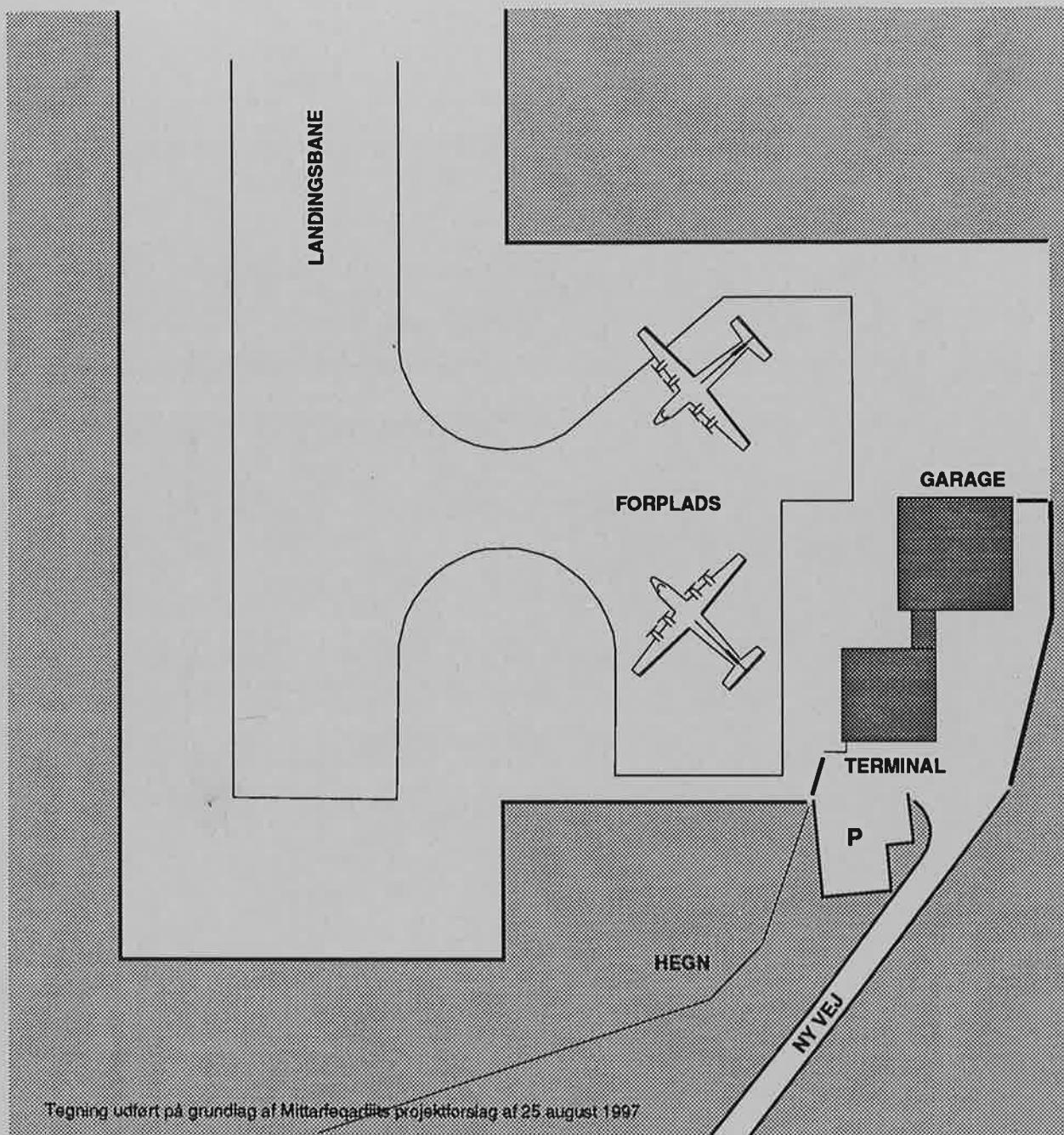


# LOKALPLAN E5

## NY LUFTHAVN I UPERNAVIK



# KOMMUNEQARFIK UPERNAVIK

FEBRUAR 1999



## INDHOLDSFORTEGNELSE

---

INDLEDNING .....	3
KOMMUNALBESTYRELSENS VEDTAGELSESPÅTEGNING .....	3
REDEGØRELSE .....	4
VEDTÆGTER .....	7
KORTBILAG 1 .....	9

"Lokalplan E5 - Ny lufthavn i Upernavik" er udarbejdet af Upernavik kommune, Afdelingen for Teknik & Miljø, med bistand fra arkitekt maa Niels Bennetzen. Februar 1999.

## INDLEDNING

---

### NY LUFTHAVN I UPERNAVIK

Hermed fremlægger Upernavik Kommunalbestyrelse den endelige "Lokalplan E5 - Ny lufthavn i Upernavik". Lokalplanen fastlægger et plangrundlag for en ny landingsbane med terminalområde og tekniske anlæg i Upernavik.

### OFFENTLIGGØRELSE OG KOMMUNEPLANTILLÆG

I henhold til Hjemmestyrets Bekendtgørelse nr. 23 af 18. november 1992 om arealanvendelse og planlægning med senere ændringer har kommunalbestyrelsen pligt til at tilvejebringe en lokalplan, inden der kan gives arealtildeling til større eller væsentlige bygge- og anlægsarbejder.

Et forslag til "Lokalplan E5 - Ny lufthavn i Upernavik" blev vedtaget af Upernavik Kommunalbestyrelse den 12.10.1998 og offentliggjort i perioden den 16.11.1998 - 27.12.1998. Forslaget blev offentliggjort i tilknytning til offentliggørelsen af et forslag til "Kommuneplantillæg nr. 8 - Ny lufthavn i Upernavik". Med kommuneplantillægget blev kommuneplanens arealreservation til den nye lufthavn rykket cirka 100 meter i vestlig retning.

Der indkom ikke bemærkninger til planforslagene i offentlighedsperioden.

Kommunalbestyrelsen vedtog lokalplanen og kommuneplantillægget endeligt den 22.2.1999.

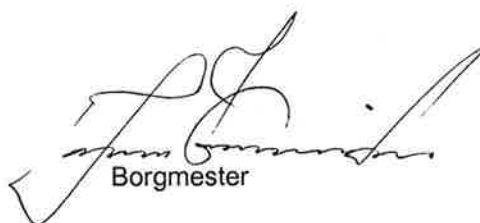
### LOKALPLANENS INDHOLD

Lokalplanen består af to dele : en redegørelsesdel og en vedtægtsdel.

- *Redegørelsen* indeholder en beskrivelse af lokalplanens formål og hvordan, planen forholder sig til lands- og kommuneplanlægning. Lokalplanens retsvirkninger fremgår også af redegørelsen.
- *Vedtægtsdelen* fastlægger bindende bestemmelser for lokalplanområdets fremtidige anvendelse, udformning og bebyggelse.

### KOMMUNALBESTYRELSENS VEDTAGELSESPÅTEGNING

Nærværende "Lokalplan E5 - Ny lufthavn i Upernavik" er endeligt vedtaget af Upernavik Kommunalbestyrelse den 22.2.1999.



Borgmester



Kommunaldirektør

## REDEGØRELSE

### LOKALPLANFORSLAGETS FORMÅL

I nedenstående afsnit om landsplanlægning er der redegjort for baggrunden for beslutningen om at etablere en lufthavn til fastvingede fly i Upernavik. Som det fremgår af afsnittet, blev beslutningen truffet af landstinget som led i en ændring af lufttrafikstrukturen i landet. Før beslutningen blev truffet, havde kommunalbestyrelsen - i forbindelse med tilvejebringelsen af kommuneplanen - i flere år arbejdet for, at der blev etableret en lufthavn i Upernavik kommune.

Lokalplanforslaget har derfor først og fremmest til formål at følge beslutningen om etableringen af lufthavnen i Upernavik op med en mere detaljeret fremlæggelse af planerne for udformningen af lufthavnen.

Disse overordnede planer er samlet i Mittarfeqarfiits projektforslag af 25. august 1997. I overensstemmelse hermed udlægger nærværende lokalplan et område E5 i sin helhed som anvendelsesområde for lufthavnen med tilhørende bygninger og anlæg samt adgangsvej. Anlægsarbejderne blev påbegyndt i april 1998 og forventes afsluttet i oktober 2000.

### LANDSTINGETS PRINCIPBESLUTNING OM NY STRUKTUR I FLYTRAFIKSYSTEMET

Landstinget besluttede under efterårssamlingen i 1993, at der skal anlægges lufthavne med korte landingsbaner i Qaqortoq, Paamiut, Maniitsoq, Sisimiut, Aasiaat, Uummannaq (Qarsut) og Upernavik. Baggrunden for denne beslutning var behovet for at udfase de store Sikorsky S-61 helikoptere og indføre en anden flytype på grund af ændrede bestemmelser om lasteforhold for Sikorsky typen.

Samtidig betød nye regler for anlæg af landingsbaner i Grønland, at det blev billigere at etablere landingsbaner til fastvingede fly end tidligere.

På disse forudsætninger besluttede Landstinget at etablere nye regionale lufthavne i landet til erstatning af heliportene, således at helikopterbeflyvningen kun erstattes med flyvning med fastvingede fly.

### ETAPEVIS GENNEMFØRELSE AF DEN NYE FLYTRAFIK STRUKTUR

Landstingets besluttede dog under efterårssamlingen i 1994, at de regionale lufthavne skulle gennemføres i 2 etaper. Den første etape omfatter færdiggørelse af landingsbaner i Sisimiut, Aasiaat og Uummannaq (Qarsut) i 1998 og i Maniitsoq i 1999, og den anden etape færdiggørelse af landingsbaner i Qaqortoq, Paamiut og Upernavik i 2002.

### KOMMUNALBESTYRELSENS OPLÆG TIL LANDSSTYRET OM FREMRYKNING AF ANLÆG AF LANDINGSBANEN I UPERNAVIK

På den baggrund sendte Upernavik Kommunalbestyrelse i februar måned 1995 et oplæg til Landsstyret med forslag om, at anlæg af landingsbanen i Upernavik blev fremrykket til 1. etapen, fordi den eksisterende trafikstruktur i mange år havde været en flaskehals for kommunens udviklingsmuligheder.

Under henvisning til „Kommuneplan Upernavik 1992-2005“ anførte Kommunalbestyrelsen, at en beflyvning af Upernavik med fastvingede fly ville gavne erhvervsudviklingsmulighederne i regionen ved forbedring af vikårene for :

- servicering af produktionsanlæggene og fiskerflåden,
- transport af færdigforarbejdede fiskeprodukter ud af kommunen og dermed (blandt andet) mindske lagerkapacitetsbehovet,
- at understøtte den spirende turisme i området,
- at understøtte det historisk og kulturelt betingede bosættelsesmønster i området,
- en trafikal sammenbinding af nordregionen (blandt andet Qaanaaq) med det øvrige land,
- en tiltrængt højnelse af rejsekomforten i området, og
- en hurtig udfasning af den dyre helikopterrute til Uummannaq/Upernavik.

Kommunalbestyrelsen udtrykte endelig tilfredshed med, at samtlige partier under Landstingets efterårssamling i 1994 kunne støtte, at mulighederne for at fremrykke anlæg af landingsbanen i Upernavik nærmere burde undersøges.

### TIDSPLAN FOR ETABLERING AF LUFTHAVNEN

På grundlag heraf blev det besluttet, at lufthavnen i Upernavik skulle færdiggøres den 1. oktober 2000.

### LUFTHAVNEN

Lufthavnen er planlagt med en 799 m. lang og 30 m. bred landingsbane, der kan udvides til cirka 940 meter. Med de nødvendige sikkerhedszoner langs siderne og ved enderne bliver anlæggets samlede længde 859 meter og bredde 70 meter.

Landingsbanen befæstes med asfalt og øvrige arealer i sikkerhedszonen befæstes med grus.

Der skal etableres forplads til flyparkering samt terminalbygning og garagebygning. Terminalområdet skal placeres ud for banens sydende på dennes østside. Se

figur 1. Terminalbygningen vil indeholde en passagerafdeling med bagageekspedition, en kontorafdeling og tårnfunktionen.

Endelig skal lufthavnen forbindes med det eksisterende vejnet i byen med en 4 meter bred, asfalteret vej med 0,5 meter rabatter og vigepladser. Syd for terminalbygningen skal der indrettes parkeringsplads for 10 personbiler.

Driften af lufthavnen vil blive varetaget af Mittarfeqarfiit efter gældende regler. Lufthavnen står selv for brand- og redningstjeneste samt snerydning. Der anvendes eget mandskab og eget materiel.

Transport, opbevaring og udlevering af flybrændstof er underkastet særlige regler og vil blive udført af lufthavnens personale.

#### TILLÆG TIL KOMMUNEPLANEN

I „Kommuneplan Upernavik 1992-2005“ er der som nævnt i indledningen udlagt areal til en ny lufthavn. I forbindelse med udarbejdelsen af det endelige projektforslag for lufthavnen, er det dog fundet hensigtsmæssigt at rykke lufthavnsplaceringen cirka 100 meter i vestlig retning i forhold til kommuneplanen.

Med henblik på at justere kommuneplanen i henhold hertil, er der udarbejdet et tillæg til kommuneplanen. Dette tillæg, „Kommuneplantillæg nr. 8 - Ny lufthavn i Upernavik“, er udarbejdet og offentliggjort i tilknytning til nærværende lokalplan.

#### KLAUSULEREDE ZONER FOR LUFTHAVNEN INDARBEJDES I KOMMUNEPLANEN I ET TILLÆG TIL KOMMUNEPLANEN

For at beskytte fly på jorden og i luften i forbindelse med start og landing skal der fastlægges hindringsfrihed over visse nærmere fastlagte flader over landingsbanen i Upernavik.

I overensstemmelse hermed vil Statens Luftfartsvæsen godkende et *referencepunkt* for landingsbanen, en *sikkerhedszone* omkring landingsbanen og en række *hindringsbegrænsende flader* for beflyvning af landingsbanen (horisontal flade, konisk flade, indflyvningsflader og overgangsflader).

Indenfor disse klausulerede zoner må der ikke opføres bebyggelse eller anlæg eller på anden måde ske udnyttelse af arealerne i strid med bestemmelserne for disse zoner.

Grønlands Lufthavnsvæsen skal administrere disse bestemmelser.

Referencepunktet og de klausulerede zoner vil blive indarbejdet i et efterfølgende kommuneplantillæg, herunder zonerens berøring med øvrige områder i byen.

Indtil da skal Grønlands Lufthavnsvæsen høres vedrørende alle anlægsprojekter, hvor der kan være tvivl om forholdet til de klausulerede zoner.

Dette vil gælde alle projekter, der gennemskærer horisontalplanet, og alle projekter, der placeres i umiddelbar nærhed af eller under de i projektforslaget anførte indflyvningsflader for den aktuelle landingsbane og en eventuelt udvidet bane.

#### SIKKERHEDSZONE OM SPRÆNGSTOFMAGASIN

Sikkerhedszonen omkring sprængstofmagasinet vil blive overskredet med cirka 20 meter af den nordligste del af banen og desuden med to indflyvninglys. Der skal indhentes dispensation hertil i henhold til Landstingsforordning om forebyggelse og bekæmpelse af ildebrand.

#### SPÆRREZONE OM VANDINDVINDINGSOMRÅDE

Spærrezonen omkring vandindvindingsområdet vil blive respekteret med hensyn til afvandingen fra det færdige baneanlæg, men der skal udføres udsprængninger inden for spærrezonen. Når udsprængningerne er afsluttet vil spærrezonens afgrænsning blive justeret. Der skal indhentes dispensation hertil i henhold til Landstingsforordning om beskyttelse af miljøet.

#### LOKALPLANERS RETSVIRKNINGER

Der skelnes mellem en lokalplans midlertidige og endelige retsvirkninger.

- De *midlertidige retsvirkninger* gælder for offentliggjorte forslag til lokalplaner. Indenfor lokalplanområdet må der ikke iværksættes aktiviteter, der vanskeliggør offentlighedens mulighed for indflydelse på planlægningen, eller som foregriber indholdet af den endelige plan. De midlertidige retsvirkninger indtræder på det tidspunkt, forslaget offentliggøres og bortfalder når forslaget er endeligt vedtaget.

- De *endelige retsvirkninger* knytter sig til den endeligt vedtagne lokalplan. Inden for den endelige lokalplans område må der ikke iværksættes aktiviteter, der er i strid med lokalplanens bestemmelser. Under visse omstændigheder kan der dispenseres for mindre betydende afvigelser. Mere betydende afvigelser kræver, at der forinden tilvejebringes en ny lokalplan.

- *Eksisterende lovlig anvendelse* af bygninger og arealer kan dog fortsætte som hidtil, idet en lokalplan kun er juridisk bindende for fremtidige dispositioner.

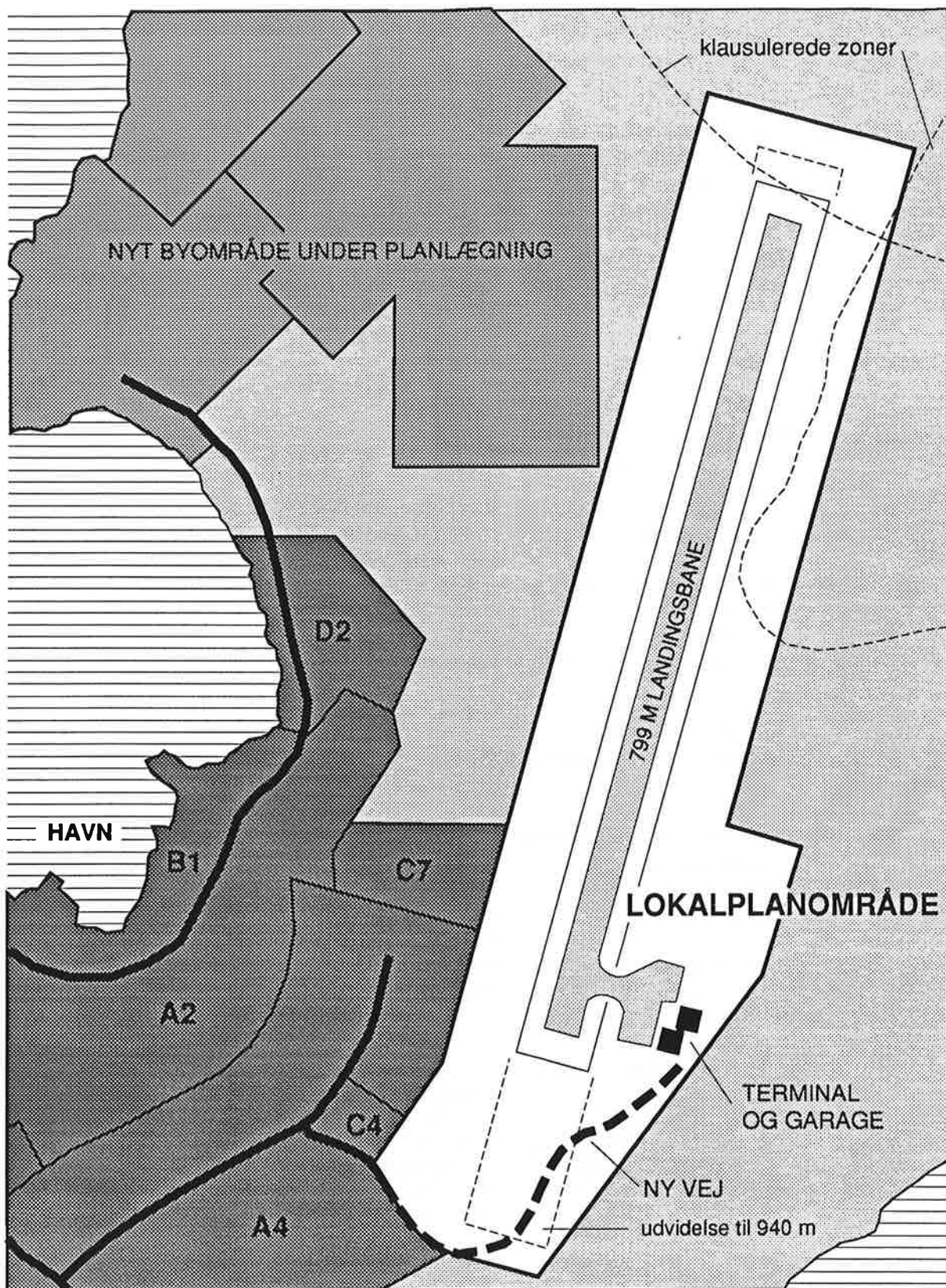


Fig. 1 - Oversigtsplan udført på grundlag af Mittarfeqarfiits projektforslag af 25. august 1997.



## VEDTÆGTER

---

I henhold til §18 i Hjemmestyrets Bekendtgørelse nr. 23 af 18. november 1992 om arealanvendelse og planlægning med senere ændringer fastsættes følgende bestemmelser for det af lokalplanen omfattede område:

### §1. Lokalplanens formål

1.1. Lokalplanen har til formål :

- at tilvejebringe det planlægningsmæssige grundlag for etablering af ny lufthavn i Upernavik,
- at fastlægge overordnede retningslinjer for områdets anvendelse og udformning med udgangspunkt i Mittarfeqarfiits „Projektforslag af 25. august 1997 for Upernavik Lufthavn“.
- at sikre mulighed for, at der kan ske udvidelser af landingsbanen i henhold til projektforslaget, og
- at sikre en udbygning af bydelsvejnettet, således at der etableres hensigtsmæssig vejadgang til lufthavnsområdet.

### §2. Lokalplanens område

2.1. Lokalplanen er afgrænset som vist på kortbilag 1.

2.2. Det er en forudsætning for områdets ibrugtagelse, at eksisterende telemaster fjernes.

### §3. Områdets anvendelse

3.1. Lokalplanområdet udlægges i sin helhed som anvendelsesområde for Upernavik Lufthavn med tilhørende landingsbane PÅ 799 meter, lysanlæg, radiofy, forplads, standplads, adgangsvej, terminal, garage, hangarer samt andre af Mittarfeqarfiit godkendte bygningsanlæg med tilknytning til lufthavnen. Landingsbanen kan forlænges til cirka 940 meter som vist på kortbilag 1 med stiplede streg og figur 1.

3.2. Uudnyttede arealer skal henstå i naturtilstand.

### §4. Veje, stier og parkering

4.1. Der fastlægges tracé til ny adgangsvej til lufthavnen som vist på kortbilag 1.

4.2. Adgangsvejen udlægges i en bredde af 4,0 meter + 2 x 0,5 meter rabatter.

4.3. Der skal indrettes fornødne parkeringspladser i forbindelse med adgangsvejen, således at parkering på vejen undgås.

### §5. Bebyggelsens omfang og placering

5.1. Bebyggelse skal placeres som vist på kortbilag 1 og figur 1.

5.2. Bebyggelse i området skal respektere højderestriktioner i forbindelse med lufthavnen.

### §6. Ubebyggede arealer

6.1. Ubebyggede arealer, og arealer der ikke på anden måde anvendes i forbindelse med lufthavnens drift skal henstå i naturtilstand.

6.2. Udendørs oplagring må kun finde sted indenfor hertil indhegnede områder.

6.3. Ubebyggede arealer skal retableres efter afsluttet anlægsaktivitet.

### §7. Afvanding og spildevand

7.1. Det er ikke tilladt at udlede olie, benzin, kemikalier o.l. på området.

7.2. Afløb for gråt spildevand fra bygninger i terminalområdet skal føres til fjeldsiden mod øst. Afløb fra toiletter ledes til samletank for bortkørsel.

### §8. Tilladelser fra andre myndigheder

8.1. De med lufthavnen forbundne klausulerede zoner, herunder referencepunkt, sikkerhedszone, overgangsområder, indflyvningsområder, horisontalplan og konisk flade, vil blive indarbejdet i et efterfølgende kommuneplantillæg, herunder zonerne berører med øvrige områder i byen.

De klausulerede zoner administreres af Mittarfeqarfiit. Dispensationer meddeles af Statens Luftfartsvæsen.

Indtil de klausulerede zoner er indarbejdet i et efterfølgende kommuneplantillæg skal Mittarfeqarfiit høres vedrørende alle anlægsprojekter, hvor der kan være tvivl om forholdet til de klausulerede zoner. Dette vil gælde alle projekter, der gennemskærer horisontalplanen, og alle projekter, der placeres i umiddelbar nærhed af eller under de i projektforslaget anførte indflyvningsflader for den aktuelle landingsbane og en eventuel udvidet bane.

8.2. I henhold til Landstingsforordning om *beskyttelse af miljøet* må der ikke etableres lufthavne før godkendelse hertil er meddelt. Godkendelse meddeles af Landsstyret.

8.3. Den nordøstlige del af lufthavnsområde E5 berører *spærrezonen omkring vandindvindingsområdet*. I henhold til Landstingsforordning om beskyttelse af miljøet skal der indhentes dispensation. Dispensation meddeles af Landsstyret.

8.4. Den nordligste del af lufthavnsområde E5 berører *sikkerhedszonen omkring sprængstofmagasinet*. Der skal indhentes dispensation hertil i henhold til Landstingsforordning om forebyggelse og bekæmpelse af ildebrand. Dispensation meddeles af Landsstyret.

#### §9. *Kommuneplantillæg*

9.1. Nærværende lokalplan er udarbejdet og offentliggjort i tilknytning til „Kommuneplantillæg nr. 8 . Ny lufthavn i Upernavik“, hvori lokalplanens overordnede grundlag - kommuneplanen - er justeret i henhold til Projektforslag af 25. august 1997 for Upernavik Lufthavn.

#### **KORTBILAG 1 (OMSTÅENDE) - AREAL TIL NY LUFTHAVN I UPERNAVIK (MÅL 1: 5.000) (Tegningen er udført på grundlag af Mittarfeqarfiits projektforslag af 25. august 1997)**

##### **799 METER LANDINGSBANE :**

Banelængde : 799 meter.

Banebredde : 30 meter.

Sikkerhedszone langs banen : 20 meter.

Sikkerhedszone ved hver baneende : 30 meter.

Samlet baneanlæg : ialt 70 x 859 meter

##### **UDVIDELSE TIL 940 METER LANDINGSBANE :**

Banelængde : 940 meter (udvidelse mod syd).

Banebredde : 30 meter.

Sikkerhedszone langs banen : 25 meter.

Sikkerhedszonen ved hver baneende : 60 meter.

Samlet baneanlæg : ialt 80 x 1060 meter

Ved udbygning af banen må det meste af vejbanen omlægges.



