag er det ca 22 bevegelser med rutetrafikk til Gardermoen og Evenes i uka, som tilsvarer 1144 bevegelser pr år. I 2023 var det ca 350 sivile bevegelser utenom rutetrafikken, som på grunn av den stengte hovedrullebanen i all hovedsak var fritidsflyging og GA-operasjoner.

Flyruta mellom Ørland og Gardermoen representerer hovedandelen av sivil trafikk, og går for tiden 6 dager i uken. Flyruta er populær siden den går direkte til den nasjonale «hub'en» Gardermoen, og reiser knyttet til pendling og andre militære aktivitet utgjør en stor del av trafikkgrunnlaget. Tilbudet benyttes også av det lokale næringslivet, medflyttere og «vanlige reisende» til fritid og ferie.

For tiden går en rute mellom Ørland og Evenes, som er opprettet for å betjene behovet for å flytte Forsvarets personell ifm kampflyberedskapen på Evenes. Ruta er også tilgjengelig for vanlige reisende, men ordningen er gjenstand for vurdering ved hver kontraktsfornyelse.

Det er pr i dag ingen konkrete planer om andre rutetilbud ut over dette, men det kan ikke utelukkes at Forsvarets-, eller sivile behov kan medføre opprettelse av andre rutetilbud.

I så fall kan en økning i de ukentlige sivile flybevegelsene forventes, men trolig vil det ikke være trafikkgrunnlag som i snitt kan medføre mer enn 2 ekstra bevegelser pr dag, totalt ca 630 ekstra bevegelser. Dette i tillegg til dagens aktivitet tilsvarer 1774 bevegelser pr år som et forventet maksimalt antall ruteflyginger.

Norges forpliktelser medfører at vi jevnlig er vertskap for store NATO øvelser, der både Bodø og Ørland tidligere har vært benyttet for å støtte spesielt kampflyaktivitet. Bodø militære flystasjon er lagt ned, og øvingsaktiviteten derfra vil måtte flyttes til andre baser, herunder Ørland. Det forventes en betydelig økning av øvingsvirksomhet når Ørland som Kampflybase igjen blir fullt operativ. NATO og andre allierte benytter i stor grad chartrede sivile fly i tillegg til rene militære transportfly, for å fylle behovet for militær personell- og godstransport. Øket øvingsaktivitet medfører derfor økning i både militære og sivile flybevegelser.

Det er pr i dag ikke mulig å sikkert tallfeste omfanget av øvingsaktiviteten, og således heller ikke den potensielle økningen av sivile bevegelser. Den aktuelle sikkerhetspolitiske situasjonen medfører ytterligere usikkerhet omkring behovet for flybevegelser til støtte for operasjoner.

Med utgangspunkt i de tallene vi har tilgjengelig, kan man imidlertid gjøre en antakelse;

Dersom dagens rutetilbud beholdes eller kanskje økes noe, kan vi anslå årlig ca 1780 bevegelser ifm ruteflyging.

Andre sivile flybevegelser var ved forrige søknad ca 1100, som på grunn av forventet øket øvingsaktivitet kan anslås å øke til ca 1400 bevegelser.

**Den totale forventede sivile aktiviteten vi legger til grunn, antas å bli inntil 3180 bevegelser i året.**

### 1.2.3 Konsekvens- og miljøutredning

Som nevnt ovenfor er det i dag ikke mulig å nøyaktig tallfeste den forventede økningen i øvingsaktiviteten og miljøpåvirkningen som følge av dette. Vi anser imidlertid at den omfattende konsekvens- og miljøutredningen for Ørland som ble gjort forut for utbyggingen, fremdeles er relevant.

Aktuelle støymålinger gjort etter innføring av F-35, viser at verdiene er innenfor forventet usikkerhetsmargin i beregningene fra utredningen.

Renovering av TWY Y og RWY var ikke tatt med i utredningen, og aktivitetstallene har bl.a som følge av dette ligget noe under det som var forespeilet i utredningen. Som nevnt er det forventet at aktivitetstallene for styrkeproduksjon med kampfly vil ta seg opp når de operative flatene er ferdigstilte, alle fly er ankommet og driften får stabilisert seg.

Vi antar at verdier for styrkeproduksjonen vil bli omtrent som beskrevet i rapporten. Noe justering av aktivitet og operasjonsmønster, samt resultat av aktuelle målinger, gir et behov for en oppdatert støyutredning. Ny utredning skal påbegynnes i regi av Forsvarsbygg snarlig, tentativt årsskiftet 2024-2025. Den, sammen med annen oppdatert dokumentasjon fra Forsvaret, vil være grunnlagsmateriale for utarbeidelse av bl.a nye støysoner i ny arealplan for Ørland Kommune.

#### **1.2.4 Reguleringsplan og oppdaterte kart over landingsplassen.**

Vedlagte er gjeldende reguleringsplan for Ørland Hovedflystasjon og reguleringsplankart fra 2014. Utarbeidelse av en revidert reguleringsplan/arealplan er imidlertid pågående, og er forventet ferdig 2025. Vedlagte kart hentet fra AIP Norge viser flyplassens aktuelle utforming i dag, der hovedrullebanen er skravert og vist som inoperativ. Den er som nevnt forventet operativ igjen fra november 2024.

I forhold til forrige konsesjonsbehandling, er den største forandringen en utvidelse av flyplassens arealer, hovedsakelig i nordenden og litt mot øst. Dette ble gjort for å muliggjøre en forlengelse av rullebanen på ca 300 meter i 2016-17, samt at en gammel oppstillingsplattform er erstattet og utvidet. Mot øst er nytt skvadronsområde for F-35 etablert, samt at nytt adkomstområde til flystasjonen er under etablering.

Det økte arealet er også forespeilet å kunne utnyttes til å utvide operative kapasiteter, men omfang og tidsperspektiv er foreløpig usikkert.

#### **1.2.5 Sertifisering**

Ørland flystasjons nasjonale flyplassoperative sertifisering omfatter nå kun TWY Y som RWY Y 15/33, mens hovedrullebanen (RWY 15/33) renoveres.

Prosessen med re-sertifisering av den nyrenoverte hovedrullebanen (RWY 15/33) og tilbakeføring av RWY Y 15/33 til TWY Y er allerede påbegynt, og det ble gjennomført et koordinerings- og avklaringsmøte med Luftfartstilsynet i starten av februar 2024. Foreløpig er tentativ re-aktivering av hovedrullebanen satt til AIRAC dato 28.11.2024.

## **2 Konklusjon**

Luftforsvaret ønsker å fornye konsesjon gitt 13. mai 2014, og søker med bakgrunn i ovenstående om 20 års konsesjon for Ørland flystasjon.

Martin Thu Tesli  
Oberst/Accountable Manager  
Sjef 132 Luftving/Ørland flystasjon

*Dokumentet er elektronisk godkjent, og har derfor ikke håndskreven signatur.*

Vedlegg:  
Arealbruk, Grunnboksutskrift, Reguleringsbestemmelser, Reguleringsplankart, AIP flyplasskart, Støyutredning