

Statsforvaltaren i Rogaland
Postboks 59
4001 STAVANGER

Deres ref.: Vår ref.: JournalpostID: Arkivkode: Dato:
 22/2550-21 / 10792 24/34616 95-3, 31, L12 06.04.2025

MELDING OM DELEGERT VEDTAK 165/25

Viser til revidert søknad mottatt 06.12.2023.

Virksomheten har fullmakt til å avgjøre slike søknader ifølge delegeringsreglement. Vedtaket refereres i forvaltningsutvalget i neste møte.

MELDING OM VEDTAK - REGULERINGSENDRING ETTER FORENKLET PROSESS - PLAN 95-3 - HELIKOPTERLANDINGSPLASS OG REDNINGSSTASJON

Vedtak

Strand kommune godkjenner endring av plan 95-3 som vist i vedlagte plankart og bestemmelser.

Vedtaket kan påklages. Klagefristen er 3 uker fra den dag dette brevet kom fram. Klagen sendes Strand kommune, postboks 115, 4126 Jørpeland eller e-post postmottak@strand.kommune.no

2. Fakta

Det er tidligere søkt om en mindre planendring av gjeldende plan 95-3 tilknyttet redningsstasjon samt toalettbygg. Endringen tilknyttet toalettbygget ble vedtatt 3. mars 2023 etter forenklet prosess.

Statsforvalteren i Rogaland frarådet i brev datert 25. januar 2023 regulering av redningsstasjon i området på bakgrunn av manglende kunnskapsgrunnlag tilknyttet naturmangfold.

Den delen av søknaden som var tilknyttet redningsstasjonen ble derfor avslått i påvente av ytterligere dokumentasjon av konsekvenser for naturmangfold.

I ettertid har Ecofact på vegne av Stiftelsen Preikestolen utarbeidet en kartlegging av konsekvenser for naturmangfold tilknyttet søknaden og Rycon har også oppdatert ROS-analysen for planendringen.

Planendringen behandles nå basert på revidert søknad mottatt 06.12.2023 og ROS-analyse revidert 21.08.2024, samt ROS-analyse for Preikestolen vannverk datert 11.11.2024 og revidert plankart mottatt 28.02.2025.

3. Lover, forskrifter, rundskriv

Lovgrunnlaget:

Plan- og bygningsloven § 12-14 andre ledd:

«Kommunestyret kan delegerer myndigheten til å treffe vedtak om endringer i reguleringsplan når endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hoveddrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.»

4. Uttalelser

Utdrag fra mottatte uttalelser til planendringen:

Mattilsynet

Innspill:

«Ut fra tilsendt informasjon ser det ut som om vannkilden ligger i/nært opp til planområdet T1.

Det er viktig at det i området rundt vannkilden ikke planlegges aktiviteter som kan medføre forurensning av vannkilden.

Vannforsyningssystemet til Prekestolhytta er underlagt bestemmelsene i Forskrift 2016-12-22-1868 om vannforsyning og drikkevann (drikkevannsforskriften).»

Kommunens kommentar:

IVAR IKS har utarbeidet en ROS-analyse for Preikestolen vannverk der risikoen forbundet med forurensning fra landingsplassen er vurdert. Utdrag fra konklusjonen i ROS-analysen:

*«Kommune VA Strand kommune i samarbeid med stiftelsen Preikestolen:
Det vil ikke forekomme aktiviteter rundt vannkilden, og vi anser risiko som akseptabel.
Forøvrig vises det til scenario 185 som blant annet omhandler hendelsen forurensning av brønn.»*

NVE

Innspill, overvann:

«Endring av plan ser ut til å berøre en bekk i området, som ikke vises som aktsomhetsområde for flom. Vi forutsetter at lokale terrengforhold vurderes før flomfaren kan utelukkes. Reguleringsplanen bør vise hvordan overvann skal behandles både i kart og bestemmelser.»

Forslagsstillers kommentar:

Bekken som er avmerket på kartet stemmer ikke overens med dagens situasjon. Antagelig ble den flyttet noe i forbindelse med opparbeidelse av Moslimyra parkeringsplass. Det er en liten bekk med lav vannføring og en har aldri hatt problemer med flom. Ved behov for endring av bekketrase i tilknytning til nytt toalettbygg vil det søkes om omlegging av åpen bekk.

Innspill, energianlegg:

«Det går distribusjonsnett i området. Energianlegg skal avmerkes i kartet. Vi forutsetter at det er dialog med regionalt nettselskap for å avklare minstekrav til avstand til kraftledninger.»

Forslagsstillers kommentar:

Distribusjonsanlegget er avmerket på gjeldende reguleringsplan. Det er ikke søkt om endringer i reguleringsplanen tilknyttet distribusjonsnettet.

Rogaland fylkeskommune v/plan-, miljø- og samfunnsavdelingen

Fylkeskommunen innleder med at de er positive til en planmessig opprydning av område T1 som allerede blir benyttet i forbindelse med redningsaksjoner, samt påpeker at det er positivt at redningsaktørene får bedre forhold. De påpeker samtidig at en bør vurdere ytterligere hvilke konsekvenser endringen får for opplevelsen til besøkende, både når det gjelder støy og visuelt uttrykk.

Innspill, støy:

«Ved etablering av nye støykilder, bør det vurderes om støy vil berøre viktige friluftsområder. Støy fra helikoptertrafikk vil for de fleste redusere natur- og friluftslivsopplevelsen. Fylkesdirektøren mener at det bør gjøres en støyfaglig vurdering som sier noe om maksimalnivåer basert på helikoptertype, inn- og utflygingstraseer, støyutredelse, forventet antall landinger mv. Det bør også vurderes om det er behov for avbøtende tiltak. Nye redningshelikoptre kan også gi høyt lufttrykk ved landing som det må tas høye for. Et viktig tiltak for å redusere støybelastningen vil være å begrense helikopteraktiviteten til et minimum. Det er bra at det er foreslått en bestemmelse om at kommersiell helikoptertrafikk ikke er tillatt. Fylkesdirektøren mener at også annen nyttetrafikk enn redningsoperasjoner bør unngås. Dvs. at landingsplassen kun benyttes til redningsoppdrag i Lysefjordområdet og nødvendige beredskapsøvelser. Bruk av landingsplassen som «pauseplass» for redningshelikoptre må unngås.»

Forslagsstillers kommentar:

Turistmålet Preikestolen settes stadig nye besøksrekorder. I 2022 vil det ha vært omtrent 350 000 besøkende. Samtidig er det et tilsvarende økende behov for redningsaksjoner. Det kommer turister fra hele verden, og det er stor variasjon hvordan de har forberedt seg. Noen stiller til start dårlig forberedt og trenger derfor gjerne etter hvert bistand/redning, mens andre igjen kan ha forberedt seg godt og er uheldige underveis.

I 2022 er det blitt gjennomført omtrent 20 redningsaksjoner med redningshelikopteret SAR Queen samt 50 aksjoner med vanlig luftambulans. Disse redningsaksjonene med helikopter vil måtte utføres uansett, uavhengig om en får etablert en definert redningsstasjon med landingsplass.

Per i dag lander helikoptrene hvor det måtte være i Preikestolområdet så lenge det finnes ledig plass. Dette fører til en uforutsigbar lufttrafikk og et uforutsigbart støybilde, både for mennesker og natur. Helikoptertypene som benyttes er i alle tilfeller styrt, og en har ikke valgmuligheter for å eventuelt kunne benytte en helikoptertype med et lavere støynivå.

Ved etablering av en fast redningsstasjon med tilhørende helikopterlandingsplass vil man kunne ha avgrense støybelastningen i mye større grad enn før, og man vil ha klare og tydelige rammer for hvor og hvordan redningsaksjonene skal foregå. Det vil være lett å identifisere redningsområdet for samtlige som beveger seg i området, og det vil ved lysregulering av området også være enkelt å forstå når og hvor helikopteret skal lande/lette.

Justis- og beredskapsdepartementet (JD) har utarbeidet veiledere og retningslinjer for etablering av landingsplasser, og tiltakshaver vil nødvendigvis samarbeide med JD for å få til en landingsplass som redningstjenestene kan nytte. I veilederne er det bl.a. angitt sikkerhetssoner rundt landingsplasser for å ivareta sikkerheten til personell, infrastruktur og alt som måtte befinne seg i nærheten av landingsplassen. Inn- og utflyging utføres ellers etter standardiserte prosedyrer for å sikre skånsom inn- og utflyging.

Når det gjelder bruk av landingsplassen er det bestemt at det foruten redningsaksjoner kun er tillatt nødvendig nyttetrafikk for Stiftelsen Preikestolen tilknyttet vedlikehold/utbedring av turstien opp til Preikestolen. Dette begrenser seg til maksimalt fem ganger per år i snitt. Landingsplassen skal ellers ikke benyttes som pauseplass for redningshelikoptre.

Innspill, visuelt uttrykk:

«Vegen gjennom planområdet til parkeringsplassene og Preikestolhytta utgjør førsteinntrykket for over 300 000 besøkende som årlig besøker Preikestolen. Fylkesdirektøren er derfor positiv til at det gjøres en planmessig opprydning av område T1, som allerede benyttes som oppmøteplass for redningsaksjoner. Det er også positivt om redningsaktørene får forbedrede forhold for det viktige arbeidet de må gjøre.»

Samtidig vil nye tiltak og aktivitet i kunne påvirke opplevelsen for besøkende både når det gjelder støy og visuelt inntrykk. Stenging av vegen med lysregulering ved landing/avgang vil medføre en ulempe for de som kommer til Preikestolhytta med bil eller sykkel.»

Forslagsstillers kommentar:

Både redningsstasjonen (T1) og toalettbygget (T2) vil tilpasses området for å kunne gi et best mulig visuelt uttrykk. Det er planlagt bruk av stedegnede materialer som bl.a. torvtak og gressarmeringsstein.

Etableringen av helikopterlandingsplassen fører til at en får åpnet opp ved nedkjøringen ned mot Revsvatnet, slik at en tidligere enn før vil få panoramautsikt ned mot Revsvatnet og området rundt. Vi mener dette vil bli en visuell oppgradering og bedre opplevelsen for besøkende.

Stenging av vegen med lysregulering er nødvendig for sikker inn- og utflyging, og vi mener denne er mindre begrensende for turister enn provisorisk landing her og der i området. Stengingen vil i tillegg være av sporadisk karakter og sannsynligvis vil de fleste være innforstått med nødvendigheten rundt dette når en er klar over formålet med stengingen.

Innspill, samferdselsteknisk:

«• Vi forutsetter at alle tiltak i tilknytning til fv. 4642 er dimensjonert i samsvar med krav stilt i håndbok «N100 Veg- og gateutforming». Gjeldende utgave er datert 31.10.2022.»

- Det må reguleres inn sikt i avkjørselen til parkeringsplassen iht. gjeldende krav. Siktlinjene påtegnes og målsettes på plankartet.*
- Det må innarbeides tilstrekkelig sikt langs veien i kurven rundt helikopterlandingsplassen.*
- Planer for lysregulering må utarbeides iht. håndbøkene «N303 Trafikksignalanlegg» og «V322 Trafikksignalanlegg».*
- Tekniske planer for alle tiltak som berører fv. 4642 skal sendes til Rogaland fylkeskommune for gjennomsyn.*
- For tiltak som berører veigrunnen langs fv. 4642 kreves det gjennomføringsavtale med veimyndigheten. Behovet for en gjennomføringsavtale i dette tilfellet avklares i forbindelse med gjennomsyn av tekniske planer. En eventuell avtale for gjennomføring skal være inngått med Rogaland fylkeskommune før byggestart.»*

Kommunens kommentar:

Kommunen mottok 28.02.2025 et revidert plankart som blant annet angir byggegrense mot fylkesveien, samt avkjørselspil med siktlinjer. Plankartet er utarbeidet i samråd med Rogaland fylkeskommune.

Statsforvalteren i Rogaland

Innspill, helikopterlandingsplass:

«Det aktuelle området inngår som en del av både Rindane- Ulvaskog viltområde og Tunglandsfjellet- Ulvaskog viltområde. Rindane- Ulvaskog blir beskrevet som kommunens beste og mest stabile storfuglområde. Tunglandsfjellet- Ulvaskog blir beskrevet som det viktigste leveområde for elg i kommunen. Videre har området kvaliteter som gir potensiale for hekkelokaliteter for sensitive arter.

Helikopterflyging er en kjent forstyrrelsesfaktor for fugl og vilt. Av denne grunn er det utarbeidet anbefalte minimumavstander og identifisert spesielt sårbare perioder for blant annet helikopterflyging. Statsforvalteren har forståelse for at saken omhandler et samfunnsnyttig tiltak, men planen legger likevel opp til en økt forstyrrelse som kan komme i konflikt med naturverdiene på stedet. Etter vår vurdering berører tiltaket viktige naturområder og oppfyller derfor ikke kravene i plan- og bygningsloven § 12-14 andre ledd.

Basert på en samlet vurdering vil Statsforvalteren fraråde planendringen og ber om at endringen gjennomføres etter ordinær prosess. Det må gjøres rede for prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12, påvirkning på naturverdier og eventuelle avbøtende tiltak. En prosess med ordinære krav til høring vil også sørge for bred medvirkning.»

Forslagsstillers kommentar:

Som nevnt i forbindelse med vår kommentar til Rogaland fylkeskommune sitt innspill angående støy; Så lenge Preikestolen er en turistattraksjon med over 350 000 årlig besøkende kommer en ikke utenom nødvendige redningsaksjoner med tilhørende helikoptertrafikk. Denne trafikken kommer til å være vedvarende og sannsynligvis intensiveres, uavhengig om en får etablert en fast landingsplass.

I 2022 er det gjennomført omtrent 20 redningsaksjoner med redningshelikopteret SAR Queen samt 50 aksjoner med vanlig luftambulans. Per i dag finnes det ingen fast landingsplass for helikoptrene og de lander derfor der det til enhver tid måtte være ledig/mest praktisk i Preikestolområdet. En forventer at antallet turister som besøker Preikestolen vil fortsette å øke, og med dette følger en sannsynlig økning i antall redningsaksjoner.

Vi mener Statsforvalteren misforstår når de vises til økte forstyrrelser som kan komme i konflikt med naturverdiene på stedet. Tvert imot vil en egen redningsstasjon med tilhørende landingsplass avgrense forstyrrelsene til et bestemt, avgrenset, område som igjen reduserer forstyrrelser andre steder i Preikestolområdet. Dette skaper trygghet og forutsigbarhet for alle involverte. Landingsplassen vil også være utilgjengelig for kommersiell helikoptertrafikk.

Området T1 som er avsatt i forslaget til reguleringsendring er et område som allerede er delvis berørt med en etablert parkeringsplass til redningsformål. I henhold til artsdatbanken er det heller ikke registrert rødlistede arter direkte tilknyttet til det definerte området.

På bakgrunn av dette mener vi at en vil berøre større og viktigere naturområder om en ikke gjennomfører det planlagte tiltaket.

I forbindelse med planleggingen av redningsstasjonen har vi vært i dialog med bl.a. Rogaland fylkeskommune, Norsk folkehjelp og Justis- og beredskapsdepartementet. Alle disse har kommet med innspill og medvirket til utarbeidelse av planene. Samtidig har berørte parter, bl.a. Statsforvalteren i Rogaland og NVE, fått anledning til å komme med innspill i forbindelse med planvarsel. Derfor mener vi vi har lagt til rette for bred medvirkning, selv om man gjennomfører prosessen som en forenklet/mindre reguleringsendring.

Siste uttalelse fra Statsforvalteren i Rogaland angående ROS-analysen mottatt 05.09.2024

Utdrag:

«Rapporten inneholder en sjekklister der risiko beskrevet og vurdert, men det er ikke en analyse etter veilederen som beskrevet. Rapporten har derfor metodiske mangler. Beskrivelsen tyder likevel på at sikkerheten er ivaretatt, så vi anser det som akseptabelt.

Det er identifisert noen tiltak i rapporten som bør innarbeides i bestemmelsene eller som vilkår, som lysregulering og skilting.»

5. Gjeldende planer, retningslinjer og vedtak

Reguleringsplan 95-3

6. Vurdering og konklusjon.

Naturmangfold

Ecofact har utarbeidet en rapport om konsekvenser for naturmangfold ved etablering av landingsplassen.

Utdrag fra vurderingene i rapporten:

«Gammel furuskog med stående død ved er relativt vanlig forekommende i Rogaland.»

«Etableringen av tiltakene vil ikke medføre at noen av de berørte artene ikke vil opprettholde levedyktige bestander i fylket eller i regionen som en følge av tiltaket.»

«Kunnskapsgrunnlaget for status i forbindelse med denne utredningen vurderes som tilstrekkelig til å få belyst hvilken påvirkning tiltakene har på viktig naturmangfold. Det er likevel ikke mulig å få fullstendig oversikt over hva som finnes i området innenfor de gjeldende rammer for arbeidet. Det er usikkerhet knyttet til flere av vurderingene av påvirkning, da det ikke er oversikt over hvilke helikopterruter som vil bli flydd og frekvensen av disse.»

«Ved vurdering av de samla belastninger for naturmangfoldet, er det kun fokusert på viktige forekomster. Den samla belastningen skal vurderes både ut fra dagens situasjon, det planlagte tiltaket og andre planlagte tiltak i området. Det er vanskelig å vurdere de negative påvirkningene i området i dag, da en ikke har oversikt over alle påvirkningsfaktorene. Nedenfor er det likevel gjort vurderinger av den samlede belastningen for viktige forekomster som vil bli vesentlig berørt av tiltaket.

Landskapsøkologiske funksjonsområder

Det landskapsøkologiske funksjonsområdet omfatter et økologisk funksjonsområde for smålom. Vurderingene nedenfor under smålom og Revsvatnet gjelder derfor i stor grad også dette temaet.

Verneområder

Ingen verneområder blir direkte berørt av tiltaket.

Naturtyper

Ingen viktige naturtyper blir direkte berørt av tiltaket.

Økologiske funksjonsområder

En trua art (granmeis) og noen lokalt-regional uvanlige arter vil kunne bli berørt av tiltaksplanene.

Granmeis er en art med negativ bestandsutvikling over store områder (<https://artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/27920>). I faktaarket for artens rødliste (se linken over) vises det til fragmentering av blandingsskog som ligger nær fuktige

områder som en viktig årsak til den negative utviklingen som myr. Videre er det vist til økt konkurranse fra andre meisearter, samt predasjon. Tiltakene er ikke av en slik type fragmentering som det er vist til over, men også ferdsel kan føre til fragmentering dersom denne splitter opp sammenhenger. Det er ellers vanskelig å vurdere de samlede belastninger for den lokale og regionale bestanden uten å kjennskap til utviklingen her. Arten er fremdeles en vanlig art i kommunen og fylket, men utbygginger som ødelegger artens hekkeområder er trolig også her et generelt pågående fenomen.

Smålom er en art som trolig har negativ bestandsutvikling i både i Rogaland fylke og i kommunen. Dette begrunnes med at arten er sensitiv for forstyrrelser i hekketiden, og at det har vært en generell økning i friluftslivet i og ved flere av artens hekkeplasser. Selv om det dårlig kvantitativt belegg for en negativ bestandsutvikling, er det et inntrykk at utviklingen har gått feil vei for arten i mange tidligere hekkeområder. Det er derfor viktig at ett av artens få tradisjonelle kjerneområder i fylket, som her i Strand og Forsand, blir tatt hensyn til i forvaltningen. Trolig er den samlede belastningen for denne populasjonen større enn på lenge. Dette begrunnes først og fremst med etableringen av mange nye turveier i nærheten av noen av de få hekkeplassene som er igjen.

SKADEREDUSERENDE TILTAK

Det bør etableres skjermingsområder for helikopterflyging ved Revsvatnet for å ta hensyn til næringssøkende smålommer.

Kommunens kommentar:

Det er ikke mulig å etablere skjermingsområder for helikopterflyvning i reguleringsplaner. Dette er noe som blir styrt gjennom konsesjonsbehandling der Luftfartstilsynet tildeler konsesjonen. Dette er en prosess som må gjennomføres etter at reguleringsendringen er vedtatt og før landingsplassen kan tas i bruk.

Forslagsstiller har imidlertid i stor grad sannsynliggjort at det er mulig å etablere skjermingsområder gjennom dialog med Luftfartstilsynet og 330 Skvadronen som opererer redningshelikopteret.

Luftfartstilsynet kan i konsesjonstildelingen sette vilkår til inn- og utflygingstraseer. Etter dialogen med 330- skvadronen er det utarbeidet en skisse med restriksjonsområder for lavtflyging. Skissen vil ikke foreløpig være bindende med tanke på inn- og utflyging ettersom dette må endelig avklares gjennom en konsesjonsbehandlingen.

Risiko og sårbarhet

Naturfarer

Skriø Aktsomhet AS har utarbeidet en naturfarevurdering der konklusjonen er at det ikke er behov for farereduserende tiltak og at det er trygg byggegrunnen ihht TEK17 kapittel 7 sikkerhet mot naturpåkjenninger.

Sikkerhet for myke trafikanter

Rycon AS har utarbeidet en ROS-analyse der blant annet sikkerheten for myke trafikanter generelt og på gangbroa spesielt blir vurdert.

Utdrag angående trafikksikkerhet generelt:

«Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter langs fylkesvei 4642 Preikestolvegen. Det kan tidvis være turister som havner utenfor turstiene og «forviller» seg til steder de i utgangspunktet ikke er ment å oppholde seg.

De tiltakene en planlegger i forbindelse med reguleringsendringen er gjennomgått sammen med vegmyndighet, Rogaland fylkeskommune, som stiller seg positive til planene. Ingen av tiltakene vil i medføre ytterligere trafikk langs veien. Det er ikke registrert trafikkuhell på strekningen.

En aktuell uønsket hendelse kan være i forbindelse med landing/take-off for helikopterlandingsplass. Vegen vil lysreguleres og merkes tydelig slik at trafikanter holdes på avstand. Det samme gjelder internt på «rescueområdet» hvor en vil opprette en voll for sikring mellom landingsplass og parkeringsplass/redningsstasjon.

En annen uønsket hendelse kan være i forbindelse med inn- og utkjøring fra parkeringsplass tilknyttet «rescueområdet». Her vil en nødvendigvis måtte bremse betydelig ned, slik at konsekvensen ved påkjørsel er redusert.

Farten i tilknytning til de planlagte tiltakene vil sannsynligvis være lav, noe som reduserer konsekvensen fra stor ned til liten/middels. Internt på både Moslimyra parkeringsplass samt i forbindelse med «rescueområdet» er det lav fart og liten/middels konsekvens ved påkjørsel. Merking/varsling av landingsplass samt tilhørende lysregulering etc. reduserer sannsynligheten for at hendelsen inntreffer.

Vi vurderer risiko til å være lite sannsynlig, og med liten/middels konsekvens om det skulle skje noe. Samlet havner en dermed innenfor risikoklasse 2/3, akseptabel risiko.»

Kommunens kommentar:

Avbøtende tiltak som lysregulering og skjermingsvoll vurderes som naturlig å innarbeide i bestemmelsene for planen:

Fylkesveg 4642 ved helikopterlandingsplassen skal lysreguleres og merkes tydelig slik at trafikanter holdes på avstand ved letting og landing. Parkeringsplassen skal ikke benyttes i forbindelse med aksjoner med redningshelikopter frem til skjermingsvoll for sikring mellom landingsplass og parkeringsplass/redningsstasjon er etablert.

Utdrag angående gangbro:

«Det pågår samtidig med reguleringsendring et separat prosjekt, hvor eksisterende tursti fra Moslimyra mot Preikestolstien skal legges om, med en ny gangbro over fylkesveien.

For vurderinger rundt risiko og sårbarhet, har vi har vært i dialog med Hovedredningsentralen, bruker av helikopterlandingsplassen. De har uttalt at de har en sikkerhetssone på 100 meter fra landingsplasser. Sikkerhetssonen er definert for landing på et flatt område uten trær eller andre hindringer som bryter vinden. Sikkerhetssonen vil være mindre enn 100 meter over terreng med trær og andre objekter. Området som ønskes regulert til redningsstasjon med tilhørende landingsplass er kupert med mye vegetasjon, noe som dermed reduserer sikkerhetssonen. Vi tar likevel utgangspunkt i maks sikkerhetssone, 100 meter. Gangbroa vil plasseres omtrent 150 meter fra senter landingsplass.»

«I forbindelse med etablering av landingsplass må det også søkes konsesjon hos Luftfartstilsynet. Da skal det etableres inn- og utflygningstraseer til landingsplassen. Denne traseen vil ifølge Hovedredningsentralen i hovedsak bli sør og vest for gangbroa, slik at gangbroa ikke vil overflys direkte. Traseene for det største helikopteret, SAR Queen, er basert på en standard hvor selve vinkelen ned mot bakken under innflyging er betydelig brattere enn for mindre helikoptre for på den måten å minimere vindpåvirkning på bakken. Inn- og utflyging vil derfor ikke være lavt ved siden av broa, og den vil ikke bli berørt av vind

ved inn- og utflyging til og fra landingsplassen.

Den samlede konklusjonen til Hovedredningssentralen var derfor, basert på avstand mellom gangbro og landingsplass samt inn- og utflygingstraseer, at landingsplassen ikke vil komme i konflikt med gangbro over fylkesveien. Flyging til og fra landingsplass vil ikke påvirke hverken gangbro eller trafikken på gangbroa.

Brukere av landingsplassen vil utelukkende være kvalifisert personell med god kontroll på både eget utstyr og omgivelser. Det er etablerte tall med margin som tilsier at det er tilstrekkelig avstand mellom bro, med tilhørende trafikk, og landingsplass. Broa med inn- og utflygingstraseer til landingsplass vil også bli merket på digitale kartdata som benyttes av samme personell. Broa vil ellers etableres iht. gjeldende forskrifter og standarder, med rekkverk og lignende sikkerhetskomponenter. Samtidig vil broa ha skilt i begge ender hvor det informeres om mulig helikoptertrafikk. Landingsplassen er også utformet i dialog med Hovedredningssentralen og etter Justis- og beredskapsdepartementet sin veileder for utforming av landingsplass for helikopter av typen AW101 SAR Queen, hvor det er vurdert ulike sikkerhetstiltak. På bakgrunn av dette mener vi derfor risiko for en uønsket hendelse til å være lite sannsynlig og middels konsekvens om det skulle skje noe. Samlet havner en dermed innenfor risikoklasse 3, akseptabel risiko.»

Kommunens kommentar

Informasjonsskilt på begge sider av broa angående helikoptertrafikk vurderes som et avbøtende tiltak som naturlig kan innarbeides i en reguleringsplan:

Når helikopterlandingsplassen er etablert skal gangbro over fylkesveg 4642 ha skilt i begge ender hvor det informeres om mulig helikoptertrafikk.

Allerede gjennomført opparbeidelse av landingsplassen

Strand kommune er kjent med at helikopterlandingsplassen i hovedsak allerede er opparbeidet før tiltaket var planavklart. Det er uheldig at tiltaket ble igangsatt før planenendringen var godkjent.

Oppsummering

Kommunen vurderer etablering av helikopterlandingsplassen og redningsstasjonen som svært positiv for å bedre arbeidsforholdene for nødetater og deltakere i redningsaksjoner i Preikestolen-området.

Anbefalinger fra uttalelser, utredninger og analyser er innarbeidet i planen som beskrevet ovenfor. I tillegg må flyrestriksjoner bli innarbeidet i konsesjonen fra Luftfartstilsynet som et avbøtende tiltak med hensyn til naturmangfold.

På bakgrunn av dette vurderes det som forsvarlig å kunne godkjenne planenendringen som legger til rette for etableringen av landingsplassen og redningsstasjonen på den foreslåtte plasseringen.

Med hilsen

Åge Eivind Aslaksen
fagleder arealplan
Plan og forvaltning

Eli Sirnes Willumsen
virksomhetsleder
Plan og forvaltning

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever ikke signatur.

Vedlegg:
Godkjent plankart
Godkjente bestemmelser