



**Sogndal
kommune**

Sektor for Kommunalteknikk og arealbruk
v/sectorleiar Kjell Kvåle,
her.

SOGNDAL KOMMUNE TEKNISK SEKTOR	
Reg.nr. 611105	Saksbeh. GEL
13 OKT 1997	
Ark.kode P L12	
Ark.kode S	
Jnr. 96/01359	Dok.nr.

Journalnr. 96/01359 Avd/Sek/Sbh TEK/TEK/GEL Arkivkode L12

Melding om vedtak i Kommunestyret den 01.10.97.

De vert med dette underretta om at det er fatta følgjande vedtak:

**Sak K 97/0057
HANDSAMING AV REGULERINGSPLAN FOR SJØFLYPLASS I
SOGNDAL.**

**Vedtak med 23 røyster mot 6 røyster:
Kommunestyre vedtek etter Plan- og bygningslova § 27 - 2 nr. 1, reguleringsplan for
Sjøflyplass i Sogndal med føresegner.**

Rett utskrift:

Sogndal kommune, 09.10.97.

Gerd Kleiven
- sekr. -

Vedlegg: Saksdokumenta - for vidare oppfølging av vedtaket.

MØTEBOK

Utval
Kommunestyret

Møtedato
01.10.97

Saksittel: **HANDSAMING AV REGULERINGSPLAN FOR SJØFLYPLASS I
SOGNDAL.**

Saksnummer	Utval	Møtedato	Saksb.
97/0026	Planutvalet	24.04.97	GEL
97/0030	Utval for omsorg	29.05.97	TF
97/0099	Planutvalet	24.09.97	GEL
K 97/0057	Kommunestyret	01.10.97	GEL

%%%

Kommunestyret den 01.10.97

...

Sak K **97/0057**
**HANDSAMING AV REGULERINGSPLAN FOR SJØFLYPLASS I
SOGNDAL.**

Framlegg til vedtak:

**Kommunestyre vedtek etter Plan- og bygningslova § 27 - 2 nr. 1, reguleringsplan for
Sjøflyplass i Sogndal med føresegner.**

...

SAKSOPPLYSNINGAR:

Sakshandsamar: planleggjar Geir Lyngaas

Prenta vedlegg:

- Planframlegg med føresegner, datert 24.09.97
- PU Sak 97/0099, 24.09.97.
- Fråsegne frå fylkesmannen
- Støynotat datert 24.09.97.
- Sjekkliste for miljøkonsekvensar 15.09.97

Uprenta vedlegg:

- PU Sak 97/0026, 24.04.97.
- Støyrapport R 982 og R 852
- fråsegner, merknader og innspel

SAKSOPPLYSNINGAR:

Sakshandsamar: planleggjar Geir Lyngaas

Prenta vedlegg:

- Framlegg til reguleringsplan datert 15.09.97
- Sjekkliste miljøkonsekvenser datert

Uprenta vedlegg:

- Merknader/fråsegn.
- Reguleringsplan, alternativ 1.
- Reguleringsplan, alternativ 2.
- Reguleringsføresegner, alternativ 1.
- Reguleringsføresegner, alternativ 2.
- Reguleringsplandokument med vedlegg (17.04.97).
- Støyutredning R982
- Innspel, 1. gongs handsaming og merknader
- Støyutredning R852
- Tidlegare konsesjonsvilkår
- Samandrag av innspel til konsesjon sesongen 1996.

INNLEIING:

Framlegg til reguleringsplan for sjøflyplass har no vore ute til offentleg ettersyn i to alternativ - det har kome 17 fråsegner/merknader til planalternativa. Merknadene er mest retta mot plassering og bandlegging av sjøareal. Fleirtalet er for alternativ 2, grunna betre støytilhøve. Konflikten mellom sjøflyplass og anna bruk av fjorden har óg vore sentral.

UTGREIING:

Møte med Luftfartsverket og Firdafly: I møte/synfaring med Firdafly v/Håkon Lundestad og Luftfartsverket v/Bjørn Bø, er kommunen informert om kva for flytekniske tilhøve det bør takast omsyn til. Bø gav uttrykk for følgjande:

- Barsnesfjorden synes ideell til landingsområde,
- ev. landingsareal i Sogndalsfjorden må ikkje flyttast lengre inn,
- det vil vere ein føremon om take-off arealet i Sogndalsfjorden vert flytta lengre inn (i høve alt.2), m.a. for å unngå redusert motoreffekt (soting) og unødig belastning på skrog (sjøgang).

Lundestad ønskte i tillegg å peike på følgjande:

- lang taxevstand tek lang tid,
 - take-off arealet i alt. 2 kjem ut i eit område med meir sjø, slik at det vert fleire Kanseleringer.
- Desse tilhøva gjer at det vert dårlegare økonomi til å drive sightseeing og til å investere i støydempende tiltak, tilbodet vert også mindre attraktivt. Lundestad kan godt tenke seg å gjennomføre støydemping av flyet.

Sjøflyplass: Det er óg semje om at det ikkje er naudsynt å regulere eit så stort areal til sjøflyplass. Ein legg til grunn at regulert sjøflyplass skal nyttast, dersom tryggleikstilhøva ikkje gjer det naudsynt å lande annan stad. Ettersom det ikkje er fastsett kva for landbase som skal vere utgangspunkt, vil det vere ein føremon at plassering av landings- og take-offareal gjev høve til fleire alternative landbaser.

Børsheim bur på Kjernes og har i fleire år opplevd store støyulemper som følgje av sjøflyaktiviteten. Flytting av startbana har forverra hennar situasjon, ho protesterar difor mot begge alternativa. Børsheim finn det so urimeleg med permanent sjøflyplass, at ho meiner framlegget må avvisast.

Kommentar:

Flytting av startbana er gjort for å redusere talet på støyutsette bustader, dette er óg grunnlaget for plassering av alternativ 2. Støyproblema for Børsheim vil verte redusert, ved at det vert stilt krav til støydemping av sjøflya (meir enn halvering av støyen), samt at take-off banen vert lagt i større avstand frå Hagalandet-Kjernes. Det er difor ikkje grunnlag for å avvise begge planframlegga. Merknaden vert delvis imøtekome.

Tilråding:

1. Sjøflyplassen vert trekt nærare Stedje-Skjernes.

4. Kultur og næringsutvalet 04.06.97.

1. Utvalet vil rå til alternativ 2.
2. Avgrensing på dag og tid må med i føresegnene.
3. Det må setjast grenser for støy i føresegnene tilsvarende maksimum støy nivå 70-75 dBA og maksimum ekvivalentnivå (døgnmiddel) til 40 dBA. Dersom middelvei vert sett høgre enn 40 dBA må tal fly avgrensast til 1 - eitt -.
4. Med alternativ 2 ser utvalet det som lite tenleg med flybase på Dampskipskaaien/Nestangen - det er ønskjeleg at han kjem på Stedje.

Kommentar:

Problem tilknytta flystøy kan reduserast på fleire måtar. Det kan gjerast med faste tiltak som; plassering av sjøflyplassen og tekniske utbetringar på sjøflya (demping av eksosstøy og propellstøy), samt daglege tiltak som; flygaren sitt val av flytrasè og trottelpådrag (gasspådrag). Eitersom tekniske utbetringar dempar støyutsleppet frå flyet, vil både maksimalstøynivå og ekvivalentstøynivå verte mindre (ved same avstand og tal flyingar). Det gjer at flystøyen vert dempa - ikkje berre ved take-off - men óg ved innflygning over Hafslo og Barnsefjorden samt utflygning over Bondeviki, Lindborg og Meisterplass. Nasjonalparkområdet - Jostedalsbreen vil også få redusert støy. Som kommentert i innleiinga, vil alternativ 2 føre med seg fleire problem. Støydempa sjøfly vil gje mindre problem i høve til å skape ei fleksibel løysing for m.a landbase. Sjå elles utgreiing og merknad nr. 2.

Tilråding:

1. Det vert sett i grense på maksimal flystøynivå MFN = 70 dBA for bustadhus.

5. Sogndal Næringsssamskipnad 05.06.97.

Samskipnaden går inn for alternativ 1 med base på Dampskipskaaien, take-off 4-500 meter frå Loftesnesbrua og landing i Barsnesfjorden. Næringslivet er best tent med Dampskipskaia gjennom positiv aktivitet i sentrumsområde og tilleggsaktivitet som t.d båtutleige. Viser elles til at Nestangen er pr. i dag er best for Firdafly grunna tilrettelegging og plassering i høve trafikk. Det er viktig for Sogndal som regionsenter å behalde sjøflyaktiviteten.

Kommentar:

Sett i høve til støyproblematikken vil det vere konfliktfylt å velge alternativ 1, til startbane. Me her difor nytta alternativ 2 som utgangspunkt og elles lagt tilhøva mest mogleg til rette for

miljøomsyn i slike plansaker, jfr Lokal Agenda 21. Det er ikkje utgreitt eventuelle restriksjonar og konsekvensar for allmenn ferdsel på fjorden. Dei meiner at dette må avklarast og planen må deretter leggast ut til nytt offentleg ettersyn.

Kommentar:

Sjå kommenterar og tilråding til merknad nr. 6.

8. Fylkesfriluftsnemnda, administrativ uttale Fylkeskommunen 06.06.97.

Viser til nemnda si uttale saman med administrativ drøfting under merknad nr. 14.

9. Sogn og fjordane vegkontor 09.06.97.

Dei viser til at eventuell avkjørsel/tilknytting til riksveg må vere i samsvar med vegnormalen. Det må elles sikrast snu-/parkeringsplass eller forsvarleg tilkomst for mjuke trafikkantar. Det vert òg vist til byggjegrensa langs riksvegen og eventuell dispensasjon frå den. Vegkontoret hadde ikkje konkrete merknader til skisserte alternativ, men ønskjer å kome tilbake med nærare uttale til konkrete planar med infrastruktur på land.

Kommentar:

Spørsmål knytt til fysisk tilrettelegging av landbase vert ikkje handsam her.

10. Regionalstaben, Fylkeskommunen 11.06.97.

Regionalstaben rår til alternativ 2 med landbase på Øyane eller Stedje og eventuell drivstofflager/nattbase på Nestangen. Området som vert avsett i sjøen bør markerast med bøyer, slik at det vert synleg for dei som ferdast på sjøen. Dei meiner at regulerings-planen også bør omfatte dei landbaserte anlegga i sjøflyplassen. Det vert vidare vist til at det kan vere naudsynt å revidere føresegnene i kommunedelplan slik at friområda utanom avsett område vert sikra mot landing-/letting av sjøfly. Det vert elles peika på at reguleringsplanen må endrast slik at hovedføremålet - den almenne ferdselen på sjøen - kjem fram. Reguleringa vert såleis blanda føremål med spesialområde friluftsområde i sjø og vassdrag som hovedføremål og trafikkområde i sjø og vassdrag - sjøflyplass som tilleggsføremål. Dersom føremålet ikkje vert endra i samsvar med merknaden kjem regionalstaben til å gå til motsegn på planfagleg grunnlag. Dette på grunn av at planen vil hindra den almenne ferdsel så sterkt, at det m.a vil gå ut over rutegåande båttrafikk i området. Hovedføremålet bør kome fram gjennom føresegnene til planene, kor det også vert fastsett kva tidsavgrensing som gjeld for bruk av området til sjøflyplass. Her bør det også fastsetjast restriksjonar på ferdselen i den tid området vert nytta til sjøflyplass. Restriksjonane på almenne-/offentlege-/næringsmessig ferdsel bør ikkje vere for strenge - aktuelle restriksjoner kan t.d vere oppankring av båtar og osb.

Alternativ til tidsavgrensing med heimel i § 26 kan vere privatsrettsleg avtale mellom flyopparør og kommunen - dette bør eventuelt kome fram gjennom luftfartsverket sin konsesjon.

Kommentar:

Når det gjeld val av alternativ landbase viser me til innleiande merknad, merknad nr. 5 og nr. 9. Spørsmålet kring markering av flyplass vert drøfta til merknad nr. 2. Reguleringsplanen skal i utgangspunktet styre sjøflyaktiviteten til eit bestemt område. Planen vil vere grunnlag for konsesjon tildelt av Luftfartsverket. I konsesjon vil det vere vilkår om at avsett område skal nyttast. Flyselskap mv. som tek tilfeldige turar til Sogndal, skal gjere seg kjent med tilhøva og eventuelt nytte avsett område. Eventuelle brot på konsesjonsvilkåra kan få følgjer for innehaver

gje positiv verknad for flyging over nasjonalparkområde. Tilhøva mellom friluftsliv og sjøflytrafikk vert drøfta til merknad nr. 6 og 10.

Tilråding:

1. Reguleringsplanen vert lagt fram med dei tilrådingar som ligg føre.

14. Fylkesfriluftsnemnda - administrativ merknad og nemnds si tilleggsmernad 27.06.97.

Administrasjonen uttrykker skepsis til etablering av sjøflyplass med tanke på problemstillingar knytt til dei nasjonale/regionale friluftsområda (Jostedalsbreen m.v.). Val av alternativ må baserast på omsynet til nærmiljøet og at færrest mogleg skal ha ulemper som t.d. støy. Ut frå dette synest alternativ 2 å vere best. Når det gjeld omsynet til ferdselen på fjorden synest ikkje planen å ta vere på dette. Det må legjast vekt på dette, slik at landing/letting ikkje vert tillatt utanfor areal avsett til føremålet. Administrasjon ber kommunen vurdere å sette avgrensing av talet på flyingar.

PS! Dette er henta frå vurdering/konklusjon i saksutgreinga. Fylkesfriluftsnemnda har i tillegg skrevet utfyllande omkring fleire av problemstillingane. Dette ligg som uprenta vedlegg.

Tilleggsmerknad frå nemnda: Ved eventuell etablering av sjøflyplass i Sogndal vil ein tilrå at alternativ 2 vert lagt til grunn for vidare arbeid. Ein ber om at kommunen vurderer tal flyingar frå plassen.

Kommentar:

Sogndal kommune har lagt opp til etablering av sjøflyplass, spørsmålet her vert difor ikkje om, men under kva for føresetnader. I det høvet viser me til følgjande merknader for kommentar og tilrådingar.

Støyproblematikk; innleiande merknad, merknad nr. 4, 13

Val av alternativ; innleiande merknad, merknad nr. 2

Ferdsel på fjorden; merknad nr. 2, 6, 10

Bruk av regulert areal; merknad nr. 10

Avgrensing av tal flyingar; merknad nr. 2

Tilråding:

1. Reguleringsplanen vert lagt fram med dei tilrådingar som ligg føre.

15. Luftfartsverket 30.06.97.

Luftfartsverket har teke ei operativ gjennomgang av alternativa og har følgjande merknader. Barsnesfjorden er akseptabel som landingsområde, men kun ved landing mot sør.

Sogndalsfjorden er akseptabel som avgangsområde under føresetnad av at det skjer mot sør. I einsskilde tilhøve kan landing mot nord kunne akseptast. Begge alternativa bør kunne sjåast under eit, under føresetnad av at indre begrensing vert som i alternativ 2. Verket føresett at det vert etablert spesielle rutinar for avbrutt landing mot Loftesnesbrua. Desse må godkjennast av luftfartsverket, luftfartsinspeksjonen. Det vert vist til støydempingseffekt frå fjellformasjoner og eventuell markdemping over vannflater. Luftfartsverket finner det vanskeleg å gje nærare kommentar til støytilhøva.

Kommentar:

Luftfartsverket v/Bjørn Bø har i tillegg vore på synfaring, jfr. innleiande merknad.

16. Kystverket 2. distrikt 07.07.97.