



Arkivnr: 2017/17434-3

Saksbehandlar: Jan Nordø og Tore Slinning

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		07.02.2018
Fylkesutvalet		22.02.2018

Søknad om konsesjon for landingsplass for helikopter i Simadal i Eidfjord kommune. Høringsfråsegn.

Samandrag

Statkraft Energi AS har søkt om konsesjon for å byggja, driva og eiga helikopterplass på Sima i Eidfjord kommune. Luftfartstilsynet har send søknaden og konsesjonsvilkåra på høyring med frist 23.02.18.

Luftfartstilsynet bed høyringsinstansane om ei brei vurdering av drifta av lufthamna opp mot ålmenne omsyn, med særleg vekt på det føremålet som er teke inn i Forskrift om konsesjon for landingsplassar § 1 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.

Klima- og naturressursseksjonen var 26.01.18 i telefonisk kontakt med administrasjonen i Eidfjord kommune om søknaden. Det vart opplyst at kommunen ikkje kunne finna søknaden i postsystemet sitt og at dei difor heller ikkje hadde starta sakshandsaminga. I telefonisk samtale med Fylkesmannen 18.01.18 kom det fram at heller ikkje dei kunne finna søknaden. Sakshandsamar har difor send saksdokumenta til orientering både til Eidfjord kommune og Fylkesmannen.

Søknaden har elles vore til uttale hos kulturavdelinga, planseksjonen og næringsseksjonen i Hordaland fylkeskommune. Det har kome notat frå kulturavdelinga, som ikkje har merknader.

Konsekvensar for ålmenne interesser innanfor Hordaland fylkeskommune sine saksfelt, er først og fremst knytte til landskap og friluftsliv og biologisk mangfald, men òg reiseliv og klima. På grunn av monaleg meir støy er konfliktpotensialet særleg høgt for biologisk mangfald og friluftsliv.

I den samanhengen er fylkesrådmannen kritisk til at søknaden med tilhøyrande konsesjonsvilkår ikkje tek utgangspunkt i ei breiare vurdering av konsekvensar for influensområdet, dvs. det området som helikoptertrafikken frå og til landingsplassen sannsynlegvis skal operera i. Det er ikkje gitt opplysningar om besøksmål og ruter for turistflyginga.

Med 2 200 flyrørsler i året, halvparten i månadene juni til august, er det avgjerande viktig å vurdere konsekvensar for landskap, biologisk mangfald, kulturminne, friluftsliv, reiseliv og andre samfunnsinteresser i eit større perspektiv enn berre i tiltaksområdet der landingsplassen er planlagd.

Som konsekvens er fylkesrådmannen heller ikkje nøgd med miljøutgreiinga som er gjort i søknaden. Ho står fram som ei sjekklister utan dei grunngevingane som Forskrift om konsesjon for landingsplassar legg opp til og er slik fylkesrådmannen vurderer det, heller ikkje i samsvar med kunnskapskravet i § 8 naturmangfaldlova.

Fylkesrådmannen vurderer konfliktpotensialet for biologisk mangfald som høgt, hovudsakleg på grunn av meir støy. Særleg sårbar er villreinen i fjellområda rundt tiltaket, men òg hjort og fugl i Simadalen. Likeeins vil anadrom fisk i Simadalselva vera sårbar for forureining frå landingsplassen. Likevel er dette tema som ikkje er drøfta i rapporten.

Det er heller ikkje konsekvensane for friluftsliv i influensområdet, i særleg grad for turnettet frå Simadalen og innover mot Hardangerjøkulen, Maurset og Hardangervidda, men òg den mykje besøkte fjellgarden Kjeåsen rett over landingsplassen det er søkt om. Simadalselva ned mot landingsplassen er dessutan registrert som viktig handikappfiskeplass. For dette friluftslivet vil monaleg auke av støy føra til ei klar svekking av rekreasjonsverdiane. Fylkesrådmannen vurderer derfor konfliktpotensialet for temaet som høgt.

I eit miljø- og klimaperspektiv meiner fylkesrådmannen det er rett å prioritera ei grønar turisme framfor meir støy og auka utslepp av klimagassar slik helikopterturisme vil føra til. Eit slikt perspektiv vil òg ha fotteste i Klimaplan for Hordaland sitt mål om reduserte klimagassutslepp i fylket.

På grunn av manglande kunnskapsgrunnlag i søknaden og av omsyn til biologisk mangfald og friluftsliv, rår fylkesrådmannen frå konsesjon for landingsplass på Sima i Eidfjord slik det er søkt om. Søknaden er slik fylkesrådmannen vurderer det, ikkje i samsvar med kunnskapskravet i naturmangfaldlova § 8 og har særleg på grunn av auka støy, stort konfliktpotensiale.

Fylkesrådmannen vil likevel ikkje setja seg i mot at landingsplassen i framtida vert brukt som i dag, dvs. til vedlikehald og inspeksjon av kraftanlegga og linjenettet i området.

Økonomi: Ingen effekt.

Klima: Nei til konsesjon motverker auka klimagassutslepp frå auka helikoptertrafikk.

Folkehelse: Nei til konsesjon motverker meir støy i Simadalen og langs turstiane i fjellområda rundt.

Regional planstrategi: Ei klima- og miljøvenleg utvikling. Eit inkluderande samfunn: Handikappa si bruk av fiskeplassar i nedre del av Simadalselva.

Forslag til innstilling

1. På grunn av manglande kunnskapsgrunnlag i søknaden og av omsyn til biologisk mangfald og friluftsliv rår Hordaland fylkeskommune frå konsesjon for landingsplass på Sima i Eidfjord slik det er søkt om. Søknaden er slik Hordaland fylkeskommune vurderer det, ikkje i samsvar med kunnskapskravet i naturmangfaldlova § 8 og har særleg på grunn av auka støy stort konfliktpotensiale.
2. Hordaland fylkeskommune vil ikkje setja seg i mot at landingsplassen i framtida vert brukt som i dag, dvs. til vedlikehald og inspeksjon av kraftanlegga og linjenettet i området.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 24.01.2018

1. Innleiing

Statkraft Energi AS har søkt om konsesjon for å byggja, driva og eiga ein helikopterplass på Sima i Eidfjord kommune. Luffartstilsynet har send søknaden og konsesjonsvilkåra på høyring med frist 23.02.18.

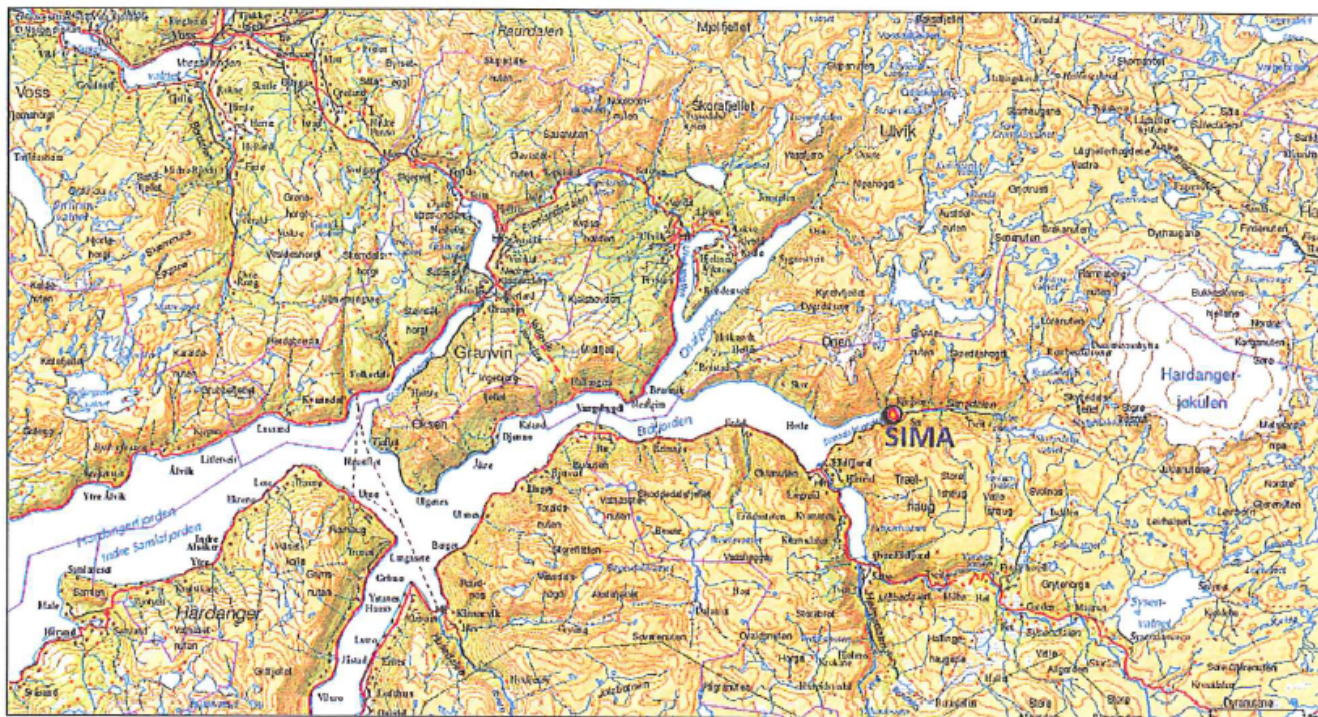
Luffartstilsynet bed høyringsinstansane om ei brei vurdering av drifta av lufthamna opp mot ålmenne omsyn, med særleg vekt på det føremålet som er teke inn i Forskrift om konsesjon for landingsplassar § 1 b:

Å sikre en samfunnstjenlig luffart 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.

2. Søknaden

2.1. Områdeomtale

Plassering av helikopterplassen er markert i fig. 1 med raudt punkt i botnen av Simadalsfjorden, som er ei arm av Hardangerfjorden.



Figur 1 Geografisk plassering av landingsplass

2.2. Nærare om bakgrunnen for saka og søknaden

Statkraft Energi AS skriv i søknaden at helikopterplassen først ble etablert til bruk ved utbygginga av energianlegga i Eidfjord. Seinare er helikopterplassen nytta til vedlikehald og inspeksjon av kraftanlegga og linjenettet, med eit avgrensa tal flyrørsler i veka.

Kraftanlegga i Sima har no status som besøkskraftverk, samt at det i kommunen vert satsa monaleg på reiseliv og turisme. Det samla behovet for flyging til turistføremål og inspeksjon og vedlikehald av

kraftanlegg og linjenett gjer at det no vert søkt om konsesjon for landingsplass for helikopter i Sima. Søknaden gjeld landingsplass til privat bruk.

Landingsplassen vil bli nytta for VFR-flyging (flyging etter visuelle flyreglar) i dagslys, avgrensa til tidsrommet mellom kl. 07.00 og kl. 23.00. Det vert søkt om løyve til totalt 2 200 flyrørsler pr. år, med maksimalt 200 flyrørsler pr. veke. Støyberekning er gjort med utgangspunkt i helikoptertypen Eurocopter AS350, som av dei nytta maskinane har det høgaste støynivået.

2.3. Miljøkonsekvensar

Med utgangspunkt i rettleiar til Forskrift om konsesjon for landingsplassar har tiltakshavar fylt ut formular med tre gradar av sannsynlege miljøkonsekvensar ved å etablere landingsplassen. Vurderingane er ikkje grunngeve.

Relevante døme frå ei sjekklister på totalt 20 spørsmål:

1. *Kan tiltaket bidra til miljø- eller helseskadelig forurensing? Mindre sannsynlig.*
10. *Vil tiltaket bidra til vesentlig økt støy? Sannsynlig.*
11. *Kan tiltaket medføre inngrep i verdifulle arealer og bruken av disse, eller påvirke biologisk mangfold? Lite sannsynlig.*
14. *Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, nasjonalparker, landskapsvern-områder, naturreservater, vernede vassdrag, naturminner, områder som er foreslått vernet, inngrepsfrie områder, eller truede eller sårbare/hensynskrevende naturtyper? Lite sannsynlig.*
15. *Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, viktige leveområder for fredede eller truede arter? Lite sannsynlig.*
17. *Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for verdifulle områder for friluftsliv, jakt, fiske eller rekreasjon, eller vanskeliggjøre den allmenne ferdsel eller tilgjengelighet til slike områder? Lite sannsynlig.*
19. *Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for andre eksisterende nasjonale planer angående miljøvern, nasjonal arealpolitikk, rikspolitiske retningslinjer og bestemmelser, fylkesplaner og fylkesdelplaner, eller komme i konflikt med målene om estetikk og tilgjengelighet for alle? Lite sannsynlig.*
20. *Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for arealer med høyt potensiale for matproduksjon eller av stor betydning for reindriften? Lite sannsynlig.*

3. Luftfartstilsynet sine kommentarar

3.1. Tilhøvet til kommunal arealplan

Ut frå dei opplysningane som følgjer søknaden, oppfattar Luftfartstilsynet at etablering av helikopterplassen er i samsvar med gjeldande føresegnar for Simadal næringspark i kommuneplanens arealdel.

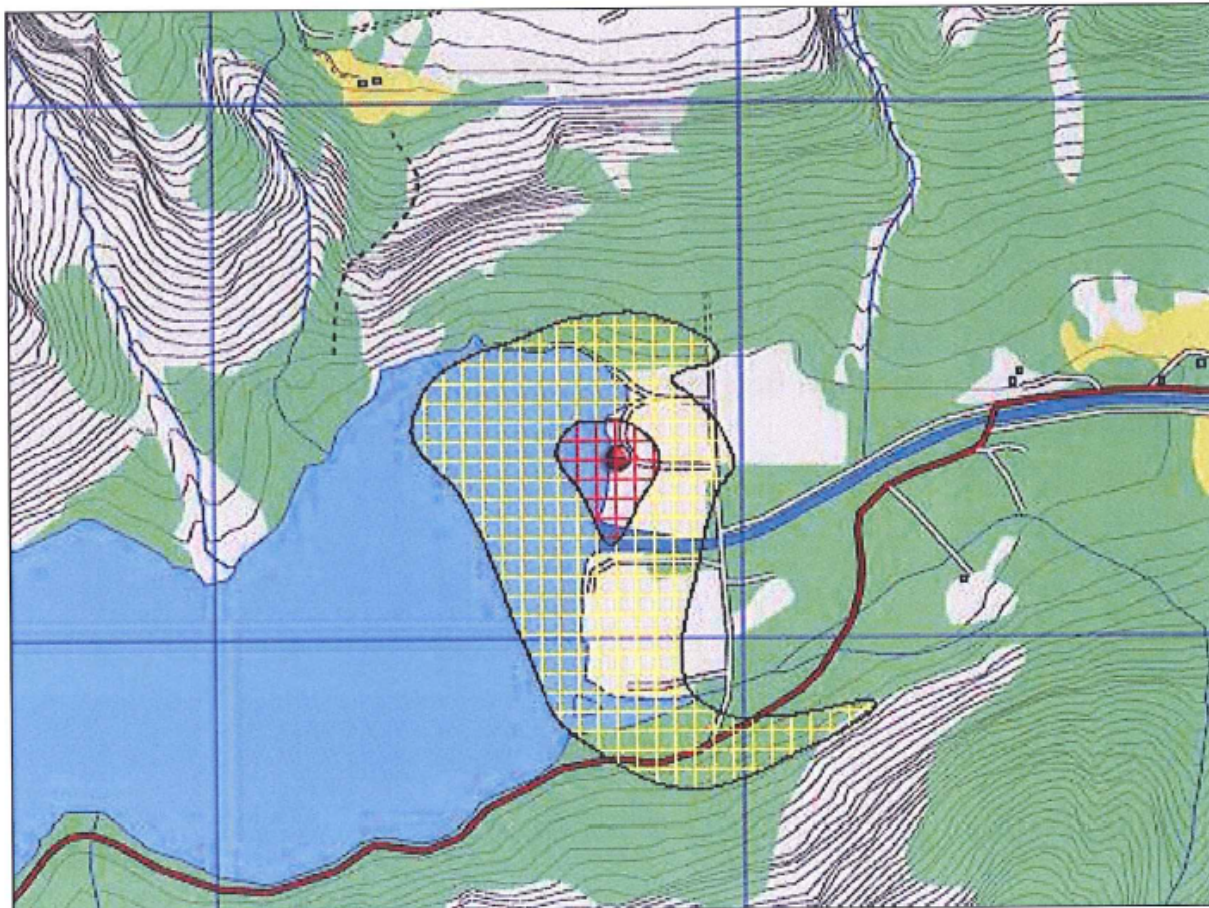
3.2. Tilhøvet til naturmangfaldlova

Søkjar har lagt ei miljøutgreiing ved søknaden. Den er utforma som ei eigenerklæring i tråd med ein mal som går fram av rettleiinga til konsesjonsforskrifta. Her går det fram at vert rekna som sannsynleg at tiltaket vil medføre monaleg auka støy, at det er mindre sannsynleg at tiltaket vil medføre monaleg auke av diverse forureinande utslepp og at det elles er lite sannsynleg at tiltaket vil få monaleg innverknad på miljøet, inkludert naturmangfaldet.

Luftfartstilsynet er elles ikkje kjend med spesielle naturtilhøve i området som burde takast omsyn til i denne samanhengen. Dei reknar likevel med at høyringsinstansane kan ha større kunnskap om naturmangfaldet i området og landingsplassens moglege innverknad på dette.

3.3. Støy

Søkjer har lagt ved ein støyrapport utarbeidd av SINTEF i 2009. Rapporten baserer seg på flyging med helikoptertypen Eurocopter AS350A. Det er estimert 2 200 flyrørsler pr. år. Halvparten av denne trafikken vil sannsynlegvis gå føre seg i månadene juni til august. Rapporten syner med dette som utgangspunkt støysoner som er av ei slik utbreiing at dei ikkje inkluderer bygningar med bruksføremål ømtlig for støy.



Figur 2 Støysonekart etter T-1442 for landingsplass (markert med raudt) basert på sommartrafikk. Raudt: Ikkje eigna til bruksføremål følsame for støy. Gult: Vurderingssone med avbøtande tiltak. I søknaden er det ikkje gjort tilsvarande støyanalyser for influensområdet i Simadalen, Simafjorden og på fjellet. Øvst i kartet med gult og to røde firkantar ligg fjellgarden Kjeåsen, mykje besøkt av turistar og i friluftssamanheng.

3.4. Konesjonsvilkår

Utkast til konesjonsvilkår, som er ein del av høyringa, byggjer på alminneleg praksis og mal for vilkår hos Luftfartstilsynet og opplysningar i søknaden.

I tråd med søknaden og støyberekninga er trafikkomfanget for konesjonen avgrensa til 2 200 flyrørsler i løpet av ein periode på tolv månader. Luftfartstilsynet gjer merknad om at ei flyrørsle er anten ein avgang eller ei landing med luftfartøy. Dei 2 200 flyrørslene vil omfatta all aktivitet i lufthamna.

Ramma for trafikkomfanget er absolutt. Dersom det i konesjonsperioden er aktuelt med eit høgare tal flyrørsler, må konesjonen først endrast.

4. Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen er kritisk til at søknaden med tilhøyrande konsesjonsvilkår ikkje tek utgangspunkt i ei breiare vurdering av konsekvensar for influensområdet, dvs. det området som helikoptertrafikken frå og til landingsplassen skal operera i. Med 2 200 flyrørslar i året, halvparten i månadene juni til august, er det avgjerande viktig å vurdere konsekvensar for landskap, biologisk mangfald, kulturminne, friluftsliv, reiseliv, klima og andre samfunnsinteresser i eit større perspektiv enn berre i tiltaksområdet der landingsplassen er planlagd.

Som ein konsekvens er fylkesrådmannen heller ikkje nøgd med miljøutgreiinga som er gjort i søknaden. Ho står fram som ei sjekkliste utan dei grunnleggjande som Forskrift om konsesjon for landingsplassar legg opp til. I rettleiinga til forskrifta står m.a.:

En miljøutredning i konsesjonsforskriftens forstand betyr en redegjørelse for tiltakets miljømessige konsekvenser og bør omfatte eventuelle konsekvenser for statlig, fylkeskommunal og kommunal forvaltning, samt for private, herunder næringsvirksomhet og enkeltpersoner. Redegjørelsen bør videre omfatte en beskrivelse av tiltakets mulige miljøkonsekvenser, med fokus på både positive og negative, direkte og indirekte, og kortsiktige og langsiktige konsekvenser.

Luftfartstilsynet forutsetter at redegjørelsens omfang avpasses tiltakets størrelse, det vil si at en enkel flystripe langt fra bebyggelse ikke bør gjennomgå en like inngående vurdering som en sterkt trafikkert helikopterplass i tettbebygd strøk. Se veiledningens del 2 for oversikt over hvilke spørsmål som bør besvares som en del av miljøutredningen. Det bør gis en kort begrunnelse for valg av svaralternativ.

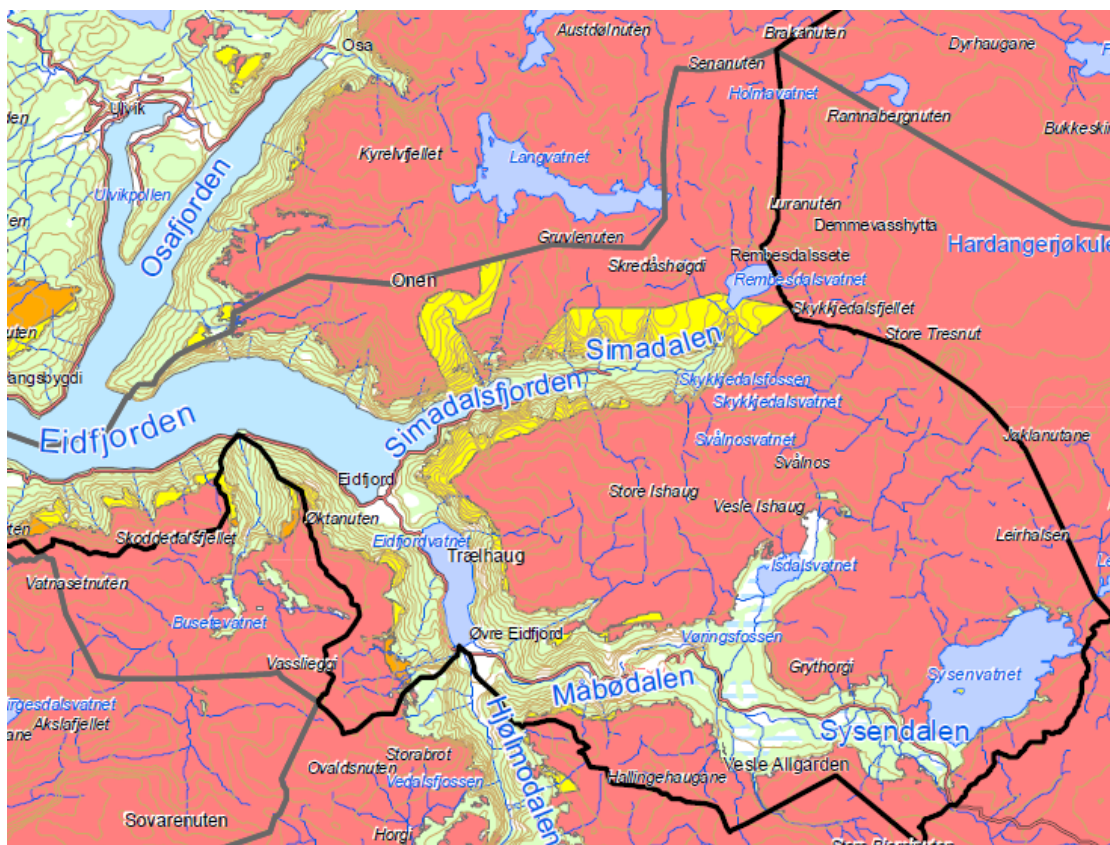
Størrelsen på sjølve tiltaket kan diskuteras, men fylkesrådmannen meiner influensområdet til landingsplassen i Simadalen er sårbart for den sterke auken i flygingar som vil koma, jfr. vurderingane i avsnitta under. Fylkesrådmannen meiner difor omfanget av miljøutgreiinga burde vore i samsvar med krava i siste setning i avsnitt 1 over: «Redegjørelsen bør vidare omfatte en beskrivelse av tiltakets **mulige** miljøkonsekvenser, med fokus på både positive og negative, direkte og **indirekte**, og kortsiktige og langsiktige konsekvenser» (fylkesrådmannen sine uthevingar).

Rett nok opnar rettleiinga i andre avsnitt for å redusera omfanget på miljøutgreiinga, men heller ikkje tilrådinga om «kort begrunnelse for valg av svaralternativ» er følgd opp i tiltakshavar si miljøutgreiing (sjå kap. 2.3). Svara står fram utan grunnleggjande og er som nemnd, heilt utan perspektiv på kva 2 200 flyrørslar har å seia for verdiar knytte til dalen, fjorden og fjella rundt landingsplassen.

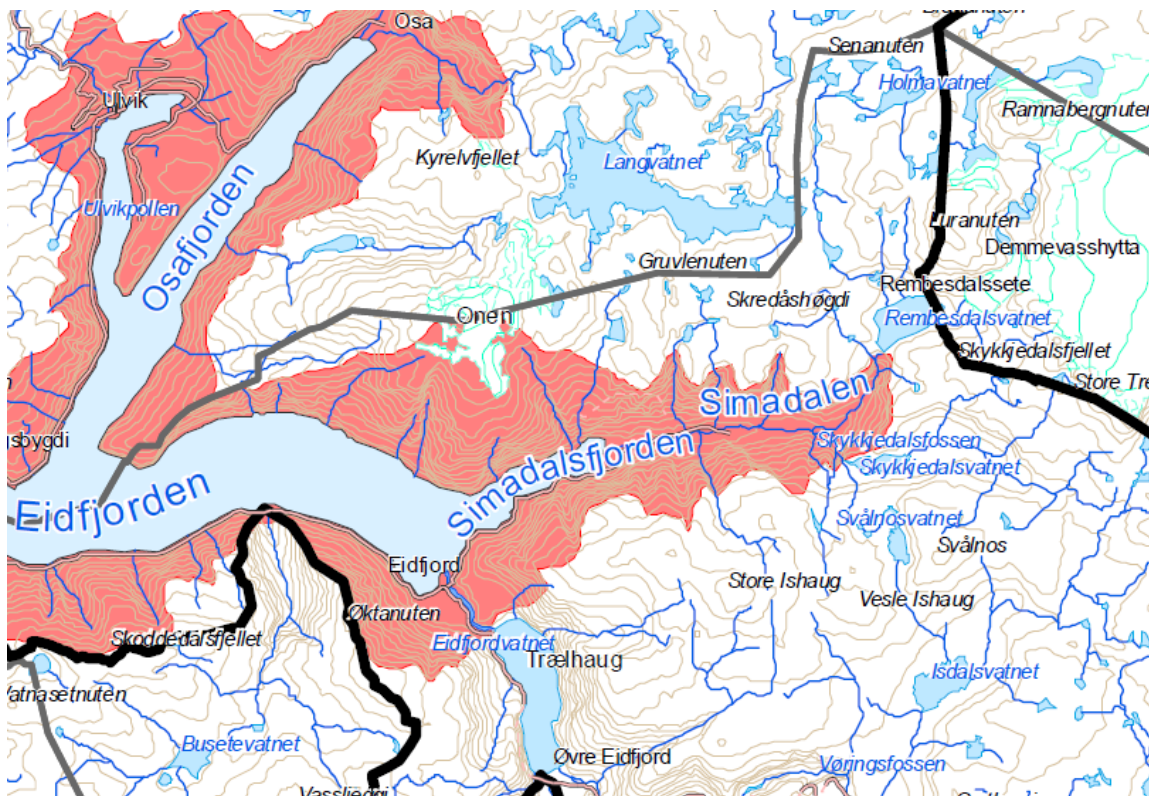
Som konsekvens kan ikkje fylkesrådmannen sjå at føringane i naturmangfaldlova er lagt til grunn. Det gjeld i sær kunnskapskravet i § 8. Fylkesrådmannen kjem attende til dette under avsnittet om biologisk mangfald.

4.1. Landskap

I Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke (Aurland Naturverkstad 2011) står Simadalen og Simadalsfjorden fram som «trange og dypskårne fjordarmer» av «vanlig forekommende» karakter». Høgjellet i sør mot Eidfjord og Måbødalen vert klassifisert som «storforma og alpine fjellmassiv» av «middels verdi», medan fjellområdet i nord, også det storforma og alpint, vert verdsett til «vanlig forekommende». Skytjedalen med en eksponerte Skytjefossen inst i Simadalen vert klassifisert som «botndal» av «stor verdi», medan Rembesdalsvatnet inn mot Hardangerjøkulen, også det botndal, får verdien «vanlig forekommende». Hardangerjøkulen er ikkje klassifisert, men er grunn til å framheva som eit sær viktig landskapselement i Hardanger og på Hardangervidda. Platåbreen er godt synleg frå alle kantar og vil vera eit attraktivt mål både for cruise- og helikopterturistar slik breen ligg tett inn til Eidfjord og Simadalen. Hardangerjøkulen er dessutan verna, som ein del av Skaupsjøen/Hardangerjøkulen verneområde.



Figur 3 Sårbare høgfjellsområde rundt landingsplassen i Simadalen. Raudt: Stor verdi. Oransje: Middels verdi. Gult: Noko verdi. Kjelde: Fylkesdelplan for små vasskraftverk i Hordaland.



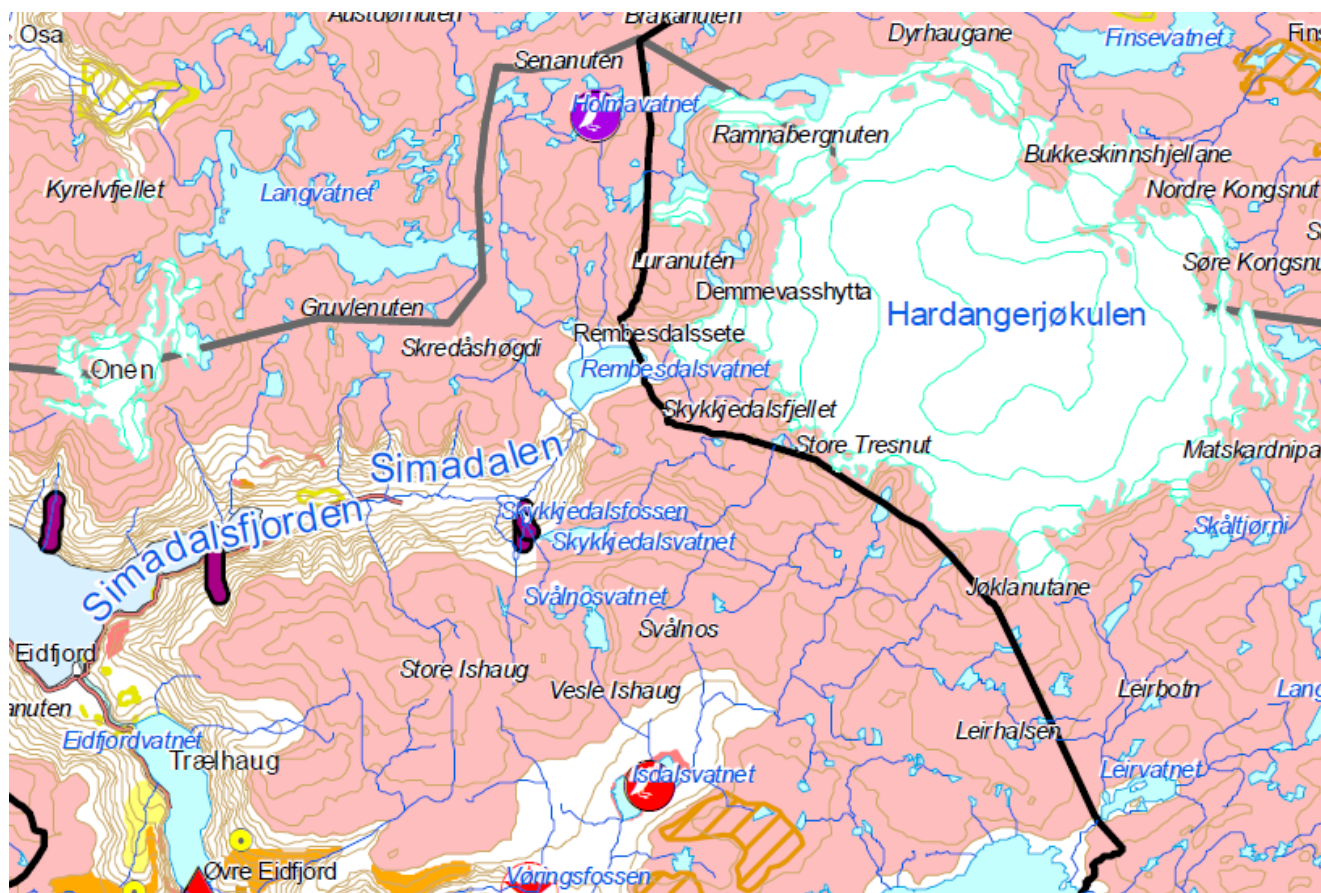
Figur 4 Fjordlandskap av «stor verdi» er markert med raudt i tiltaks- og influensområdet. Kjelde: Fylkesdelplan for små vasskraftverk i Hordaland.

På Hordaland fylkeskommune sine plansider er fjella rundt Simadalen klassifisert som «sårbart høg fjell» av «stor verdi». Tilsvarande er Simadalsfjorden og Simadalen karakterisert som «fjordlandskap» av «stor verdi». Det skuldast m.a. at nordsida av Eidfjorden/Simadalsfjorden er utan inngrep, frå fjorden til fjellet Onen som det høgaste punktet. Store delar av høg fjellsområda elles er registrert som INON, dvs. inngrepsfrie.

Opplevinga av landskapet frå helikopter samanlikna med dei som på same tid er i landskapet utanfor helikopteret, vil vera svært forskjellig. Fylkesrådmannen vurderer det likevel slik at med det volumet flygingar det er lagt opp til, vil dei ålmenne landskapsverdiene i influensområdet bli svekka. Uønskt støy og det visuelle innslaget av opp til 18 flyrørslar pr. dag i eit landskapsrom med så store verdiar som Simadalen, Simafjorden og fjellområda rundt har, kan føra til betydeleg konflikt. Slik Simadalen er forma, som ein U-dal med nesten loddrette sider opp til 1000 m.o.h., bart berg og lite vegetasjon, er det dessutan grunn til å tru at flystøyen i dalen vil bli forsterka.

4.2. Biologiske mangfald

Fjellområda nord og sør for Simadalen er i Hordaland fylkeskommune sine verdikart registrert som både beiteområde og yngleområde for villrein (vekt 4). Terrenget austover mellom Simadalen og Hardangerjøkulen høyrer til det nasjonale villreinområdet på Hardangervidda. Dette arealet er verna etter naturvernlova. I sjølve Simadalen er det registrert leveområde for hjort (vekt 1) i så å seie heile dalen. I tiltaksområdet der elva i Simadalen møter fjorden, er det registrert andefuglar med vekt 2. Vekta har stigande skala. Leveområda for villrein er difor i registrert med «stor verdi», medan leveområdet for hjort har «noko verdi».



Figur 5 Verdikart for biologisk mangfald i influensområdet rundt Simadalen. Rosa markerer leveområde for villrein av stor verdi. Dei lilla «pølsene» markerer bekkekløft med potensial. Kjelde: Fylkesdelplan for små vasskraftverk i Hordaland.

I Artsdatabasen er det i influensområdet i Simadalen registrert god førekomst av spettefuglar (kvitryggspett, dvergspett og gråspett) og i tillegg havørn, heipielerke og gråtrost. I sjølve tiltaksområdet på øyra ut mot Simadalsfjorden er det dessutan registrert svartbak, og på fjellet inn mot Hardangerjøkulen, fjellrype.

Av viktige naturtypar er det registrert rik edellauvskog, gråor-heggeskog, slåttemark og naturbeitemark i Simadalen. I Hordaland fylkeskommune sine verdikart er det i Simadalsfjorden og Simadalen registrert to nordvende bekkekløfter med «potensial». Den eine er del av Skytjefossen.

Det er ikkje grunn til å tru at trafikken frå og til den planlagde landingsplassen vil ha særleg konsekvens for dei ulike naturtypene. Derimot kan konsekvensane for villrein, hjort og fugl bli negative, men det er ikkje greidd ut i søknaden. På sjekklista med spørsmålet «Kan tiltaket medføre inngrep i verdifulle arealer og bruken av disse, eller påvirke biologisk mangfold?» (sjå kap. 2.3) svarar tiltakshavar «Lite sannsynlig».

Som understreka innleiingsvis er ei sjekkliste over sannsynlege konsekvensar utan ei nærare grunngjeving lite tilfredsstillande og etter fylkesrådmannen si vurdering heller ikkje i samsvar med kunnskapskravet i § 8 i naturmangfaldlova.

4.3. Fisk

Simadalselva er anadrom 4,25 km inn frå utløpet. Sjøaurebestanden i elva er oppført som “særleg omsynskrevjande” på grunn av fysiske inngrep og regulering (Lakseregisteret 22.02.2013). Sima har i dag ingen stabil, sjølvreproduserande laksebestand (Rådgivende Biologer 2013).

Landingsplassen for helikopter ligg på elvesletta i sjøkanten om lag 100 m nord for utløpet av Simadalselva.

Spørsmål i sjekklista for tiltaket (sjå kap. 2.3) relatert til fisk, vert av tiltakshavar svart på slik:

Kan tiltaket bidra til miljø- eller helseskadelig forurensing? Mindre sannsynlig.

Vil tiltaket føre til vesentlig utslipp av olje? Lite sannsynlig.

Vil tiltaket føre til vesentlig utslipp og bruk av kjemikalier, slik at det medfører helse- eller miljøskade? Lite sannsynlig.

Kan tiltaket medføre inngrep i verdifulle arealer og bruken av disse, eller påvirke biologisk mangfold? Lite sannsynlig.

Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, viktige leveområder for fredede eller truede arter? Lite sannsynlig.

Som for biologisk mangfald er den låge sannsynsgraden for skade på fisk ikkje grunngjeve slik Forskrift for konsesjon for landingsplassar tilrår og slik intensjonane i naturmangfaldlova er.

Auka helikoptertrafikk vil auka risikoen for utslepp av drivstoff, olje og kjemikalier frå landingsplassen til den anadrome elva 100 m sør for tiltaket, der sjøaurebestanden er «særleg omsynskrevjande» og laksebestanden ustabil (sjå over). Fylkesrådmannen meiner det er kritikkverdig at denne risikoen ikkje er diskutert i søknaden frå Statkraft.

4.5. Kulturminne

Fylkeskonservatoren i Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional sektorstyresmakt innan kulturminnevern.

Ut frå våre arkiv har vi ikkje kjennskap til automatisk freda kulturminne eller andre verneverdige kulturminne som kan bli råka av tiltaket. Det aktuelle arealet er nedbygd frå før og har ikkje potensiale for funn av ikkje registrerte kulturminne i marka.

Konsesjonssaka vedkjem ingen kulturminneinteresser, og Fylkeskonservatoren har ingen merknader.

4.4. Friluftsliv

I Kartlegging og verdsetting av regionalt viktige område for friluftsliv i Hordaland (2008) er fjellområda rundt Simadalen verdsett til regionalt friluftsområde av «stor verdi».

For mange er Simadalen innfallsporten. Det gjeld m.a. DNT sine to ulike stiar frå botnen av dalen til hyttene Rembesdalseter og Demmevasshytta ved foten av Hardangerjøkulen og over til Liseth pensjonat og hyttetun øvst i Måbødalen. Frå desse hyttene er det mogleg å gå vidare langs stiane innover Hardangervidda og mot Finse. På nordsida av dalen, 530 m over helikopterlandingsplassen, ligg fjellgarden Kjeåsen, kjend frå m.a. «Der ingen skulle tru at nokon kunne bu» på NRK. Det går sti frå fjorden og opp, men det er òg mogleg å nå Kjeåsen via anleggsvegen til Statkraft. Også Kjeåsen ligg i regionalt friluftsområde av «stor verdi».

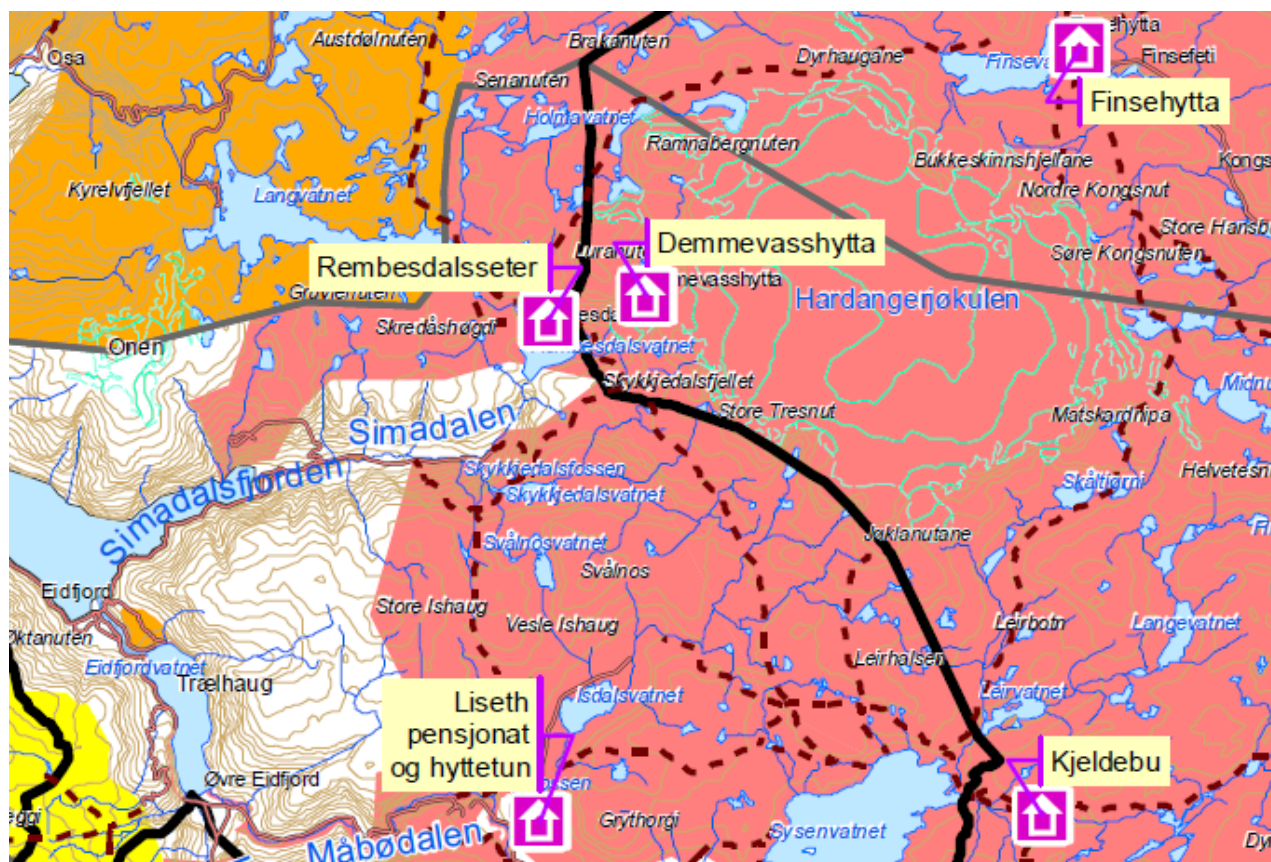
Nedre del av Simadalselva er registrert som «viktig» handikappfiskeplass.

På sjekklista med spørsmålet «Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for verdifulle områder for friluftsliv, jakt og fiske eller rekreasjon, eller vanskeliggjøre den allmenne ferdsel eller tilgjengelighet til slike områder?» (sjå kap. 2.3) svarar tiltakshavar «lite sannsynlig», men òg her utan grunngeving.

Fylkesrådmannen er ikkje samd i denne vurderinga. Med opp til 200 flyrørslar pr. veke, alle i tidsrommet mellom kl. 07.00 og 23.00, kan støyen bli så nærgående at det vil redusera opplevinga av Simadalen, Simafjorden og fjellområda som støyfrie rekreasjonsområde, svært ulikt dei støymiljøa folk flest møter i kvardagen. Med steile bratte fjellsider opp til 1000 m, i stor grad utan vegetasjon, er det dessutan grunn til å tru at støynivået i Simadalen blir forsterka.

Vurderinga blir understøtta av miljøutgreiinga i søknaden. På spørsmålet «Vil tiltaket bidra til vesentlig økt støy?» svarer Statkraft «sannsynlig».

Søknaden manglar informasjon om hovudtraséane for turistflygingane, men det er grunn til å tru at mange av dei vil gå i dei mest spektakulære områda, dvs. inn mot Hardangerjøkulen og utover fjorden mot attraksjonane der. Det er også grunn til å nemna at fjellgarden Kjeåsen ligg utsett til, 530 m rett over landingsplassen på Sima.



Figur 6 Simadalen er innfallsport til regionale friluftsområde av «stor verdi» (raudt) og sti- og hyttenettet på Hardangervidda. Oransje: Middels verdi. Gult: Noko verdi. Kjelde: Regionale friluftsområde, HFK 2008.

4.5. Reiseliv

Skytjefossen og Rembesdalsfossen inst i Simadalen er i Hordaland fylkeskommune sine verdikart registrerte som reiselivsattraksjonar. Det same er Statkraft sitt besøkskraftverk på Sima, eitt av dei fem regionale informasjonssenter som Statkraft har etablert. Iflg. Statkraft ligg det årlege besøket på i overkant 7000.

Eidfjord har gjennomført ei betydeleg satsing retta mot reiseliv og turisme. M.a. er det i Eidfjord etablert infrastruktur for cruiseskip, noko som har ført til monaleg auke i talet på skipsanløp, men òg utslipp av klimagassar.

Vidare er det i Øvre Eidfjord etablert besøkscenter og utstillingar i samband med Hardangervidda Nasjonalpark.

Iflg. tiltakshavar fører reiselivsutviklinga i området til etterspurnad etter organisert flyging med helikopter.

Fylkesrådmannen vurderer turistflyging som eit trekkplaster for delar av reiselivet. Naturen i indre Hardanger er spektakulær, ikkje minst frå helikopter. Samstundes etterspør fleire og fleire turistar genuine naturopplevingar i eit miljø utan støy og annan forureining. I denne trenden står indre Hardanger fram som ein attraksjon.

Dei to ulike tilnærmingane til naturopplevingar kolliderer, men fylkesrådmannen meiner at i eit miljø- og klimaperspektiv er det rett å prioritera ei grønare turisme framfor meir støy og auka utslipp av klimagassar slik helikopterturisme vil føra til.

Eit slikt perspektiv vil ha fotteste i Klimaplan for Hordaland 2014-2030 sine visjonar, mål og strategiar for reduserte klimagassutslepp og berekraftig bruk av ressursane. Eit hovudmål er at utslipp av klimagassar i Hordaland skal reduserast med 22 % innan 2020 og 40 % innan 2030, begge i høve til 1991.

4.6. Klima

Her ver det vist til drøftinga i avsnittet over og referansen til Klimaplan for Hordaland med mål om reduserte klimagassutslepp.

I sjekklista i miljøutgreiinga i søknaden vert det spurd: «Vil tiltaket føre til vesentlig økte utslipp av klimagassar, eller til produksjon og forbruk av ozonreducerende stoffer?». Svaret som blir gitt er «mindre sannsynlig», men som grunngjeving etterlyser fylkesrådmannen ei klimavurdering.

Fylkesrådmannen vil føya til at helikoptertrafikken det er søkt om, kjem på toppen av kraftig auke av cruiseskiptrafikken til Eidfjord. Iflg. tiltakshavar er Eidfjord for tida «den hurtigst voksende cruisebåthavn i området» (s. 1). I sum vil dette føra til sterk auke av klimagassutsleppa i Eidfjord kommune, noko som etter fylkesrådmannen si vurdering ikkje er i samsvar med utslppsmaåla for Hordaland fylkeskommune.

5. Oppsummering og fylkesrådmannen si tilråding

Statkraft Energi AS har søkt om konsesjon for å byggja, driva og eiga helikopterplass på Sima i Eidfjord kommune. Luftfartstilsynet har send søknaden og konsesjonsvilkåra på høyring med frist 23.02.18.

Luftfartstilsynet bed høyringsinstansane om ei brei vurdering av drifta av lufthamna opp mot ålmenne omsyn, med særleg vekt på det føremålet som er teke inn i Forskrift om konsesjon for landingsplassar § 1 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.

Klima- og naturressursseksjonen var 26.01.18 i telefonisk kontakt med administrasjonen i Eidfjord kommune om søknaden. Det vart opplyst at kommunen ikkje kunne finna søknaden i postsystemet sitt og

at dei difor heller ikkje hadde starta sakshandsaminga. I telefonisk samtale med Fylkesmannen 18.01.18 kom det fram at heller ikkje dei kunne finna søknaden. Sakshandsamar har difor send saksdokumenta til orientering både til Eidfjord kommune og Fylkesmannen.

Søknaden har elles vore til uttale hos kulturavdelinga, planseksjonen og næringsseksjonen i Hordaland fylkeskommune. Det har kome notat frå kulturavdelinga, som ikkje har merknader.

Konsekvensar for ålmenne interesser innanfor Hordaland fylkeskommune sine saksfelt, er først og fremst knytte til landskap og friluftsliv og biologisk mangfald, men òg reiseliv og klima. På grunn av monaleg meir støy er konfliktpotensialet særleg høgt for biologisk mangfald og friluftsliv.

I den samanhengen er fylkesrådmannen kritisk til at søknaden med tilhøyrande konsesjonsvilkår ikkje tek utgangspunkt i ei breiare vurdering av konsekvensar for influensområdet, dvs. det området som helikoptertrafikken frå og til landingsplassen sannsynlegvis skal operera i. Det er ikkje gitt opplysningar om besøksmål og ruter for turistflyginga.

Med 2 200 flyrørslar i året, halvparten i månadene juni til august, er det avgjerande viktig å vurdere konsekvensar for landskap, biologisk mangfald, kulturminne, friluftsliv, reiseliv og andre samfunnsinteresser i eit større perspektiv enn berre i tiltaksområdet der landingsplassen er planlagd.

Som konsekvens er fylkesrådmannen heller ikkje nøgd med miljøutgreiinga som er gjort i søknaden. Ho står fram som ei sjekklister utan dei grunnleggjande som Forskrift om konsesjon for landingsplassar legg opp til og er slik fylkesrådmannen vurderer det, heller ikkje i samsvar med kunnskapskravet i § 8 naturmangfaldlova.

Fylkesrådmannen vurderer konfliktpotensialet for biologisk mangfald som høgt, hovudsakleg på grunn av meir støy. Særleg sårbar er villreinen i fjellområda rundt tiltaket, men òg hjort og fugl i Simadalen. Likeeins vil anadrom fisk i Simadalselva vera sårbar for forureining frå landingsplassen. Likevel er dette tema som ikkje er drøfta i rapporten.

Det er heller ikkje konsekvensane for friluftsliv i influensområdet, i særleg grad for turnettet frå Simadalen og innover mot Hardangerjøkulen, Maurset og Hardangervidda, men òg den mykje besøkte fjellgarden Kjeåsen rett over landingsplassen det er søkt om. Simadalselva ned mot landingsplassen er dessutan registrert som viktig handikappfiskeplass. For dette friluftslivet vil monaleg auke av støy føra til ei klar svekking av rekreasjonsverdiane. Fylkesrådmannen vurderer derfor konfliktpotensialet for temaet som høgt.

I eit miljø- og klimaperspektiv meiner fylkesrådmannen det er rett å prioritera ei grønar turisme framfor meir støy og auka utslepp av klimagassar slik helikopterturisme vil føra til. Eit slikt perspektiv vil òg ha fotfeste i Klimaplan for Hordaland sitt mål om reduserte klimagassutslepp i fylket.

På grunn av manglande kunnskapsgrunnlag i søknaden og av omsyn til biologisk mangfald og friluftsliv, rår fylkesrådmannen frå konsesjon for landingsplass på Sima i Eidfjord slik det er søkt om. Søknaden er slik fylkesrådmannen vurderer det, ikkje i samsvar med kunnskapskravet i naturmangfaldlova § 8 og har særleg på grunn av auka støy, stort konfliktpotensiale.

Fylkesrådmannen vil likevel ikkje setja seg i mot at landingsplassen i framtida vert brukt som i dag, dvs. til vedlikehald og inspeksjon av kraftanlegga og linjenettet i området.