

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Asgeir Fløgum Vågan

Telefon direkte:

Vår dato: 20.11.2025

Vår referanse: 24/14377-10

Deres dato:

Deres referanse:

Høring - søknad om fornyet konsesjon for Hattfjelldal flyplass, Volden

1. Om høringen

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Hattfjelldal kommune om fornyelse av konsesjon for Hattfjelldal flyplass, Volden.

Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen 20. februar 2026 på e-postadresse postmottak@caa.no, og merkes med saksnummer 24/14377.

Høringen er åpen for alle. Vi ber om at høringsinstansene selv vurderer om høringen burde videreformidles til andre aktuelle interessenter, for eksempel om høringen burde legges ut for lokal kommunal høring før eventuell uttalelse gis.

2. Sakens bakgrunn og søknaden

Hattfjelldal kommune (org. nr. 944 716 904) søkte i brev datert 12. juni 2025 om fornyelse av konsesjon for å drive og inneha Hattfjelldal flyplass, Volden.

Hattfjelldal kommune fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 26. januar 2015 fornyet konsesjon til å drive og inneha Hattfjelldal flyplass, Volden. Konsesjonen ble gitt med 10 års varighet, frem til og med 1. februar 2025.

Konsesjonshaver søker nå om konsesjon for et trafikkomfang på 220 flybevegelser per år og 16 flybevegelser per uke. Hattfjelldal flyplass, Volden eies av Hattfjelldal kommune. Kommunen er også grunneier. Landingsplassen er til privat bruk. Flyplassen blir ifølge konsesjonshaver brukt til mikrofly og småfly med inntil to motorer.

Flyplassen skal ikke ha lufrutetrafikk eller annen regelbunden luftfartsvirksomhet. Den skal ikke være hoved- eller sekundærbase for ervervsmessig luftfartsforetak. Flyplassen skal ikke være base for skoleflyging med motorfly.

Luftfartstilsynet viser for øvrig til kopi av søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på www.luftfartstilsynet.no, under fanen «Høringer».

3. Konsesjonsregelverket

Alle som vil anlegge, drive eller inneha en landingsplass skal som hovedregel inneha konsesjon, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 7-5, første ledd. Ifølge luftfartsloven § 7-6 skal konsesjon bare gis når det er forenlig med allmenne hensyn, og uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter skal innhentes før konsesjon eventuelt innvilges.

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 lyder:

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

I konsesjonsforskriften § 14 stilles det krav til opplysninger som skal følge søknaden.

4. Høringen

4.1. Innledning

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene om en bredt anlagt vurdering av flyplassens drift opp mot allmenne hensyn, med særlig vekt på de hensyn som er tatt inn i konsesjonsforskriften § 1, bokstav b.

Ved siden av de forholdene høringsinstansene eventuelt selv ønsker å ta opp, ber vi om at det i uttalelsene tas stilling til momentene som er omtalt i pkt. 4.2 flg.

4.2. Forholdet til kommunal arealplan

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 arealplaner dersom vedkommende plan- og bygningsmyndighet samtykker til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden.

Søker har opplyst at flyplassen er regulert til lufthavn i ny reguleringsplan for Hattfjelldal sør, vedtatt 2022.

Etter Luftfartstilsynets vurdering vil fornyelse av konsesjon for Hattfjelldal flyplass, Volden ikke være i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven.

4.3. Forholdet til naturmangfoldloven

Luftfartstilsynet har innledningsvis i saksbehandlingen sett hen til lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12, jf. § 7.

Siden søknaden gjelder fortsettelsen av en etablert virksomhet, er det vanskelig for Luftfartstilsynet å se at en fornyelse av konsesjonen vil komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven, eller at det er grunnlag for nærmere undersøkelser etter loven.

Luftfartstilsynet antar imidlertid at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området, og landingsplassens mulige innvirkninger på dette. Dersom det er slike forhold som høringsinstansen mener nødvendiggjør en nærmere vurdering, ber vi om en særlig kommentar om dette, ved siden av oversendelse av det konkrete kildegrunnlaget kommentaren bygger på.

4.4. Nærmere om støy

Det følger av konsesjonsforskriften § 14 første ledd bokstav d, jf. § 11 tredje ledd, at støyberegning i medhold av Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging- T-1442, i utgangspunktet skal være en del av søknaden. I samsvar med § 11 tredje ledd andre punktum, kan imidlertid Luftfartstilsynet dispensere fra dette kravet.

Det følger av Luftfartstilsynets veiledning for søknad om konsesjon for landingsplass, at bakgrunnen for dispensasjonsadgangen er at det reelle behovet for støyberegninger kan variere fra sak til sak. Det ene ytterpunktet vil være landingsplasser nær støyømfintlig bebyggelse, hvor støyberegninger klart bør være en forutsetning for å få vurdert en konsesjonssøknad. Motsatt ytterpunkt vil være avsidesliggende landingsplasser, hvor støyberegninger ikke spiller en sentral rolle for de lokale myndigheters syn på saken i høringsrunden. I tillegg kommer det forhold at støyberegninger etter Retningslinjene T-1442 kan utgjøre en vesentlig kostnad, særlig for mindre operatører.

Hattfjelldal kommune har søkt om dispensasjon fra kravet om støyberegning. Søknaden begrunnes med at området rundt flyplassen er tynt befolket, at det er stor avstand til flystripa og at trafikken fra flyplassen er minimal.

Kommunen opplyser i søknaden om dispensasjon følgende om området rundt flyplassen:

«Forholdene er de samme nå som ved siste søknad. Det er endret arealformål for deler av området rundt flyplassen, fra Infr til industri, men ikke til formål beboelse (bolig eller fritidsbolig).

Nord for flyplassen ligger Fjellfolkets hus, sør for riksvei 73. Dette inneholder kontorlokaler, møterom og lokaler som kan benyttes til kafedrift og lignende. Det er i dag ikke serveringssted der, lokalet er i hovedsak benyttet til kontorer for private.

Sør for flyplassen ligger sponplatefabrikken Arbor. Det er der regulert nytt industriareal, for eventuell etablering av sagbruk. Arbor ble etablert i de Tyske hangarene etter krigen, og deler av fabrikken ligger derfor der hangarområdet var etablert på 40-tallet.

Vest for flyplassen er det ingen bebyggelse, men nord-vest for flyplassen ligger gården Slettbakken. I sør-vest ligger dagens hangarområde.

Øst for flyplassen er det boligområder, de nærmeste ligger ca 100 meter fra enden av flystripa. Boligene har vært der i mange tiår. Mot øst stiger terrenget, og landing og avgang skjer derfor mot vest.»

Det fremgår av høringsuttalelsen fra Statsforvalteren i Nordland i brev av 04. juli 2014, fra forrige konsesjonsrunde, at da T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging trådte i kraft i 2005 utgikk maksimalt flystøynivå (MFN) som kriterium for fastsettelse av flystøysoner. Støysonene i T-1442 er basert på LDEN og 1-5AS. Maksimalt flystøynivå L5As for natt som inngår som kriterium for fastsettelse av støysonene forutsetter 10 flybevegelser eller mer i perioden fra kl 2300 til 0700. Dette medfører at støysonene for flyplasser med liten trafikk har svært begrenset utstrekning og ikke får betydning for arealbruken rundt flyplassen.

På denne bakgrunn så Statsforvalteren at det var grunnlag for å dispensere fra kravet om støyberegninger.

Det ble likevel fremholdt som viktig at det settes begrensninger i konsesjonsvilkårene slik som foreslått i pkt 2 om at landingsplassen tillates brukt til dagsflyging om sommeren. Det bør presiseres at dette gjelder fra kl 0700 – 2300. Dersom det gjennom eventuell teknisk/operativ godkjenning fastsettes operative restriksjoner som åpner for bruk av flyplassen på natt, bør det vurderes på nytt å kreve støyberegninger slik som forutsatt i konsesjonsforskriften § 11-3.

På grunnlag av dette vurderer Luftfartstilsynet å dispensere fra kravet om støyberegning. Dersom noen av høringsinstansene har et annet syn på dette ber vi om særskilt tilbakemelding.

4.5. **Konsesjonsvilkår**

Det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår bygger på Luftfartstilsynets alminnelige praksis og mal for vilkår, og opplysninger i søknaden. Konsesjonsvilkårene for inneværende konsesjonsperiode er i hovedsak videreført fra den foregående konsesjonsperioden.

I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen satt til 16 flybevegelser per uke, begrenset til 220 per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 220 flybevegelsene vil omfatte all aktivitet på landingsplassen, dvs. flyging med mikrofly og småfly med inntil to motorer.

Rammen for trafikkomfanget er absolutt. Dersom det i konsesjonsperioden er aktuelt med et høyere antall flybevegelser, må konsesjonen først endres.

For øvrig viser vi til det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Asgeir Fløgum Vågan
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Vedlegg:

- Utkast til konsesjonsvilkår
- Søknad fra Hattfjelldal kommune om konsesjon, med vedlegg

Kopi til: SAMFERDSELSDEPARTEMENTET, HATTFJELLDAL KOMMUNE