

Saksprotokoll

Utvalg: Kommunestyret
Møtedato: 27.11.2013
Sak: 60/13

Resultat:

Arkivsak: 12/1993
Tittel: **OMRÅDEREGULERING FOR SANDNESSJØEN LUFTHAVN, 2. GANGS BEHANDLING**

Kommunestyret den 27.11.2013:

Planutvalgets innstilling enstemmig vedtatt.

KOMMUNESTYRETS VEDTAK:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtar kommunestyret områdereguleringsplan for "Sandnessjøen lufthavn" datert 17.09.08 med følgende mindre vesentlig endringer;

Plankart:

- Kjøreveg f_veg 6 endrer benevnelse til veg 6.
- Kjøreveg f_veg 7 endrer benevnelse til veg 7.
- Område UV2 utvides i henhold til innspill fra Avinor, datert 16.10.13.
- Registrerte kulturminner innenfor planområdet markers, i samråd med Nordland fylkeskommune, med formålet "vern av kulturmiljø eller kulturminne"

Bestemmelser:

- Nytt punkt 1.5 under § 1 med følgende ordlyd; "Matjord som fjernes ved utbygging, skal tas vare på og brukes andre steder i planområdet."
- Bestemmelser knyttet til kjøreveg f_veg 6 og f_veg 7 flyttes under "Andre private vegger" og gis følgende ordlyd:
"Kjøreveg 6 er privat veg for eiendommen gnr/bnr 16/1. Eiendommen gnr/bnr 16/2 og 16/4 har bruksrett til vegen. Avinor har rett til å benytte vegen som inspeksjonsveg."
"Kjøreveg 7 er privat veg for eiendommene gnr/bnr 16/1, 2 og 19, og eierskapet i vegen avgrens av eiendomsgrensene for de tre eiendommene. Eiendommene gnr/bnr 16/1, 2, 4 og 19 har bruksrett til hele vegen. Avinor har rett til å benytte hele vegen som inspeksjonsveg."
- Under § 3.5.2 andre og tredje setning endres begrepet "landbruksarealer" til "arealer".
- § 3.5.2 tilføres følgende; "Dersom utrykningsveg UV2 legges i eller inntil myrområdet øst for det regulerte formålet, skal det i byggesak dokumenteres en løsning som sikrer vannhusholdningen i våtmarksområdet."
- Det tilføres et nytt punkt 3.5.3 "Rekkefølgebestemmelse" under § 3 med følgende ordlyd;

”Før det kan oppføres ny terminalbygning, eller gjennomføres vesentlig utvidelse av eksisterende terminalbygning utover rammene i ”Reguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn, del 1 og 2”, vedtatt 28.02.07, skal det foreligge godkjent detaljreguleringsplan som fastsetter adkomstløsning og parkeringsløsning for terminalområdet.

Bevitnes:

Kristin Vangen
Skr.

SAKSFRAMLEGG

... Sett inn saksutredningen under denne linja IKKE RØR LINJA↓

Saksbehandler: John Mardal	
Sluttbehandlende vedtaksinstans (underinstans): Kommunestyret	
Dok. offentlig: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei. Hjemmel:	Klageadgang: Etter FVL: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei Etter Særlov: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Ikke klageadgang
Møte offentlig: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei. Hjemmel: Komm.l § 31	
Arkivsaksnr.: 12/1993	Arkivnr.: RNR 20120035

SAK: OMRÅDEREGULERING FOR SANDNESSJØEN LUFTHAVN, 2. GANGS BEHANDLING

I Saksdokumenter (vedlagt):

Innspill etter offentlig ettersyn
Konsekvensutredning og planbeskrivelse, datert 17.08.13
Sjekkliste for risiko og sårbarhet
Forslag til planbestemmelser, datert 17.08.13
Forslag til plankart del 1, datert 17.08.13
Forslag til plankart del 2, datert 17.08.13
Brev fra Avinor, datert 14.10.13

II Saksdokumenter (ikke vedlagt):

Planprogram
Risikoanalyse – skytebane nær innflygning til Sandnessjøen lufthavn
Geoteknisk rapport
Fagrappport naturmangfold
Landskapsbeskrivelse
Rapport – arkeologiske registreringer
Flystøyberegninger
Øvrige dokumenter i sak 12/1993

III Saksutredning:

Forslag til områderegulering for Sandnessjøen lufthavn har vært ute til offentlig ettersyn i perioden 02.09.13 – 16.10.13. Planforslaget åpner for forlengelse av rullebane fra kunngjort rullebanelengde på 881 meter til 1199 meter, herunder tilhørende infrastruktur. Planen legger også opp til videre utvikling av flyplassen med hensyn til øvrige lufthavnformål, terminalbygg, hangarer, parkeringsarealer. Det er i tillegg tilrettelagt for etablering av gang- og sykkelveg langs fv. 17 gjennom hele planområdet.

Planarbeidet er gjennomført i henhold til planprogram fastsatt 26.02.13. Det er avholdt informasjonsmøte der grunneiere og naboer ble invitert. Her møtte 15 personer i tillegg til

representant for Avinor.

Det er avholdt eget møter med Sandnessjøen skytterlag og representanter for Det frivillige skyttervesen 11.09.13.

Luftfartstilsynet har gjort vedtak om endring og fornyelse av konsesjon for lufthavna i brev av 02.09.13. Arbeidet med områdereguleringen er blant de tema som ligger til grunn for konsesjonssøknaden.

Kommunen har mottatt i alt 15 innspill etter offentlig ettersyn. Innspillene er i det følgende referert og fortløpende kommentert av saksbehandler. Saksbehandlers kommentar i kursiv.

Fiskeridirektoratet, 13.09.13

Ingen spesielle merknader.

Sykelistenes landsforening, 02.10.13

Foreningen er positive til at det legges til rette for gjennomgående gang- og sykkelveg langs fv. 17. Det vises til Alstahaug kommunes plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk hvor det også er definert forbindelse mellom Novika og Stokka. Denne forbindelsen ønskes tatt inn i reguleringsplanen.

Kommentar: I forbindelse med reguleringsarbeidet er aktuelle traseer for å knytte sammen Novika og Stokka undersøkt og vurdert. Tilrettelegging for et slikt tiltak vurderes som positivt. Det anbefales imidlertid at løsningen søkes vurdert på et senere tidspunkt når reguleringssituasjonen for lufthavna og skytebanen er endelig avklart.

Statens vegvesen, 09.10.13

Vegvesenet har tidligere påpekt at det må planlegges med bare én adkomst til flyplassen, og at denne planlegges som fullkanalisert kryss med både venstre og høyre svingfelt. Det kreves at det i reguleringsbestemmelsen blir tatt opp at adkomst til flyplassen må detaljreguleres før tiltaket kan iverksettes. Kostnadene i forbindelse med disse tiltakene må tas av utbygger.

Kommentar: Det framkommer av konsekvensutredning og planbeskrivelse at avkjørselsløsning ikke kan fremskaffes på dette stadiet, da detaljplaner for ny bebyggelse og parkering mv. ikke foreligger. Administrasjonen er enig i at en ny avkjørselsløsning vil kreve detaljregulering for å sikre gode løsninger, tilstrekkelig areal, og gode sammenhenger til infrastrukturløsningen i områdereguleringen. Det foreslås på bakgrunn av dette, følgende bestemmelsen som et nytt punkt "3.5.3 Rekkefølgekrav

Før det kan oppføres ny terminalbygning, eller gjennomføres vesentlig utvidelse av eksisterende terminalbygning utover rammene i "Reguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn, del 1 og 2", vedtatt 28.02.07, skal det foreligge godkjent detaljreguleringsplan som fastsetter adkomstløsning og parkeringsløsning for terminalområdet."

Fylkesmannen i Nordland, 09.10.13

Landbruksfaglig merknad:

Det anbefales en bestemmelse som sikrer at matjord som fjernes tas vare på og brukes andre steder i planområdet. Det anbefales en bestemmelse som sikrer nydyrking av område i sør hvor eksisterende bebyggelse skal fjernes. For de to nevnte forhold, bør det framkomme i planbestemmelsene hvem som er ansvarlig, også økonomisk, for gjennomføringen.

Det bør vurderes rekkefølgebestemmelser for når de ulike avbøtende tiltak skal være på plass. Det bes vurdert om gang- og sykkelveg traseen bør legges på vestsiden av fv. 17 da dette kan gi mindre konsekvenser for dyrka jord

Miljøfaglig merknad:

Det vises til at deler av utrykningsveg UV2 berører ytterkanten av et våtmarksområde, karakterisert som rikmyr. Dersom det skulle vise seg at vegen må legges i, eller inntil myrområdet, bør det i reguleringsplanen være fastsatt bestemmelser som sikrer etablering av et vanntett skille mellom myrområdet og teknisk infrastruktur. Dette for å hindre negative påvirkninger av vannhusholdningen i våtmarksområdet.

Det vises til at det er registrert og avgrenset en viktig forekomst av naturtypen "hagemark" Dette er den eneste kjente i Alstahaug og en av 14 lokaliteter på Helgeland. Store samfunnsmessige gevinster ved gjennomføring av planen rettferdiggjør imidlertid inngrep.

Kommentar: Det anbefales innarbeidet en bestemmelse som sikrer at matjord blir tatt vare på, og anvendes innenfor planområdet. Når det gjelder krav til nydyrking sør i området hvor bebyggelsen skal fjernes, vurderes det ikke som hensiktsmessig å etablere et slikt juridisk krav. Bakgrunnen for dette er at det er behov for en viss fleksibilitet i sikkerhetssonene etter lufthavnens behov. Ved drift av lufthavna vil det uansett være mest hensiktsmessig at arealene kan slås og kultiveres tilsvarende de øvrige dyrka arealene ved lufthavna. Dette ansees som en gunstig situasjon i forhold til drifta av lufthavna, og gir samtidig en landbruksmessig gevinst. Det legges derfor til grunn at Avinor tilrettelegger for optimal drift av arealene innenfor de rammer som fastsettes ut fra driften av lufthavna. Statens landbruksforvaltning har for øvrig i brev til Avinor fastslått at luftfartslovens regler, og hensynet bak disse, må gå foran jordloven § 8.

Plassering av gang- og sykkelveg traseen er gjort ut fra en totalvurdering av strekningen Søvik- Sandnessjøen med hensyn til sammenheng og aktuelle krysningspunkt. Liten bredde på arealet som er tilgjengelig mellom rullebanen og fylkesveg 17 er den viktigste årsaken til plassering av gang- og sykkelveg trasé på østsiden av fylkesvegen. Det begrensede arealet gjør det mer utfordrende å få etablert funksjonelle parkeringsløsninger og av/på kjørsler til fv. 17.

Saksbehandler er enig i at det bør tilstrebes å ivareta rikmyrslokaliteten ved trasé for utrykningsveg UV2 best mulig. Det foreslås derfor følgende bestemmelse; "Dersom utrykningsveg UV2 legges i eller inntil myrområdet øst for det regulerte formålet, skal det i byggesak dokumenteres en løsning som sikrer vannhusholdningen i våtmarksområdet.

Sandnessjøen camping Steiro, 10.10.13 og 15.10.13

Det vises innledningsvis til viktigheten av å ha forutsigbare driftsbetingelser i forhold til drift og videre utvikling av campingplassen. Det ønskes tilrettelagt for 25 hytter til campingformål. Veg 11 på plankartet ønskes tatt ut av plankartet. Eksisterende veg bør brukes også for framtiden og legges inn i plankartet. Ferdsel gjennom campingplassen er uholdbart da campingens eksistens vil være truet. Veg 10 og 12 ønskes lagt øst for bolighus/resepsjon på gnr/bnr 15/42. En vegomlegging vil måtte kompenseres med ny resepsjon og parkering. Bolighuset bør reguleres til bolig/næringsformål.

Det ønskes en konsekvensanalyse og settes inn tiltak for bekken vest for flyplassen. Dette med tanke på miljøgifter. Det ønskes støyskjerming mot bolighus/resepsjon. Det ønskes

innlagt flere bygninger i reguleringsplanen. Dette gjelder naustrekke på Steironeset og flere hytter på campingområdet. Det ønskes også regulert inn 4 fritidsboliger i nordenden av campingplassen. Disse samt naust, eksisterer i dag.

Kommentar: Det har ikke blitt lagt til grunn for dette planarbeidet at kommunen skal regulere løsningen innenfor campingområdet. Eventuell tilrettelegging for videre utvikling av arealet som er avsatt til campingformål i planen forutsettes løst gjennom et privat forslag til detaljreguleringsplan, jf. foreslåtte plankrav. F_veg 11 er en videreføring av allerede godkjent regulert kjøreveg. Eksisterende uregulerte veger ligger innenfor lufthavnformålet og kan disponeres slik disse foreligger, inntil det eventuelt skulle bli behov for endringer i samsvar med planforslaget. Det foreligger pr. i dag ikke behov som tilsier endring av vegstrukturen. F_veg 11 går ikke gjennom det regulerte campingområdet, men ligger i utkanten og vil derfor ikke medføre ferdsel gjennom campingplassen. Plasseringen av veg 10 og 12 er i utgangspunktet basert på gjeldende reguleringsplan, men også for å få en mest mulig helhetlig løsning dersom det skulle oppstå behov for endringer i dagens vegstruktur.

Det eksisterende bolighuset på gnr.15 bnr. 42 er registrert som enebolig i matrikkelen, og reguleringsformålet er landbruksområde. Det er ikke ønskelig å regulere inn nye byggeformål i umiddelbar nærhet til lufthavna, eller at etablering av framtidige veg traseer skal styres etter dette bolighuset. Det forutsettes at driften av campingplassen i prinsipp skjer inne på det område som er regulert til formålet i 1987 og som nå er videreført. Det presiseres imidlertid at det ikke er forhold pr. i dag som tilsier at det vil skje en vegomlegging i området, eller krav om endret bruk av boligen.

Analyse av eventuelle miljøgifter i bekken som følge av driften av lufthavna må etter saksbehandlers vurdering avklares av Avinor som et ledd i driften av lufthavna og behandles ikke videre i plansaken. Bolighuset på eiendommen gnr/bnr 15/42 ligger innenfor gul støysone, men innendørs støy er beregnet til ikke å overstige L_{Aeq} 42 dBA som eventuelt ville medført at tiltakshaver måtte gjennomført tiltak. Nye søknadspliktige tiltak på bygningen vil imidlertid medføre at det må gjennomføres nærmere avklaringer, se forslag

Det anbefales ikke regulert inn nye byggeområder for fritidsboliger eller naustområder.

Ulla Valberg mfl. 10.10.13

Det bes om at det utføres manuelle støymålinger på eiendommen (15/9) og inne i huset. Det bemerkes videre at gnr/bnr 15/9 har bruksrett til veg 10. Dette gjelder også gnr/bnr 15/6, 12 og 13 etter deres kjennskap.

Det er videre referert til forrige innspill som gjelder spørsmål om støyskjermingstiltak, mulighet for bygging av garasje på eiendommen, samt spørsmål om eiendommen vil bli berørt av planlagt gang- og sykkelveg.

Kommentar: Det er dokumentert at bolighuset på gnr/bnr 15/9 ligger like innenfor gul støysone. Det er ikke vurdert som nødvendig med nye støymålinger. De nevnte bruksrettene forutsettes å være relatert til den gamle sjøvegen til Buneset og Steironeset. Dokumenterbare bruksretter vil ikke opphøre som en følge av dette planvedtaket. Ved opparbeiding av f_veg 10 og etablering av eventuelle avtaler for bruk av vedlikehold av veggen må slike forhold avklares.

Det er ikke vurdert som nødvendig med spesiell støyskjermingstiltak, men ved

søknadspliktige tiltak på eiendommen, må det redegjøres for slike forhold. I byggeområdene er det åpnet for oppføring av garasje på nærmere angitt vilkår som framkommer av bestemmelsene. Et areal på ca 137 m² på eiendommen er foreslått avsatt til offentlig vegformål, gang- og sykkelveg.

Mikal Skulstad, 12.10.13

Det vises til at reguleringsbestemmelsene medfører en vesentlig inngripen i Skulstads adgang til å disponere sin eiendom gnr/bnr 34/1. Det pekes spesielt på bestemmelsene §§ 4 og 5. Det påpekes at planområdets avgrensning ikke er en følge av lufthavnrelaterte behov.

Det vises til bestemmelsenes § 4.1. Utnyttelse av eiendommen til alternativ virksomhet til gårdsdrift er tidligere vanskeliggjort gjennom kommuneplanbestemmelsene slik at eiendommen i dag vanskelig kan gi tilfredsstillende utkomme. Skulstad er derfor tvunget til å disponere eiendommen til annen virksomhet.

Det vises til bestemmelsene § 5. Det påpekes at Sørrasjøen er en av Sandnessjøerådetts få områder egnet for bruk til båthavn og båtplass. Planforslagets bestemmelser vil hindre videre utvikling av bruk med brygger, båthus, bølgevern etc.

Det ønskes et møte i uke 46/47.

Kommentar: Planområdet er definert ut fra behov for å avklare reguleringsmessige forhold relatert til forlengelse av rullebanen til 1199 meter, samt som en oppfølging av kommuneplanens areadel. Skulstads eiendom ligger innenfor LNF- område, slik eiendommen har gjort gjennom flere generasjoner av kommuneplanens arealdel.

Skulstads eiendom inngikk ikke i tidligere reguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn, men er nå inntatt for å markere innflygningsflate over land, og aktuelle høyderestriksjoner. Eiendommen kan i medhold av planen benyttes til landbruksformål, den blir derfor ikke skadelidende som en følge av reguleringsplanen. Det åpnes imidlertid ikke for nye tiltak som ikke er i samsvar med LNF-formålet.

Hvorvidt det er regningsvarende å drifte en landbrukseiendom eller ikke, er ikke bestemmende for hva eiendommene blir planlagt til. Annen bruk av eiendommen enn hva som er fastsatt i planforslaget er i utgangspunktet ikke ønskelig. Forslag til endret arealbruk må eventuelt fremmes som et privat reguleringsforslag, eller i mindre saker avklares gjennom dispensasjonsbehandling.

Advokatfirmaet Steenstrup Stordrange DA, 15.10.13 (representant for Tanja og Jan-Erik Stokka)

F_veg 6

Stokka ønsker ikke at veg på plankartet angitt som f_veg 6 skal kunne være i sameie mellom gnr/bnr 16/1, 2 og 4. Vegen tilhører i dag gnr/bnr 16/1. Forslaget vil blant annet kunne skape hindringer og vanskeliggjøre prosessen med vedlikehold av vegen, samt kunne gi grobunn for flere problemstillinger og potensielle konflikter blant annet til hvem som har rett til å bruke vegen. Reguleringen innebærer grunnlag for ekspropriasjon, hvilket det ikke er grunnlag for etter deres oppfatning. Det foreslås å legge en egen veg for gnr/bnr 16/2 og 4 nord for nytt flyplassgjerde. Det foreslås i alle tilfelle at f_veg 6 flyttes under overskriften ”andre private veger” og endrer navn til kjøreveg 6. Kommunen bes også om å ikke åpne for

å gi andre større rettigheter til f_veg 6 enn nødvendig.

UV 1

Forslaget tolkes slik at UV1 kun kan brukes til landbruksformål. Ordlyden i den aktuelle bestemmelsen foreslås endret til; Eiendommen gnr/bnr 16/1 kan benytte utrykningsveg UV1 og UV2. UV1 ønskes i tillegg oppført under overskriften "Andre private veger".

Det registreres at det i fagrappport for Naturmangfold er benyttet stedsnavnet "Stokkeråsen" og det bes om at korrekt stedsnavne benyttes og at det ikke reguleres inn nye stedsnavn.

Kommentar: Kjøreveg på plankart benevnt som f_veg 6 er foreslått som felles veg mellom gnr/bnr 16/1, 2 og 4 med bruksrett for Avinor. Det anbefales at vegen i reguleringsbestemmelsene listes opp under "Andre private veger" og gis benevnelsen veg 6 med tilhørende korrigerende av bestemmelsene. Det bør etableres en privatrettslig avtale mellom grunneier og de som har bruksrett i vegen. Bruken av vegen av andre enn grunneier (gnr/bnr 16/1) vil hovedsakelig være for drift av landbruksarealene på gnr/bnr 16/1 som i dag er utleid. Avinors rett til å benytte f_veg 6 gjelder i forbindelse med «inspeksjoner» av blant annet navigasjonsinstrument, innflygingslys m.v. Det medfører at f_veg 6 i utgangspunktet skal benyttes av lettere kjøretøyer. Den vil ikke benyttes av brannbiler. Etablering av ny veg på gn/bnr 16/2 vil ikke sikre andre potensielle leietakere på gnr /bnr 16/1, disse måtte eventuelt ha brukt veg 6. Reguleringsplanen åpner ikke for nye tiltak i området utenom landbruk, det forutsettes derfor at bruken av vegen vil bli relativt begrenset.

Saksbehandler anbefaler at ordlyden for UV1 endres, jf. Innspill fra Avinor nedenfor. Begrunnelsen for å gjøre bestemmelsen noe mer fleksibel er at vegen ikke vil få utvidet bruk, med mindre det i plansammenheng legges til rette for ny aktivitet i området. Øvrig kommentar til UV1 tas i utgangspunktet ikke til følge ettersom vegen er nødvendig for drift av lufthavna.

Stedsnavnet "Stokkeråsen" som det er henvist til i fagrappport for naturmangfold er ikke benyttet i reguleringsplanen som inneholder det korrekte navnet "Stokkaåsen"

Arnt Erik Valberg, 15.10.13

Det vises til allerede eksisterende støyproblemer fra flytrafikken og at denne støyen ønskes redusert så mye som mulig. Det er et håp om å få økonomisk støtte for å utbedre vinduer og vegger på den eldste delen av huset slik at denne også kan få bedre støydemping.

Kommentar: Eiendommen ligger utenfor gul støysone og det er i utgangspunktet ikke vurdert som nødvendig å gjennomføre støyskjermingstiltak. Eventuelle tiltak i dette tilfellet må bekostes og besørges av boligeier.

Kjell Olaf Edvardsen og Grete Irene Hellerud, 15.10.13

Eier av gnr/bnr 34/3, 5 og 8.

Det vises til at det allerede før reguleringen er satt begrensninger for utnyttelsen av eiendommen og at det nå foreslås ytterligere restriksjoner. Edvardsen kan ikke se at plandokumentene har tatt høyde for å belyse konsekvensene av de ulemper grunneiere blir satt ovenfor ved reguleringen. Det vises til at kommunen er i vekst, og at reguleringsplanen setter en endelig grense for byutvidelse sørover, uten noen form for kompensasjon. Eiendommen forringes ytterligere ved mulige gjerder/tekniske installasjoner og bygging av

veger i tilknytning til disse. Det vises også til at kulturlandskapet vil kunne bli forringet gjennom flytekniske inngrep. Det varsles på denne bakgrunn mulige innsigelser til saken. Følgende spørsmål ønskes belyst:

1. Er det avklart at all framtidig omregulering av deler av planområdet for flyplassen til eventuelle andre formål enn rent landbruksmessige i realiteten vil bli nektet?
2. Mener kommunen at den foreliggende konsekvensutredningen tar høyde for alle konsekvenser flyplassutvidelsen vil få for de grunneierne som ikke er nevnt ved navn, dvs. for gårder med størrelse under 100 dekar? Det tenkes spesielt på forringelsen av gårdenes bruks- og salgsverdi, flystøyproblemet, samt konsekvenser i forhold til bevaring av kulturlandskapet.
3. Vil Alstahaug kommune vurdere eventuelle kompensierende tiltak eller erstatning for de tap som forringelsen av eiendommene vil medføre for oss som grunneiere?
4. Vil det bli satt opp gjerder langs yttergrensene av hele planområdet, eller vil inngjerding/skjerming av flyplassområdet kun omfatte selve rullebaneområdet?
5. Vil vår eiendom (Gnr. 34, br.nr. 3,5 og 8) bli berørt av montering av innflygingslys og eventuelle andre tekniske installasjoner?
6. Vil Alstahaug kommune tilby skytterforeningen et alternativt plasseringssted for nåværende skytebane når denne må nedlegges?
7. Er kommunen kjent med om andre grunneiere i planområdet har fremmet innsigelser tilsvarende de som framkommer i nærværende brev, og eventuelt i hvilken form?

Kommentar: Området som reguleres er i Edwardsens tilfelle, allerede underlagt føringer gjennom kommuneplanens arealdel. Forslag til reguleringsplan følger opp disse og endrer ikke situasjonen vesentlig. En generell konsekvensutredning utover de tema som er fastsatt i planprogrammet har derfor ikke vært ansett som nødvendig. Det har ikke vært aktuelt med noen byutvidelse mot lufthavna etter det saksbehandler kjenner til, og det foreligger derfor ikke noe grunnlag for kompensasjon for tapte utbyggingsmuligheter.

Svar på konkrete spørsmål:

1. *Kommunen vil føre en svært restriktiv holdning til nye tiltak innenfor planområdet som ikke er i samsvar med reguleringsplanen. Det er imidlertid mulig å få avklart konkrete forespørsler om endring av reguleringsplan gjennom behandling i planutvalget samt å fremme byggesøknader i strid med reguleringsplanen, selv om dette i utgangspunktet frarådes.*
2. *Administrasjonen mener den foreliggende konsekvensutredningen tar for seg relevante forhold for landbruket i området. Hvorvidt reguleringsplanen endrer eiendommenes verdi innenfor planområdet i positiv eller negativ betydning, er ikke vurdert. Det er gitt føringer for støy i området. Støy er ikke et spesielt relevant tema for Edwardsens eiendom.*
3. *Ved kunngjøring av planvedtak blir det opplyst om mulighetene for å fremme krav om erstatning eller innløsning. Slike krav må begrunnes.*
4. *Gjerder i tilknytning til lufthavna etableres i nærheten av rullebanen.*
5. *Edwardsens eiendom vil ikke bli berørt av tekniske installasjoner.*
6. *Skytebanen slik den er godkjent gjennom reguleringsplan vil bli videreført i området.*
7. *Andre grunneiere i området har kommet med skriftelige innspill til saken, se foreliggende gjennomgang av saken.*

Avinor, 16.10.13

Avinor ber om at reguleringsformålet for UV2 utvides i henhold til egen kartskisse for å sikre tilstrekkelig fleksibilitet i forhold til valg av kryssløsning.

Angivelse av bygninger som forutsettes revet er bare krysset halvveis ut i plankartet.

Etter møte med berørte grunneierne foreslås endringer av bestemmelsen for kjøreveg f_veg 6 og kjøreveg f_veg7.

Under reguleringsbestemmelsene § 3.5.2, andre og tredje setning endres ”landbruksarealer” til ”arealer”

Avinor har innhentet uttalelse fra Statens landbruksforvaltning som sier at det ikke er driveplikt etter jordloven § 8 for sikkerhetsområder til lufthavnen og som er regulert til lufthavnformål. Avinor vil så langt ikke luftfartsrelaterte behov krever det, leie ut dyrka mark innenfor regulerte lufthavnarealer til grasproduksjon. Av nevnte hensyn bør overnevnte konsekvenser nyanseres noe.

Under avbøtende tiltak på side 25 i konsekvensutredningen er det opplyst at 12 dekar, registrert som åpen fastmark og innmarksbeite på Avinors eiendom sør for rullebanen, dyrkes opp. Avinor vil presisere at det ikke vil bli foretatt egne nydyrkingstiltak av regulerte lufthavnarealer i sør, men i den grad de lar seg utnytte til grasproduksjon vil de bli leid ut.

Kommentar: Utvidelse av område UV2, slik det er foreslått fra Avinor utgjør ca 1360 m² og sikrer alternative løsninger for krysning av utrykningsveg og driftsveg. Dette vurderes som en justering av arealformålene i reguleringsforslaget og innspillet tas til følge.

Angivelse av bygninger som forutsettes revet, er på grunn av kartets målestokk i papirutgave 1:3000 ikke markert med fullstendige kryss på mindre bygninger. Disse er imidlertid korrekte og godt synlige på kart som ligger tilgjengelig på kommunens kartportal på www.alstahaug.kommune.no. Grunneiere som har arealer med formål lufthavn, må gjøre seg kjent med hvilke føringer som gjelder for området.

Innspill vedrørende kjøreveg f_veg 6 og f_veg 7, endring av ordlyd under § 3.5.2, samt i forhold til bruk av dyrka mark og nydyrking landbruk tas til følge, jf. kommentarer til innspill fra Fylkesmannen.

Advokatforum, 16.10.13 (Representant for Sandnessjøen skytterlag)

Faktiske forhold i saken gjennomgås innledningsvis.

Det opplyses at skytterlaget tilskrev kommunen den 27.11.1980, og framholdt behov for så vel riflebaner som feltbaner. Det opplyses at feltskyting startet tidlig på 1980-tallet. Det er vist til instruks for feltskytebane for Novika, samt sikkerhetsmessige godkjenninger fra politiet. Det opplyses at regulering av feltskytebaner ikke var vanlig på 1990-tallet. Det vises til at det er inngått avtaler med grunneier om bruk av området til feltskyting og underbygger at feltskyting har foregått i en årrekke.

Feltbanenes betydning både for skytterlaget, Forsvaret og Heimevernet gjennomgått.

Forholdet til flysikkerhet kommenteres. Det vises til brev fra Luftfartsverket av 08.01.90 hvor disse ikke har avgitt innsigelse. Fram til våre dager har feltskytingen aldri vært ansett å utgjøre en sikkerhetsrisiko i relasjon til flytrafikken. Det vises videre til vurdering av sikkerhetsrisiko som er gjennomført av Det Norske Veritas, hvor det konkluderes med at risikoen er tilnærmet ikke eksisterende fra samtlige baner, inklusive feltbaner. Dette betyr at

Avinor ikke har en sikkerhetsmessig begrunnelse for å forutsette at kun den lovlige aktiviteten kan bestå.

Det framholdes at Avinor feilaktig antar at skyting ikke kan foregå utenfor regulert område. Hvorvidt feltskyting i Novika er lovlig eller ikke, vil avhenge av om det var krav om reguleringsplan da virksomheten ble etablert. Det vises til at det i plan- og bygningsloven av 1985 ikke er noen automatikk i at feltskyting utløser krav om regulering, mens det etter dagens plan- og bygningslov (2008) er liten tvil om at feltbanene omfattes av plankrav.

Det opplyses at feltskyting har pågått i Novika i 50 år uten innsigelse fra offentlige myndigheter og formodentlig også med kommunens velsignelse. Det vises til at kommunen var kjent med behovet for feltbaner ved regulering av området, og åpenbart ville krevd dette medtatt i reguleringen dersom det hadde vært nødvendig.

Skytterlaget har forståelse for at kommunen vegrer seg mot å utvide gjeldende planområde for rifle/leirduebaner i Novika til å omfatte feltbaner, fordi dette nødvendigvis vil føre til forsinkelser i planprosessen. Det bes om at kommunen taler skytterlagets sak, slik at man kan få til en felles forståelse hos Avinor for at feltskyting fortsetter så lenge dette ikke utgjør noen sikkerhetsrisiko.

Kommentar: På møtet mellom skytterlaget og Alstahaug kommune ble det fra administrasjonens side framholdt at Alstahaug kommunen er positive til Novika skytebane, men at sikring av lufthavna og dens eventuelle utviklingsmuligheter, har prioritet.

Flysikkerhet:

Skytterlaget henviser til brev fra Luftfartsverket, datert 08.01.90. Luftfartsverket gjør i dette brevet en vurdering i forhold til planlegging av skytebane. Luftfartsverket har ingen innvendinger til videre planlegging. Beskrivelsen av plassering av feltbane, som framkommer i brevet og som referer seg til planleggingsfasen, stemmer for øvrig ikke med dagens situasjon. Feltbanen som er etablert i sør har en standplass som ligger nærmere lufthavna enn beskrevet i brevet.

Avinor og Alstahaug kommune har i forbindelse med saken, fått utarbeidet en rapport fra Det Norske Veritas. Her konkluderes det med at sannsynligheten for at fly i lufta skal bli truffet av kuler, som følge av vådeskudd og rikosjetter, er relativt liten. Administrasjonen er imidlertid enig med Avinor at det vil være risikomessig forebyggende at omfanget av skytingen begrenses til å gjelde aktiviteten innenfor den regulerte skytebanen for Novika fra 1995. Det er et ufravikelig faktum at skytebanen i stor grad ligger innenfor den definerte innflygningsflaten til lufthavna, og dermed er sikkerhet et relevant moment. Alstahaug kommune må for øvrig fritt kunne planlegge ut fra et helhetlig perspektiv, og da vil det være flere hensyn som tilsier at det ikke er formålstjenelig å legge til rette for utvidelse av skytebanen.

Plankrav:

Det er felles forståelse mellom skytterlaget og Alstahaug kommune om at etablering av feltbaner i dag, vurdert etter ny plan- og bygningslov, omfattes av krav om regulering. Administrasjonen er av den oppfatning at feltbanene også ville vært gjenstand for reguleringskravet da kommunen regulerte området i 1995, og deler dermed Avinor sitt syn på saken, jf. brev fra Avinor, datert 14.10.13. Det vil etter saksbehandlers vurdering vært bemerkelsesverdig dersom et fareområde i umiddelbar nærhet av planområdet for

skytebanen (med tilsvarende virkninger for omgivelsene, herunder også støy), ikke skulle ha fått sin avklaring gjennom den samme planprosessen som resulterte i reguleringsplan for Novika skytebane. Forholdet burde om ikke annet vært omtalt i kommunens saksdokumenter, hvilket det ikke er.

Bruken av området

Ut fra de vedlegg skytterlaget har fremlagt, og den dokumentasjon kommune har, kan det synes som at skytterlaget i 1980 startet sin vurdering av Novika som et alternativ til nytt skytebaneområde til erstatning for Milan. Skytebaneutvalget i Alstahaug kommune bestemte 22.05.1990 at det er behov for 14 skiver på 200 meter og 10 skiver på 100 meter, skytterhus og parkeringsplasser. Det vurderer flere alternativer for nytt baneanlegg og konkluderer med at Novika er beste alternativ. Leder for utvalget tar saken videre i kommunen for å få igangsatt et planarbeid. 19.02.91 blir Alstahaug kommune gjort oppmerksom på at det foregår opparbeidelse av skytebane i området og det kreves øyeblikkelig stans inntil søknad er innkommet og godkjent. Varsel om igangsetting av reguleringsarbeid ble foretatt 15.07.92 og offentlig ettersyn av et planforslag med høringsperioden 23.01 -23.02.95 beskriver og legger til rette for leirduebane, elgbane, 100 meter og 200 meter.

Vurdert ut fra overnevnte, kan det synes som at området har blitt benyttet til skytteaktivitet siden tidlig 90-tall. Det finnes ingen dokumentasjon på at området har vært brukt i 50 år slik det hevdes fra skytterlaget, i hvert fall ikke i en organisert form.

Alstahaug kommune anmodet skytterlaget om å søke dispensasjon for tilrettelegging utenfor regulert område første gang 29.04.2009 (befaring av området 27.04.09) og deretter 09.02.12. Slik søknad er pr. i dag ikke mottatt.

Politiets sikkerhetsmessige godkjenning er i denne sammenheng underordnet, og ikke førende for kommunens behandling. Politiet har på sin side i stor grad tatt forbehold om kommunens godkjenning.

Administrasjonen kan i dette tilfellet, etter en helhetsvurdering, ikke anbefale annet enn den bruk av området som er fastsatt i reguleringsplan for Novika skytebane av 1995, og som er videreført i det foreliggende planforslag.

Landbruksnemnda, 16.10.13

Landbruksnemnda slutter seg til de vurderinger som er gjort i konsekvensutredning og planbeskrivelse. Avinor anbefales å legge best mulig til rette for landbruksdrift av arealer innenfor lufthavngjerdet. Det må også sørges for adkomst til dyrka mark og utmark utenfor lufthavngjerdet, jf. forslag til bestemmelser § 3. Det må videre sikres hvem som har ansvaret for oppdyrkingen som er foreslått i sør enden av flyplassen.

Kommentar: Adkomst utenfor lufthavngjerdet sikres gjennom reguleringsbestemmelsen og påfølgende avtalemessige forhold mellom Avinor og partene. Avinor henstiles til å legge til rette for mest mulig hensiktsmessige løsninger for adkomst innenfor lufthavngjerdet. For øvrige forhold henvises det til kommentarer til innspill fra Fylkesmannen og Avinor ovenfor.

NVE, 17.1013

Fagområdet NVE har ansvaret for, er ivaretatt i planforslaget og de har ingen øvrige merknader.

NTNU Vitenskapsmuseet 10.10.13

Med bakgrunn i at det ikke legges til rette for tiltak i sjø, har Vitenskapsmuseet ingen merknader. Det gjøres oppmerksom på meldeplikten i kulturminneloven § 14.

Avsluttende vurdering:

Planforslaget følger opp kommuneplanens arealdel, og viderefører viktige trekk fra gjeldende reguleringsplaner i området. Planområdet har fått en hensiktsmessig løsning, og det ligger til rette for god forutsigbarhet i arealbruken.

Områdets potensial for en eventuell framtidig utbygging av lufthavn med lengre rullebane er ivaretatt. Dette vurderes som svært viktig med bakgrunn i de regionalpolitiske avklaringer som skal gjøres knyttet til lufthavnstrukturen på Helgeland, jf. Nasjonal transportplan 2014-2023. Arealbehovet ved en forlengelse/ny rullebane utover 1199 meter, vil legge nye føringer for området, og det er derfor viktig å sikre alternative løsninger både nord og sør for dagens rullebane.

Den omfattende dokumentasjonen på planområdets beskaffenhet som er fremskaffet gjennom dette prosjektet vil kunne danne et godt grunnlag for videre planlegging.

... [Sett inn saksutredningen over denne linja IKKE RØR LINJA](#)↑

[::: Sett inn innstillingen under denne linja IKKE RØR LINJA](#)↓

IV Saksbehandlers innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtar kommunestyret områdereguleringsplan for "Sandnessjøen lufthavn" datert 17.09.08 med følgende mindre vesentlig endringer;

Plankart:

- Kjøreveg f_veg 6 endrer benevnelse til veg 6.
- Kjøreveg f_veg 7 endrer benevnelse til veg 7.

- Område UV2 utvides i henhold til innspill fra Avinor, datert 16.10.13.

- Registrerte kulturminner innenfor planområdet markers, i samråd med Nordland fylkeskommune, med formålet "vern av kulturmiljø eller kulturminne"

Bestemmelser:

- Nytt punkt 1.5 under § 1 med følgende ordlyd; "Matjord som fjernes ved utbygging, skal tas vare på og brukes andre steder i planområdet."

- Bestemmelser knyttet til kjøreveg f_veg 6 og f_veg 7 flyttes under "Andre private veger" og gis følgende ordlyd:

"Kjøreveg 6 er privat veg for eiendommen gnr/bnr 16/1. Eiendommen gnr/bnr 16/2 og 16/4 har bruksrett til vegen. Avinor har rett til å benytte vegen som inspeksjonsveg."

"Kjøreveg 7 er privat veg for eiendommene gnr/bnr 16/1, 2 og 19, og eierskapet i vegen

avgrenses av eiendomsgrensene for de tre eiendommene. Eiendommene gnr/bnr 16/1, 2, 4 og 19 har bruksrett til hele vegen. Avinor har rett til å benytte hele vegen som inspeksjonsveg."

- Under § 3.5.2 andre og tredje setning endres begrepet "landbruksarealer" til "arealer".

- § 3.5.2 tilføres følgende; "Dersom utrykningsveg UV2 legges i eller inntil myrområdet øst for det regulerte formålet, skal det i byggesak dokumenteres en løsning som sikrer

vannhusholdningen i våtmarksområdet.”

• Det tilføres et nytt punkt 3.5.3 ”Rekkefølgebestemmelse” under § 3 med følgende ordlyd;
”Før det kan oppføres ny terminalbygning, eller gjennomføres vesentlig utvidelse av eksisterende terminalbygning utover rammene i ”Reguleringsplan for Sandnessjøen lufthavn, del 1 og 2”, vedtatt 28.02.07, skal det foreligge godkjent detaljreguleringsplan som fastsetter adkomstløsning og parkeringsløsning for terminalområdet.”

Planbeskrivelse oppdateres.

Sandnessjøen, den 04.11.13

John Mardal
Arealplanlegger

V Enhetsleders innstilling:

Saksbehandlers innstilling tiltres.

Sandnessjøen den 05.11.13

Bjørn Frammarsvik
Enhetsleder

VI Administrasjonssjefens innstilling:

Enhetsleders innstilling tiltres.

Sandnessjøen den 07.11.13

Børge Toft
Administrasjonssjef

::: Sett inn innstillingen over denne linja IKKE RØR LINJA↑