

Statkraft Energi AS

Saksbehandler: Finn O. Meling
Telefon direkte: 45427874
Vår dato: 26.04.2018
Vår referanse: 17/19099-73

Deres dato: 19.12.2016
Deres referanse: V. Riber

Eidfjord helikopterplass, Simadal - vedtak om konsesjon for landingsplass

Luffartstilsynet viser til Statkraft Energi AS (org 987059729) sin søknad datert 19.12.2016 om konsesjon for å etablere, drive og inneha landingsplass for helikopter i Simadal i Eidfjord kommune. Søknaden ble i første omgang ikke registrert mottatt av Luffartstilsynet. Av denne grunn ble søknaden først sendt på høring i slutten av november 2017.

1. Om søknaden

Statkraft Energi AS skriver i søknaden at helikopterplassen først ble etablert til bruk ved utbyggingen av energianleggene i Eidfjord. Senere har helikopterplassen blitt benyttet til vedlikehold og inspeksjon av kraftanleggene og linjenettet, med et begrenset antall flybevegelser i uken.

Kraftanleggene i Sima har status som besøkskraftverk, samt at det i kommunen satses betydelig på reiseliv og turisme. Det samlede behovet for flygning til turistformål og inspeksjon/vedlikehold av kraftanlegg og linjenett, gjør at det nå søkes om konsesjon for landingsplass for helikopter i Sima. Søknaden gjelder landingsplass til privat bruk.

Landingsplassen vil benyttes for VFR-flygning (flygning etter visuelle flygereglene) i dagslys, avgrenset til tidsrommet mellom kl. 0700 og kl. 2300. Det søkes om tillatelse til totalt 2200 flybevegelser pr år, med maksimalt 200 flybevegelser pr uke. Den type helikopter som har høyest støynivå av de helikoptrene som vil bli brukt, er Eurocopter AS350.

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.

Høring om søknaden ble 30.11.2017 sendt til Eidfjord kommune, Hordaland fylkeskommune og Fylkesmannen i Hordaland, med opprinnelig frist til uttalelse 23.02.2018. Etter forespørsel ble høringsfristen utsatt til 16.03.2018.

Vår dato
26.04.2018

Vår referanse
17/19099-73

Det har kommet inn en rekke uttalelser, så vel fra offentlige høringsinstanser, som interessegrupper, næringsliv og privatpersoner:

Fylkesmannen i Hordaland gav i sin innledende høringsuttalelse uttrykk for at de ikke hadde merknader til søknaden, på bakgrunn av at ingen eksisterende boliger, fritidsboliger eller annen bebyggelse med støyfølsomt bruksformål ville bli utsatt for støy som overskrider anbefalte støygrenser.

I en tilleggsuttalelse kommenterer Fylkesmannen senere konsekvensene for områdene der flygning antas å ville foregå, med utgangspunktet i landingsplassen. Fylkesmannen påpeker i den sammenheng at søknaden ikke inneholder noen opplysninger om hvem som skal stå for turisttrafikken, hvilket omfang den vil ha og hvilke områder som vil bli berørt. Det er vedlagt en kort miljøutredning som ikke gir et tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag om miljøkonsekvensene ved tiltaket.

Videre skriver Fylkesmannen at de ikke er enig i at bruk av området til omfattende helikoptertrafikk for turistformål er dekket innenfor gjeldende arealformål og bestemmelser i kommuneplanen. Etter Fylkesmannens vurdering dreier det seg om endret arealbruk ved ny type næringsvirksomhet som må vurderes som et nytt tiltak, jf. § 1-6 i plan- og bygningsloven. Oppgradering av landingsplassen til kommersiell turisttrafikk vil kunne kreve tiltak som bygninger og økte sikkerhetstiltak. I henhold til § 1-6 andre ledd må slike tiltak ikke være i strid med gjeldende arealplan. Eidfjord kommune som planmyndighet må avklare om tiltaket krever endring av planformålet, om det krever reguleringsplan eller om det utløser krav om konsekvensutredning. Etter Fylkesmannens syn er søknaden ikke tilstrekkelig opplyst til å gjøre vedtak i saken.

Når det gjelder naturmangfold, så viser Fylkesmannen til prinsippene i naturmangfoldloven § 8, og mener at det må foreligge en langt grundigere vurdering av konsekvensene for naturmangfold og friluftsliv i hele det aktuelle influensområdet. Ved manglende kunnskap, skal føre-var prinsippet i § 9 veie tungt. Fylkesmannen viser også til betydningen av økning i helikoptertrafikk også utenfor selve landingsområdet, og påpeker viktigheten av avklaring av bruk av flykorridorer. Fylkesmannen skriver videre at Hardangervidda nasjonalpark ikke ligger langt unna, og her gjelder det et forbud mot flygning lavere enn 300 meter, med mindre transporten har et lovlig unntak. Også Hardangerjøkulen/Skaupsjøen landskapsvernområde ligger i relativt kort avstand fra landingsplassen. I dette området er ikke motorisert transport spesielt regulert etter verneforskriften - med andre ord gjelder det ordinære regelverket om motorferdsel i utmark. Dette regelverket skal benyttes om man skal lande i området.

Fylkesmannen konkluderer med at de har en klar forventning om at Luftfartstilsynet gjør de vurderinger som er nødvendige for at konsekvensene av utvidet kapasitet ikke påfører naturmangfold, vilt, friluftsliv eller lokal bosetning en uakseptabel belastning i noen del av nærområdet eller det aktuelle influensområdet.

Hordaland fylkeskommune skriver at konsekvenser for allmenne interesser innenfor deres saksfelt først og fremst er knyttet til landskap og friluftsliv og biologisk mangfold, men også reiseliv og klima. På grunn av betydelig mer støy er konfliktpotensialet særlig høyt for biologisk mangfold og friluftsliv.

I den sammenhengen er fylkesrådmannen kritisk til at søknaden med tilhørende konsesjonsvilkår ikke tar utgangspunkt i en bredere vurdering av konsekvenser for influensområdet, dvs. det området som helikoptertrafikken fra og til landingsplassen sannsynligvis skal operere i. Det er ikke gitt opplysninger om besøksmål og ruter for turistflygningen.

Vår dato
26.04.2018

Vår referanse
17/19099-73

Med 2200 flybevegelser i året, halvparten i månedene juni til august, er det avgjørende viktig å vurdere konsekvenser for landskap, biologisk mangfold, kulturminne, friluftsliv, reiseliv og andre samfunnsinteresser i et større perspektiv enn bare i tiltaksområdet der landingsplassen er planlagt. Som konsekvens av dette er fylkesrådmannen heller ikke fornøyd med miljøutredningen som er gjort i søknaden. Denne fremstår som en sjekklister uten de begrunnelsene som forskrift om konsesjon for landingsplasser legger opp til, og er slik fylkesrådmannen vurderer det heller ikke i samsvar med kunnskapskravet i § 8 i naturmangfoldloven.

Fylkesrådmannen vurderer konfliktpotensialet for biologisk mangfold som høyt, hovedsakelig på grunn av mer støy. Særlig sårbar er villreinen i fjellområdene rundt tiltaket, men også hjort og fugl i Simadalen. Likeledes vil anadrom fisk i Simadalselva være sårbar for forurensing fra landingsplassen. Likevel er dette temaer som ikke er drøftet i rapporten. Heller ikke konsekvensene for friluftsliv i influensområdet er drøftet, i særlig grad for turnettet fra Simadalen og innover mot Hardangerjøkulen, Maurset og Hardangervidda, men også den mye besøkte fjellgården Kjeåsen rett over landingsplassen det er søkt om. Simadalselva ned mot landingsplassen er dessuten registrert som viktig handikappfiskeplass. For dette friluftslivet vil betydelig økning av støy føre til en klar svekkelse av rekreasjonsverdiene. Fylkesrådmannen vurderer derfor konfliktpotensialet for temaet som høyt.

I et miljø- og klimaperspektiv mener fylkesrådmannen at det er rett å prioritere en grønnere turisme fremfor mer støy og økte utslipp av klimagasser, slik helikopterturisme vil føre til. Et slikt perspektiv vil også ha fotfeste i Klimaplan for Hordaland sitt mål om reduserte klimagassutslipp i fylket.

På grunn av manglende kunnskapsgrunnlag i søknaden og av hensyn til biologisk mangfold og friluftsliv, fraråder fylkesrådmannen konsesjon for landingsplass på Sima i Eidfjord slik det er søkt om. Søknaden er slik fylkesrådmannen vurderer det, ikke i samsvar med kunnskapskravet i naturmangfoldloven § 8, og har særlig stort konfliktpotensial på grunn av økt støy. Fylkesrådmannen vil likevel ikke sette seg imot at landingsplassen i fremtiden blir brukt som i dag, dvs. til vedlikehold og inspeksjon av kraftanleggene og linjenettet i området.

Eidfjord kommune har oversendt et enstemmig vedtak i kommunestyret, som samsvarer med vedtak i formannskapet. Dette vedtaket har slik ordlyd:

«Eidfjord kommune vil tilrå at det vert gitt konsesjon for Eidfjord helikopterplass, Simadal, for Statkraft si verksemd avgrensa til 600 flyrørslar i året. Innanfor denne råma bør konsesjonæren kunna gi løyve til bruk av landingsplassen til ålmennyttige føremål for transport der føremålet krev løyve etter lov om motorferdsel i utmark.

Eidfjord kommune meiner det ikkje skal gis konsesjon for turistflyging for Eidfjord helikopterplass, Simadal. Landingsplassen sin nærleik til villreinområde, landskapsvernområde og nasjonalpark gjer at det må leggjast avgjerande vekt på effekt og konsekvens for miljø, naturmangfald, næringsinteressar og helse.»

Øvrige høringsuttalelser gjengis av praktiske grunner mer summarisk. Luftfartstilsynet oppsummerer disse slik at de gjennomgående er negative til flygning med turistformål, men for det meste positive til flygning til støtte for Statkraft Energi AS sin anleggsvirksomhet. Det uttrykkes bekymring for støy og annen forurensing, dyreliv, eiendomsverdier og næringsgrunnlaget for bærekraftig turisme. Enkelte høringsinstanser mener også at søknaden inneholder formalfeil, samt at den er for dårlig utredet med hensyn til konsekvenser for miljøet og med hensyn til aktuelle flygetraseer.

3. Luftfartstilsynets vurdering

3.1. Vurderingstema

Hvorvidt en søknad om konsesjon skal avslås eller helt eller delvis innvilges, beror på en vurdering av om konsesjon 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 en skjønnsvurdering med hensyn til 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). Her angis det at forskriftens formål blant annet 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.»

For øvrig er det enkelte formelle vilkår som må være oppfylt. Disse følger av konsesjonsforskriften §§ 3 til 11.

3.2. Vurdering av allmenne hensyn og konsesjonsforskriftens formelle krav

Luftfartstilsynet har vurdert søknaden og alle høringsinnspillene. Enkelte vurderingstemaer er utdypet særskilt nedenfor. Etter dette er det gjort en samlet vurdering av allmenne hensyn.

3.2.1 Forholdet til reguleringsplaner

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

Luftfartstilsynet tok i høringsbrevet utgangspunkt i at etablering av helikopterplassen er i samsvar med gjeldende bestemmelser for Simadal næringspark i kommuneplanens arealdel (plan 2011001, gjeldende fra 28.03.2011), slik det fremkom av søknaden. Fylkesmannen har i høringsrunden kommentert at området, ved innføring av turistflygning, etter deres vurdering medfører endret arealbruk ved ny type næringsvirksomhet som må vurderes som et nytt tiltak, jf. § 1-6 i plan- og bygningslova.

Eidfjord kommune har ikke konkret kommentert Fylkesmannens innspill, men skriver at det er krav om reguleringsplan for bygging i områder satt av til byggeområder i kommuneplanen. Etter det Luftfartstilsynet kan se, står det i gjeldende vedtak i kommunens formannskap, som innebærer en dispensasjon fra kommuneplanen, at Statkraft får «dispensasjon fra gjeldende kommuneplan til bruk av helikopterlandingsplassen i samband med drift av kraftstasjonen og tilhørende installasjoner». Det er følgelig knyttet vilkår til bruk av helikopterplassen, og disse vilkårene synes ikke å omfatte turistflygning. Ut fra dette er det nærliggende å komme til samme slutning som Fylkesmannen om arealbruken.

3.2.2 Forholdet til naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven § 7 stiller som krav at prinsippene i lovens §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøvelse av offentlig myndighet. Disse bestemmelsene vektlegger betydningen av den offentlige beslutningens virkninger på naturen. Blant annet står det i § 9 første punktum at: «*Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet.*»

Mange høringsinnspill er nettopp rettet mot spørsmålet om påvirkningen på naturen og naturmangfoldet. Et vesentlig moment er i den sammenheng at flygninger fra helikopterplassen i stor grad antas å være påtenkt mot naturområder og turistmål som Vøringsfossen og Hardangervidda.

Luftfartstilsynet finner i denne sammenheng grunn til å understreke at den foreliggende søknaden gjelder konsesjon for *landingsplass* i Simadal. Det er altså ikke snakk om en generell konsesjon for flygning i omkringliggende områder. Slik flygning reguleres av et eget regelverk (forskrift 14.12.2016 nr. 1578 om lufttrafikk og operative prosedyrer), hvor utgangspunktet er at flygning i ikke-kontrollert luftrom er tillatt, men likevel ikke skal skje lavere enn 150 meter over bakken, eller 300 meter over tettbebyggelse eller folkeansamlinger i friluft. Egne regler kan gjelde for særskilte verneområder.

Ved en *landing* på bakken må naturlig nok de generelle flygehøydereglene brytes. På den bakgrunn anses en vurdering av *inn- og utflygningstraseer* til en landingsplass tradisjonelt å inngå i konsesjonsbehandlingen.

Selv om altså flygning over naturområder, turistmål og hyttebebyggelse i en viss avstand til landingsplassen og inn- og utflygningstraseene således ikke direkte berøres av spørsmålet om konsesjon for landingsplass, så blir det et eget spørsmål om landingsplassens nærhet til de aktuelle områdene likevel bør få betydning ved vurderingen av om konsesjon kan gis. Som nevnt under punkt 3.1 ovenfor, så er vurderingstemaet for om konsesjon kan gis, om konsesjon er «forenlig med allmenne hensyn». Dette er et meget bredt vurderingstema, og det kan argumenteres med at en landingsplass som ligger i nærheten av et område som er attraktivt for flygning, vil øke graden av flygning i dette området. Nettopp dette synes også å gjenspeile seg i søknaden fra Statkraft Energi AS.

Luftfartstilsynet vurdering av dette spørsmålet er at landingsplassens nærhet til områder som går utenom landingsplassen og inn- og utflygningstraseene, må kunne inngå som en del av vurderingen av allmenne hensyn, selv om flygning over de samme områdene i teorien vil kunne foregå i like stor grad fra andre og mer fjerntliggende landingsplasser. Det vil etter Luftfartstilsynets oppfatning innebære en lite realistisk tilnærming om man skulle legge til grunn at landingsplassens nærhet til områdene ikke ville påvirke mengden flygning over dem.

I hovedsak går de kritiske argumentene mot landingsplass ut på at det er usikkert hvilken betydning flygninger over omkringliggende områder vil ha på dyrelivet, i tillegg til bekymring for støy, utslippsforurensing og ødeleggelse av opplevelsen av rekreasjon og uberørt natur. Selv om man ved konsesjonsvurderingen kan vektlegge disse argumentenes tilknytning til områder som ligger et godt stykke utenfor både landingsplassen og inn- og utflygningstraseene, så er det vesentlig å påpeke at en presis vektning av disse argumentene vanskelig lar seg gjøre. Ikke minst er dette vanskelig med tanke på at saken i liten grad er utredet med fokus på områder utenfor landingsplassen og inn- og utflygningstraseene, nettopp med utgangspunkt i at man anså at disse områdene ikke ville bli berørt i særskilt grad som en *direkte* følge av en eventuell konsesjon. Det er også grenser for hvor mye utredning det er rimelig å kreve, jf.

naturmangfoldloven § 8 første ledd andre punktum. Denne grensen forskyves jo lenger vekk fra landingsplassen man kommer.

Etter Luftfartstilsynets mening bør imidlertid «føre-var»-prinsippet som kan utledes av naturmangfoldloven § 9 være retningsgivende, selv om bestemmelsen etter sin ordlyd kan tolkes forskjellig. Bestemmelsen tilsier at ikke enhver uheldig påvirkning på naturmangfoldet må unngås, men at det skal tas sikte på å unngå *vesentlig* skade på naturmangfoldet, i de tilfeller hvor det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet. Det kan riktignok argumenteres med at øvrige rettslige virkemidler, slik som vernebestemmelsene i naturmangfoldloven, i tilstrekkelig grad burde kunne ivareta naturvernsinteressene over sårbare områder. På den annen side er det viktig å se hen til at lovverket kan ha tomrom eller være overlappende på enkelte rettsområder. Konesjonsinstituttet skal til en viss grad ta hensyn til nettopp dette.

3.2.3 Støy og antall flybevegelser

Når det gjelder støy, så har søker lagt ved en støyrapport utarbeidet av SINTEF i 2009. Denne rapporten baserer seg på flygning med helikoptertypen Eurocopter AS350A. Det er estimert 2200 flybevegelser pr år. Halvparten av denne trafikken er antatt å ville foregå i månedene juni til august. Rapporten viser på dette grunnlag støysoner som er av en slik utbredelse at de ikke omfatter bygninger med støyømfintlig bruksformål.

Luftfartstilsynet er riktignok klar over at selv om støyen for omkringliggende beboelse med støyfølsomt formål ikke når et nivå som ligger innenfor gul eller rød støysoner, så kan den individuelle opplevelsen av støy være varierende. Grenseverdiene i støyberegningen anses likevel å være beste retningslinje for hva som kan oppfattes som akseptabel støy.

Enkelte høringsinstanser har stilt spørsmål ved om det er tilstrekkelig at en støyrapport bygger på en utgave av Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442 som ikke er den nyeste. Rent formelt mener Luftfartstilsynet at konsesjonsforskriften ikke er til hinder for dette. I alle tilfeller er det vår forståelse at retningslinjene med hensyn til støysoner er lite endret de siste årene, og at foreliggende rapport i denne saken uansett viser en støysonerutbredelse som er såpass begrenset at denne problemstillingen ikke får særlig stor praktisk betydning. Det omstridte temaet i saken synes først og fremst å knytte seg til støy i områder som uansett ligger langt utenom støysonene.

Når det så gjelder støyberegning for områder *utenfor* de som ligger ved selve landingsplassen og inn- og utflygningstraseene, eksempelvis de områdene eventuell turistflygning antas å ville skje til, så vil i stor grad de samme hensynene spille inn som ved drøftelsen ovenfor om forholdet til naturmangfoldloven. Støy er å regne som forurensning, jf. blant annet § 6 i lov om forurensning, og vil i så måte kunne påvirke naturverdier og opplevelsen av uberørt natur.

3.2.4 Sammenfattende drøfting og avveining av hensyn

Spørsmålet om konsesjon for landingsplass skal avgjøres ut fra en helhetsvurdering, jf. vilkåret om «forenlig med allmenne hensyn». Luftfartsloven pålegger i den sammenheng luftfartsmyndigheten å innhente uttalelser fra kommunale og øvrige myndigheter. Tradisjonelt er dette forstått slik at disse uttalelsene også skal tillegges betydelig vekt ved den helhetsvurderingen som skal foretas.

I denne saken er det forholdsvis stor grad av likhet i konklusjonene i høringsuttalelsene til lokale og regionale myndigheter og myndighetsnivåer. Det samme gjelder stort sett også de øvrige

høringsuttalelsene. Det synes å være en samstemmighet om at flygninger med formål som knytter seg til drift og vedlikehold av Statkraft Energi AS sine installasjoner, bør tillates. Videre synes oppfatningen å være at flygning med turistformål, av flere og varierende grunner, ikke bør tillates.

Enkelte av høringsinnspillene bærer preg av å ha et stort fokus på områder utenfor det som knytter seg til selve landingsplassen og tilhørende inn- og utflygningstraseer. Luftfartstilsynet har likevel forståelse for mange av de argumentene som fremkommer i disse høringsinnspillene, og vi mener at disse argumentene kan tillegges en del vekt. Vi har også lagt vekt på at prinsippene i naturmangfoldloven tilsier varsomhet med å tillate ikke-nødvendig virksomhet (turistflygning) som kan ha en negativ innvirkning på naturmangfold og verneverdige verdier i nærliggende områder.

Selv om mange av hensynene imot tillatelse til landingsplass skal veie tungt, må disse likevel avveies mot øvrige samfunnsinteresser. Man må således se på hvilken positiv verdi det har for samfunnet at en landingsplass etableres.

Statkraft Energi AS har til nå brukt landingsplassen til inspeksjon og arbeid på sine kraftlinjer/anlegg. Kraftforsyning er vesentlig og sentral infrastruktur, og må anses å ha stor samfunnsmessig betydning. I de fleste høringsuttalelsene anerkjennes da også dette, og de færreste høringsinstansene uttrykker en negativ holdning til flygninger med dette formålet.

Øvrig bruk av landingsplassen er tenkt å være passasjerflygning av turister, trolig rettet mot fjordlandskapet, Vøringsfossen, fjell og vidder. Dette er formål som til en viss grad vil kunne anses å være samfunnstjenlige. Det vil kunne generere inntekter for næringsliv, skape arbeidsplasser, og gi tilgang til områder som for enkelte grupper ellers ville være utilgjengelige. Luftfartstilsynet kan imidlertid ikke se at det er grunnlag for å kalle slik turistflygning for en særskilt *viktig* samfunnsinteresse. Høringsinstansene argumenterer da også med at turistflygning vil kunne ha vel så store negative som positive virkninger på næringsliv og arbeidsplasser, eksempelvis ved at det vil redusere grunnlaget for såkalt «bærekraftig turisme».

Luftfartstilsynet ser det slik at flygning med turistformål har en langt mindre samfunnsmessig viktighet enn tilsyn og arbeider med kraftanlegg, og at dette må gjenspeiles i avveiningen av hensyn. I tillegg til at de lokale myndigheters synspunkter i seg selv skal veie tungt, har vi ellers lagt vekt på at turistflygning trolig strider mot bestemmelsene i gjeldende kommuneplan.

Luftfartstilsynet har derfor kommet til at flygning med turistformål ikke bør tillates fra landingsplassen. Vi anser imidlertid at tilstrekkelig med hensyn tilsier at flygning til formål som knytter seg til Statkraft Energi AS sin ordinære virksomhet bør tillates.

Luftfartstilsynet har vært i kontakt med Statkraft Energi AS også etter utløpet av høringsomgangen. Statkraft Energi AS har i den sammenheng påpekt at også øvrige aktører kan ha behov for bruk av landingsplassen, eksempelvis Statnett eller Den Norske Turistforening. Luftfartstilsynet anser at Statnett sine oppgaver i stor grad har en tilsvarende samfunnsmessig betydning som oppgavene til Statkraft Energi AS, og således bør kunne være blant de formålene som det kan tillates flygning for. Når det gjelder flygning for øvrige formål, så mener Luftfartstilsynet at dette rent unntaksvis bør kunne tillates, eksempelvis for vedlikehold av bygninger av allmenn interesse eller lignende. Det vil kunne være u hensiktsmessig om et helt begrenset antall flygninger med andre formål enn det som er nevnt ovenfor, ikke skal kunne tillates uten omfattende konsesjonsbehandling. Vi viser i den sammenheng til Eidfjord kommunes høringsuttalelse, der det anbefales flygninger til allmenntilgitt formål innenfor rammene av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, samtidig som vi minner om de begrensninger som følger av reguleringsplanene.

Når det gjelder antall flybevegelser, så påvirkes behovet for dette av at turistflygninger ikke tillates. I søknaden bes det om tillatelse til 2200 flybevegelser pr år. Eidfjord kommune har på sin side foreslått 600 flybevegelser årlig. Ifølge Statkraft Energi AS bygger kommunens høringsuttalelse på antall foretatte flygninger i 2017, som var et år med særlig lite aktivitet. Luftfartstilsynet er av den oppfatning at Statkraft Energi AS bør gis tillatelse til et antall årlige flybevegelser som er tilstrekkelig for den påkrevde aktivitet de vil komme til å ha i løpet av et år, så lenge dette ligger innenfor de rammene som støyberegningene bygger på. Statkraft Energi AS har i ettertid gitt en nærmere presisering av behovet for antall årlige flybevegelser for egen aktivitet. Behovet anslås å være veldig varierende, men opp mot 700 i år med høy aktivitet. I tillegg kommer behovene som Statnett har, og eventuelle andre. Sammenfattet er det Luftfartstilsynets vurdering at 800 flybevegelser i løpet av en tolv månedersperiode burde være tilstrekkelig, og i rimelig grad forenlig med øvrige hensyn. Vi har da tatt høyde for et år med mye aktivitet for Statkraft Energi AS, samt en viss øvrig aktivitet.

Avslutningsvis vil Luftfartstilsynet nevne at flere høringsinstanser har påpekt at de mener at den miljøutredningen som fulgte konsesjonssøknaden ikke er tilstrekkelig grundig, også med hensyn til området rundt selve landingsplassen. Blant annet peker Fylkesrådmannen på at det ikke er tilstrekkelig utredet hvilke utslipp som skal kunne skje fra landingsplassen. Til dette vil Luftfartstilsynet kommentere at det normalt anses å være liten risiko for utslipp og lokal forurensning, så lenge det kun foretas landinger og avganger på landingsplassen. Dersom landingsplassen eksempelvis også skal ha en basevirksomhet, med tilhørende tankanlegg, så vil en grundigere redegjørelse av utslippsfare og miljørisiko kunne være påkrevd. I slike tilfeller kreves for øvrig også en egen teknisk og operativ godkjenning av landingsplassen, i tillegg til innvilget konsesjon. En teknisk/operativ godkjenning innebærer en godkjenning av sikkerhetsmessig art. Slik teknisk/operativ godkjenning vil for øvrig normalt også kreves dersom det skal foretas flygninger med betalende passasjerer, jf. forskrift 30.10.2001 nr. 1231 om teknisk/operativ godkjenning.

3.3 Oppsummering

Luftfartstilsynet har, med bakgrunn i vurderingene ovenfor, kommet frem til at det er i tråd med allmenne hensyn å gi konsesjon til å etablere, drive og inneha den omsøkte landingsplassen.

Landingsplassen gis navnet Eidfjord helikopterplass, Simadal.

Det vil i konsesjonsvilkårene settes begrensninger på antall flybevegelser til maksimalt 800 i løpet av en tolv månedersperiode. Det skal primært foretas flygninger med formål å drifte og vedlikeholde kraftanlegg- og linjer. Passasjerflygning med turistformål tillates ikke.

4. Vedtak

Med hjemmel i luftfartsloven § 7-5 flg., og forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser, gis Statkraft Energi AS konsesjon til å anlegge, drive og inneha Eidfjord helikopterplass, Simadal. Konsesjonen gis for 10 år, frem til 1. mai 2028.

Vilkår for konsesjonen følger som vedlegg.

For behandlingen av søknaden skal det betales gebyr, kr 35.200,-, jf. forskrift 03.03.2017 nr. 286 om gebyr til Luftfartstilsynet mv. (BSL A 1-2) § 48 andre ledd bokstav b.

Gebyret vil bli fakturert.

5. 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: http://www.luftfartstilsynet.no/oss/serviceerklaering/Luftfartstilsynets_serviceerklæring . Dere kan også ta kontakt med Luftfartstilsynet for å få mer informasjon om klageadgangen.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Finn O. Meling
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Kopi til: Fylkesmannen i Hordaland, Hordaland Fylkeskommune, Eidfjord kommune