

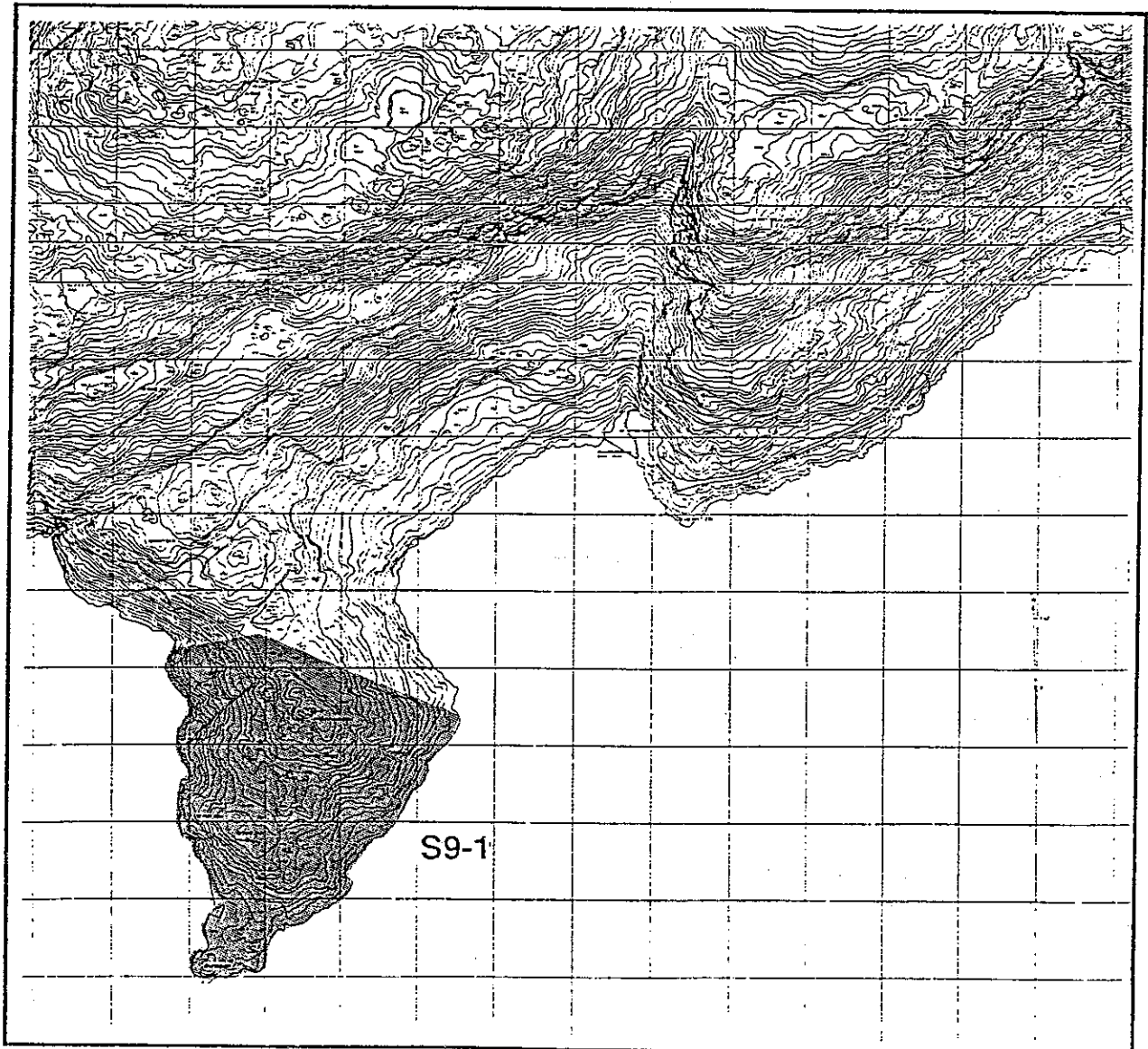


Qaqortoq kommune

lokalplan S9-1

Lokalplanen indeholder byplantillæg

LOKALPLAN FOR OPFØRELSE AF HELIPORT OG TILHØRENDE VEJ.



Teknisk forvaltning marts 1989

Hvad er en lokalplan ?

Den kommunale planlægning består af to plantyper, byplanen og lokalplanen. Disse to plantyper er lovbestemte i henhold til landstingsforordning nr 6 af 19 december 1986. Lokalplanen udarbejdes i henhold til hidtidige regler dvs bekendtgørelse nr 470 af 26 november 1979 indtil en kommuneplan eller par 3 stk 2 planer (midlertidige rammer) er tilvejebragt.

Hvor byplanen udgør det overordnede styringsinstrument, udgør lokalplanen det egentlige gennemførelsesinstrument. Byplanen består af en række rammeområder så som B1, B2, S1 osv med hver sin tilhørende rammebeskrivelse, der angiver bestemmelser for disse områders anvendelse.

Indenfor disse områder er det kommunalbestyrelsens ret og pligt ved større bygge og anlægsopgaver at udarbejde lokalplaner. En lokalplan er som gennemførelsesinstrument bindende for enhver i den forstand, at offentlige myndigheder såvel som privates fremtidige indgreb i bestående forhold skal foretages i overensstemmelse med planen.

Offentlighedsbestemmelser.

I loven er det bestemt at når kommunalbestyrelsen har vedtaget et lokalplanforslag, så skal det offentliggøres før det fremsendes til godkendelse i landsstyret. Dette sker ved at materialet fremlægges til offentlig eftersyn i mindst 3 uger.

Fra offentliggørelsesdatoen er der desuden en frist på mindst 6 uger til at fremkomme med indsigelse eller ændringsforslag til planen.

Denne lokalplan er udført af arkitekt Jørn Skauge
Lollandgade 32, DK 8000 Århus C 0618-5538
planen er fremstillet på Apple Macintosh Computer.

Qaqortoq kommune

LOKALPLAN S9-1

Lokalplan for opførelse af heliport og tilhørende vej

Indholdsfortegnelse:	side
REDEGØRELSEN	
Indledning.	1
Lokalplanens forhold til den øvrige planlægning	1
Byplantillæg	2
Lokalplanens midlertidige retsvirkninger	3
Lokalplanens retsvirkninger	3
Dispensationsmuligheder	3
Lokalplanens godkendelse	4
<i>kortbilag nr 1</i> <i>oversigtskort.</i>	5
<i>kortbilag nr 2</i> <i>mulig fremtidig havn og heliport</i>	6
<i>kortbilag nr 3</i> <i>områdegrænse for rammeområde S9</i>	7
VEDTÆGTSDELEN	
Lokalplanens formål	8
Lokalplanområdets afgrænsning	8
Områdets anvendelse	8
Vejens udformning og placering, P-forhold og belægnings	8
Heliportens sikkerhedsforhold	9
Bebyggelsens omfang og placering	10
Bebyggelsens ydre fremtræden	10
Ubebyggede arealer	10
Afvanding og tekniske anlæg	11
Forudsætninger og ibrugtagning	11
Lufthavnråd	11
Vedtagelsespåtegning	12
<i>kortbilag nr 4</i> <i>lokalplankort over heliportområdet</i>	13
<i>kortbilag nr 5</i> <i>ilokalplaankort m vejanlæg</i>	14

1. INDLEDNING.

Lokalplanen udlægger et område på Hvide Næs til heliport. Området kan rumme nødvendigt areal for heliport med nødvendige tekniske og servicemæssige anlæg, incl hangar, passagerterminal. Lokalplanområdet omfatter også en spærrezone indenfor hvilket der ikke kan opføres bygninger der ikke har med heliportens funktion at gøre. Selve heliporten og dens serviceområde skal indhegnes og arealet udenfor indhegningen er offentligt tilgængeligt rekreativt område indenfor hvilket eventuelle fremtidige udvidelser af heliporten kan foregå

Lokalplanen udlægger også vejforbindelse til heliporten fra den gamle losseplads og de ca 900 meter frem til heliporten, Vejen udlægges i en vejbrede på 6,00 meter og der udlægges en byggelinie langs vejen på 8,00 meter målt fra vejmidten og til begge sider af vejen.

2. LOKALPLANENS FORHOLD TIL DEN ØVRIGE PLANLÆGNING.

Den fortsatte byvækst i Qaqortoq afføder et meget stærkt pres på fly og havnetrafikken til og fra Qaqortoq. Udviklingen medfører at Qaqortoqs placering som centralby i Sydgrønland forstærkes. Dette medfører for lufttrafikkens vedkommende at den nuværende heliport allerede nu og på længere ikke er tidsvarende. I flere år har Grønlandsfly haft problemer på grund af dårlige ind og udflyvningsforhold. Man har kun tilladelse til en daglig flyvning og de mange flyvninger derudover som hidrører fra det øgede passagerertal sker gennem dispensation.

En udbygning af den eksisterende heliport lader sig ikke gøre bl.a pgr af indflyvningsforholdene. Det viser sig også at være hensigtsmæssigt med faststationering af en eller flere helikoptere i Qaqortoq og hangarer til disse vil ikke kunne placeres på den nuværende heliport pgr af manglende plads. Derfor haster det med at få bygget en ny heliport der kan dække byens behov for en lang årrække ud i fremtiden. Kommunens tekniske forvaltning har undersøgt en lang række muligheder for placeringen af en ny heliport. Man har med de forskellige forslag ladet disse høre hos luftfartsmyndighederne og konklusionen er at den foretrukne placering er på Hvide Næs.

Placeringen af heliporten ved Hvide næs medfører samtidig at investeringerne i nyt vejanlæg vil kunne danne grundlag for den fremtidige byudvikling ud langs fjorden. En byudvikling både langs fjorden og ved bugten med mulighed for erhvervsudvikling og ny havn her kan bygges op omkring den nye vejforbindelse. Vejen frem til heliporten fra den nuværende losseplads udgør en strækning på ca 800 -1000 m.

Som det er vist på kortbilag nr 1, vil man kunne disponere for en byudvikling således at områderne kaldet A,E,C og D vil være velegnede for boligbyggeri og kunne rumme ca 680 tæt-lav boliger samt ca 275

fritliggende boliger. Område B der er på ca 4 h.a vil kunne rumme areal for havnebaserede erhverv svarende til ca 200 arbejdspladser.

Heliportvejen placeres i kote ca 10-15 hvorved den kommer på afstand af selve havneområdet og vil derfor ikke genere den interne trafik på havneområdet. Den vil samtidig danne grænse mellem erhvervsområde og boligområde.

Anlæggelse af den nye heliport ved Hvide Næs vil betyde en heliport med særdeles gode beflyvningsforhold. Ved at friholde næsset helt dvs indenfor lokalplangrænsen. (se kortbilag nr 2 og 3) vil indflyvningsvinklen blive meget stor. Ligeledes er området af tilstrækkelig størrelse til at kunne rumme opførelsen af hangarer og heliportbygninger af teknisk art og for passagerer.

Da området byplanmæssigt er beliggende uden for området der dækkes af byplanens hovedstruktur skal der samtidig med denne lokalplan laves et byplantillæg der gennem grænsedragning og beskrivelse udvider byplanens hovedstruktur. Dette sker jvf bekendtgørelse nr 470 af 26 november 1979 om byplaners udformning og indhold.

3 BYPLANTILLÆG.

Byplantillægget omfatter rammerne for det nye serviceområde S9. Rammeområdet omfatter et areal på ca 12 h.a (se kortbilag nr 3)

Rammebestemmelser for S9

a) beliggenhed

Området er beliggende som selvstændigt rammeområde vest for Qaqortoq ved bugten ved Hvide Næs. Rammeområdet omfatter det meste af Hvide Næs halvøen. (se oversigtskort nr 1)

b) Anvendelse.

Området udlægges til service/offentlige formål primært til anlæg for heliport samt bygninger der hører til heliporten

c) Klausuler.

Hele området er klausuleret som indflyvningszone og reserveret heliporten. De gældende restriktioner for dette område skal overholdes. Arealet der rummer restriktioner er omkranset af en spærregrænse SP 7.

d) Sikkerhedsforhold

Der må ikke opføres boliger indenfor spærregrænsen kun bygninger der har direkte funktionel sammenhæng med heliporten.

e). Særlige forhold

Gældende miljøregler skal overholdes.

f). Resterende rummelighed.

Området er på ca 11 h.a. Bebyggelsens samlede etageareal må ikke overstige 20% af områdets areal.

g). Bestemmelser for bebyggelse.

Bebyggelse må maksimalt være 1 etage. Dog må hangarbygninger have den nødvendige højde. Taghældningen på bygninger må max være 30 grader.

h). Tilslutninger, trafik og teknisk forsyning.

Heliporten vejbetjenes fra den nye vej fra den gamle losseplads og frem til heliporten. Opvarmning sker med eget oliefyringsanlæg.

j) Udførte eller planlagte lokalplaner.

ingen.

4. LOKALPLANENS MIDLERTIDIGE RETSVIRKNINGER.

Indenfor lokalplanforslagets områdegrænse må der ikke iværksættes aktiviteter, der vanskeliggør offentlighedens mulighed for indflydelse på planlægningen, eller som foregriber indeholdet i den endelige lokalplan. Efter indsigelsesperiodens udløb kan der under visse omstændigheder gives tilladelse til aktiviteter, der er i overensstemmelse med lokalplanforslagets bestemmelser. Eksisterende lovlige aktiviteter kan fortsætte som hidtidig.

5 LOKALPLANENS RETSVIRKNINGER.

Når lokalplanen er endeligt godkendt træder følgende retsvirkninger i kraft.

Indenfor den endeligt vedtagne lokalplans områdegrænse 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 tilvejebringes en ny lokalplan. Eksisterende lovlige aktiviteter kan fortsætte som hidtil.

6. DISPENSATIONSMULIGHEDER.

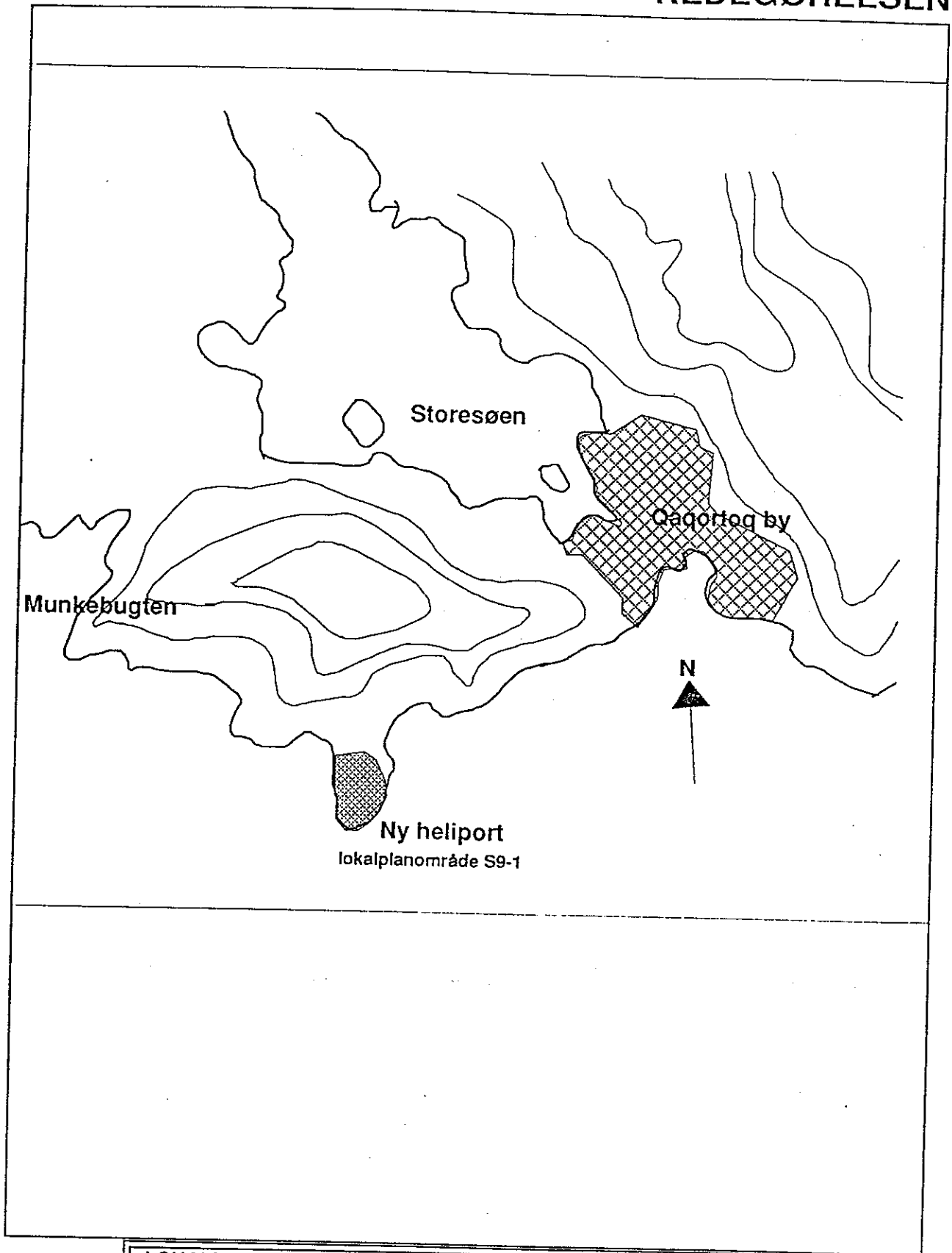
Mindre betydende ændringer fra den godkendte lokalplans bestemmelser

gives af kommunalbestyrelsen, når planens hovedindhold og anvendelse ikke berøres heraf..

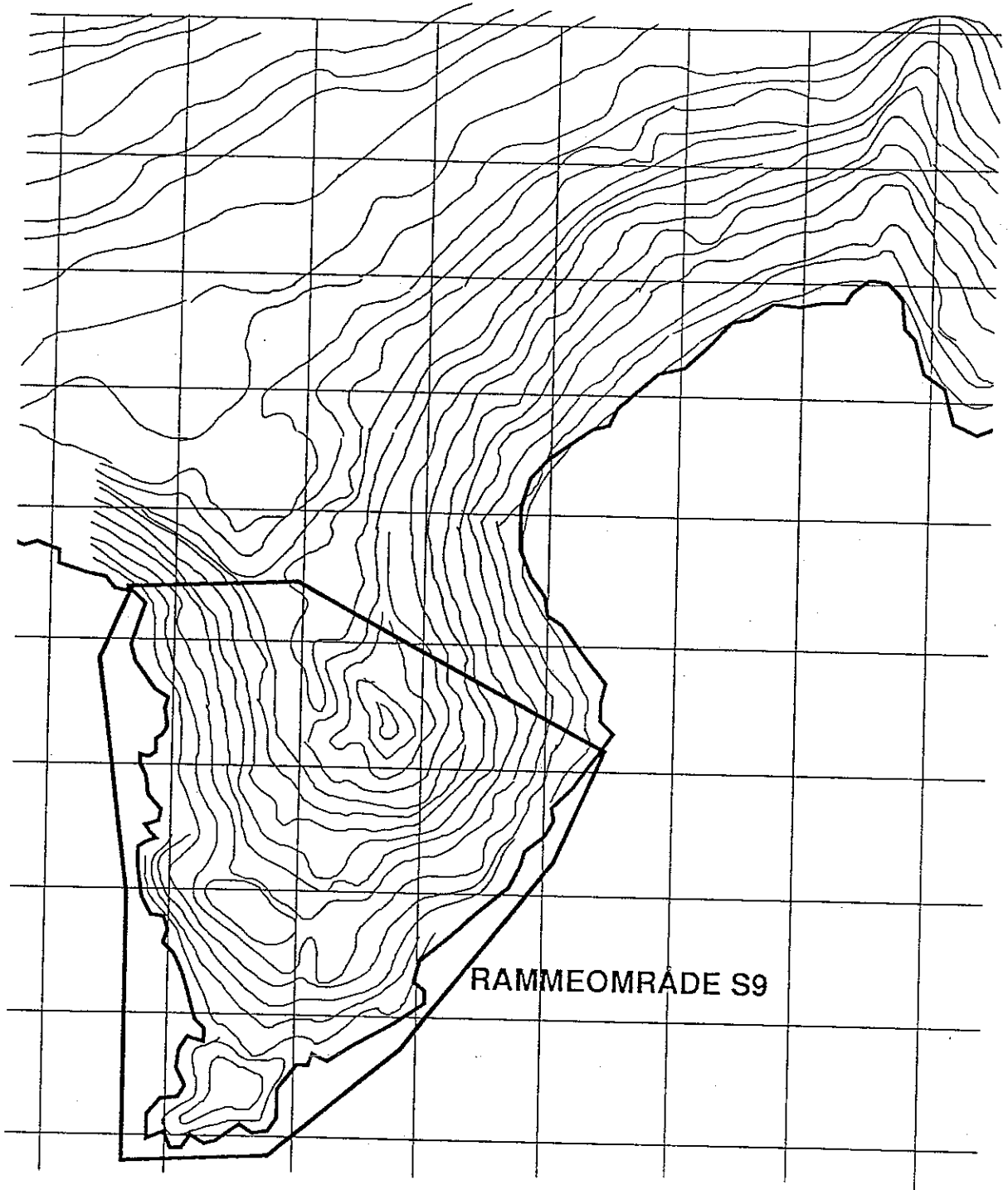
7. LOKALPLANENS GODKENDELSE.


Når kommunalbestyrelsen har vedtaget lokalplanen efter offentliggørelsesfristens udløb skal planen forelægges landsstyret til stadfæstelse (godkendelse)

REDEGØRELSEN

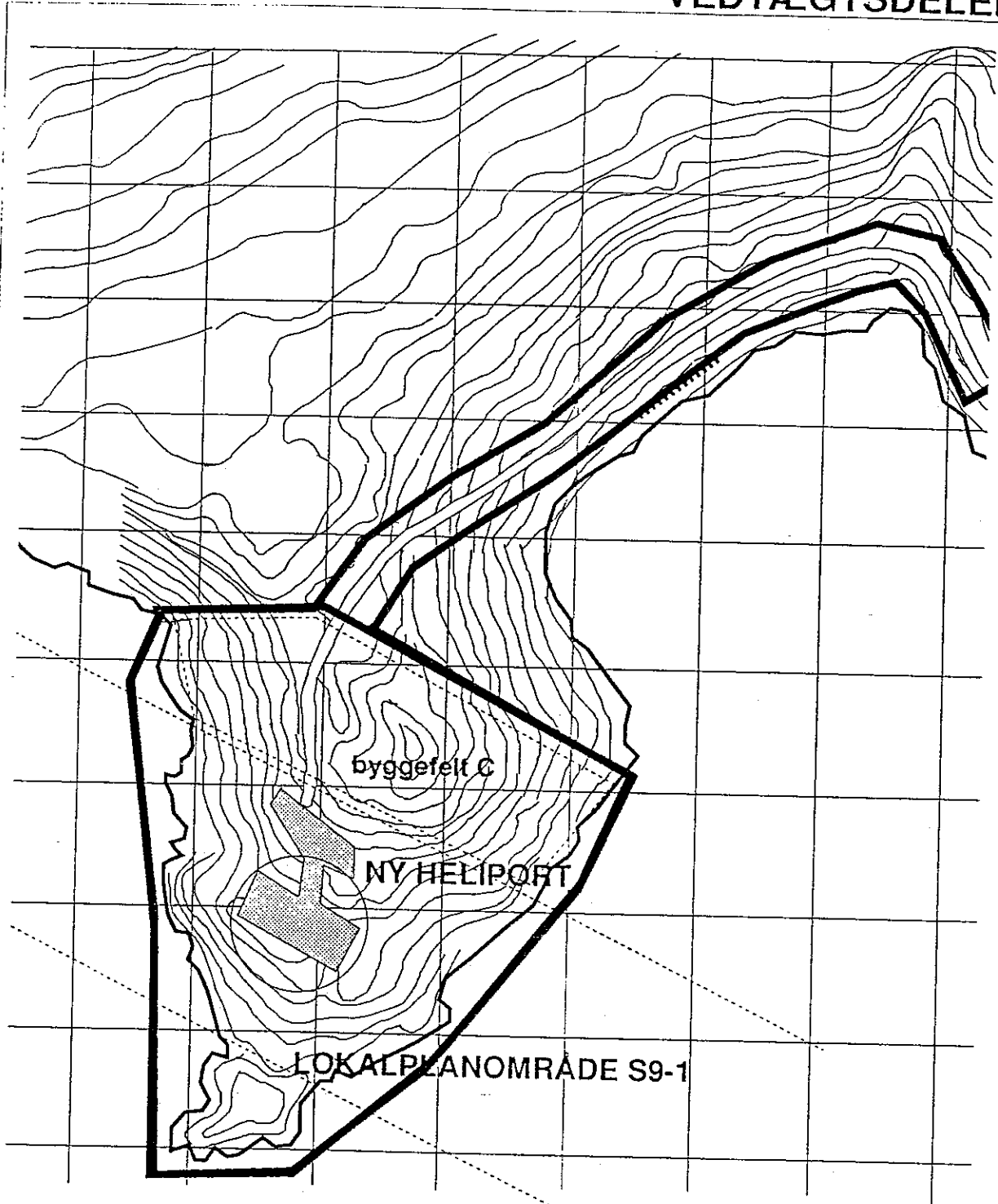



LOKALPLAN S9-1	OPFØRELSE AF NY HELIPORT	1
signaturer	Oversigtskort visende heliport og Qaqortoq by	
QAQORTOQ KOMMUNE	MARTS 1989	KORT NR



LOKALPLAN S9-1	OPFØRELSE AF NY HELIPORT	3
områdegrænse 	områdegrænse for rammeområde S9	
QAQORTOQ KOMMUNE	MARTS 1989	KORT NR

VEDTÆGTSDELEN



LOKALPLAN S9-1	OPFØRELSE AF NY HELIPORT
lokalplangrænse 	Lokalplankort med vejanlæg 1:2000
QAQORTOQ KOMMUNE	MARTS 1989
	5 KORT NR

PAR 1. LOKALPLANENS FORMÅL

stk 1.1 Lokalplanen skal sikre:

at det udlagte areal anvendes til heliport herunder arealer til den permanente tekniske og servicemæssige betjening af heliporten.

at der anlægges nyt vejanlæg for trafik til og fra heliporten mellem den gamle losseplads og heliporten.

PAR 2. LOKALPLANOMRÅDETS AFGRÆNSNING

stk 2.1. Lokalplanområdet afgrænses som vist på kort nr 2 og på lokalplankort nr 3.

stk 2.2 Lokalplanområdet dækker også vejfremføringen som vist på lokalplankort nr 4.

PAR 3. OMRÅDETS ANVENDELSE..

stk 3.1. Lokalplanområdet må kun anvendes til heliport samt de former for erhverv og service der er nødvendige for heliportens drift.

stk 3.2. Der må ikke i lokalplanområdet udøves virksomhed, hvortil der af hensyn til forurening, må stilles betydelige afstandskrav eller andre beliggenhedskrav.

stk 3.3. Området må desuden anvendes til opførelse af virksomhed der har tilknytning til heliporten f.eks hangarer, service og administrationsvirksomhed, tankanlæg, værksteder osv eller som efter kommunens skøn naturligt finder plads i området.

stk 3.4. Selve heliportarealet skal være indhegnet. Arealet udenfor indhegningen skal anvendes som rekreativt areal og der må ikke på arealet udenfor indhegningen etableres andre anlæg udover flyvesikkerhedsmæssige anlæg der er nødvendige for heliportens drift..

PAR 4. VEJENS UDFORMNING OG PLACERING., P-FORHOLD OG BELÆGNINGER

stk 4.1 Vejadgangen til heliporten sker ad den nyanlagte vej der placeres som vist på lokalplankort nr 4.

stk 4.2. Vejens bredde skal være 6,00 meter mellem kronekanterne.

stk 4.3. Der skal ikke være udvidelser i vejens kurver.

stk 4.4. Vejens profil skal være tagformet.

stk 4.5. Mindste radius ved horizontalkurver er 50 meter.

stk 4.6. Vejens længdeprofil skal have en max stigning på 80 o/oo og mindste vertikalkurve er på 375 meter.

stk 4.7. Vejbyggelinien skal være 8 meter fra vejens midte.

stk 4.8. Der må kun indrettes indrettes P-pladser på arealerne mærket P.

stk 4.9. Vejen fra lossepladsen og til heliporten skal være asfaltbelagt

stk 4.10. Helikopterlandingsbanen skal være asfaltbelagt.

PAR 5. HELIPORTENS UDFORMNING OG SIKKERHEDSFORHOLD.

stk 5.1. Heliporten udformes som et rektangulært et start og landingsareal på 30 x 70 meter.

stk 5.2. Omkring dette areal udlægges sikkerhedszone med radius på 55 meter rundt om start og landingsarealet. Indenfor dette område og området i stk 5.1 må ikke forefindes hindringer for start og landing over start områdets niveau.

stk 5.3. Parkeringspladser for fly skal anbringes udenfor sikkerhedszonen.

stk 5.4. Der skal udlægges et nødlandingsområde som et rektangulært område af en bredde på 110 meter og en længde fra centrum af start og landingsarealet på 180 meter.

stk 5.5. I nødlandingsområdet må ikke forefindes hindringer over heliportens niveau og terrænet skal være planeret således at en helikopter i tilfælde af motorbortfald kan foretage landing uden at lide større skade.

stk 5.6. Der udlægges et overflyvningsområde som rektangulært område i forlængelse af nødlandingsområdet i bredde på 110 meter og længde på 170 meter. I overflyvningsområdet må ikke forefindes hindringer over heliportniveau.

stk 5.7. Der udlægges stigeområde som er symmetrisk omkring indflyvningsretningen bredde i en afstand på 35 meter fra landingsarealets centrum og i bredde på 110 meter vinkelret på indflyvningsretningen i helikopterniveau øgende til en bredde af 290 meter i en afstand af 1800

meter fra den indre grænse. I stigeområdet må ikke forefindes hindringer der overstiger et plan med hældning på 1: 40 begyndende ved den indre grænse stigende til 45 meter over heliportniveau.

PAR 6. BEBYGGELSENS OMFANG OG PLACERING.

stk 6.1 Bebyggelsen skal opføres i byggefelt C som vist på okalplankort kortbilag nr 5 efter de sikkerhedsforskrifter som er anført i par 5.

stk 6.2. Kommunalbestyrelsen kan give tilladelse til at flere bygninger senere kan placeres på arealet.

stk 6.3 Bebyggelsens højde må ikke overstige 2 etager eller gives en højde mere end 15 meter..

stk 6.4 For bygninger af særlig betydning for heliportens drift kan kommunalbestyrelsen dispensere fra højdebegrænsningerne under 6.3.

stk 6.5. Som en betingelse for arealtildelinger kan kommunalbestyrelsen forlange at ansøgeren påtager sig at etablere dele af fælles standpladser, veje, parkeringspladser, hegn og lignende af midlertidig og permanent karakter.

PAR 7. BEBYGGELSENS YDRE FREMTRÆDEN.

stk 7.1 Bebyggelsens ydrevægge kan være stålplade, beton eller træ. Den skal have en farveholdning der tilpasser sig byens øvrige huse og farven bestemmes af kommunalbestyrelsen.

stk 7.2. Tagene skal have en hældning på max 30 grader.

stk 7.3 Tagene skal være dækket af sort tagpap.

stk 7.4. Skiltning og reklamering må kun finde sted med kommunalbestyrelsens tilladelse i hvert enkelt tilfælde.

stk 7.5 Bebyggelsen skal fremstå arkitektonisk således at den i sin form, snit og tagflader tilpasser sig landskabets retninger og karakter.

PAR 8 UBEBYGGEDE AREALER

stk 8.1 Heliportområdet skal indhegnes i overensstemmelse med forskrifter herom og kommunalbestyrelsen skal godkende hegnet omkring heliporten.

stk 8.2 Efter kommunalbestyrelsens nærmere anvisning kan der indrettes arealer til oplagring indenfor området.

stk 8.3 Arealer der ikke anvendes til bygninger og anlæg eller er befæstede, skal reableres og holdes pæne og rydelige.

PAR 9. AFVANDING OG TEKNISKE ANLÆG

stk 9.1 Overfladevand herunder tagvand skal bortledes således at der ikke opstår gener for omliggende bebyggelse, veje stier eller ubebyggede arealer.

stk 9.2. Det er ikke tilladt at udlede forurenende vædsker f.eks benzin, gifte eller lignende på arealet i grøfter eller direkte i fjorden .

9.3. Kloakspildevand skal tømmes via kommunal ordning.

PAR 10 FORUDSÆTNINGER FOR IBRUGTAGNING.

stk 10.1 Heliportens støjniveau må ikke føre til en højere støjbelastning end 60 dB i en afstand af 700 meter fra landingsbanens centrum

stk 10.2 Til sikring af 10.1 skal kommunalbestyrelsen hvert år godkende:

- antallet af forventede starter og landinger fordelt på måneder
- de flytyper der normalt må lande og starte i heliporten
- heliportens driftperiode
- flyveje for ind og udflyvning.

PAR 11 LUFTHAVNSRÅD.

stk 11.1 Der nedsættes et lufthavnsråd for heliporten med flg repræsentanter

- 1 fra KNI
- 1 fra Grønlandsfly
- 1 fra øvrige ejere og lejere af bygninger indenfor området
- 1 fra luftfartsdirektoratet
- 3 fra kommunalbestyrelsen.

stk 11.2 Lufthavnsrådet varetager samordningen af interesseerne indenfor lufthavnes område b.la ved at udtale sig om ansøgninger om arealtildeling og udtale sig om bygge og anlægsvirksomhed samt udfærdige

driftsoversigter til godkendelse i henhold til par 10.

PAR 12 VEDTAGELSESPÅTEGNING.

Lokalplanforslaget er vedtaget af kommunalbestyrelsen
d.....1989




Henrik Lund
borgmester



JENS SKÆRLUND
Souschef

Leif Ellebæk
kommunaldir.

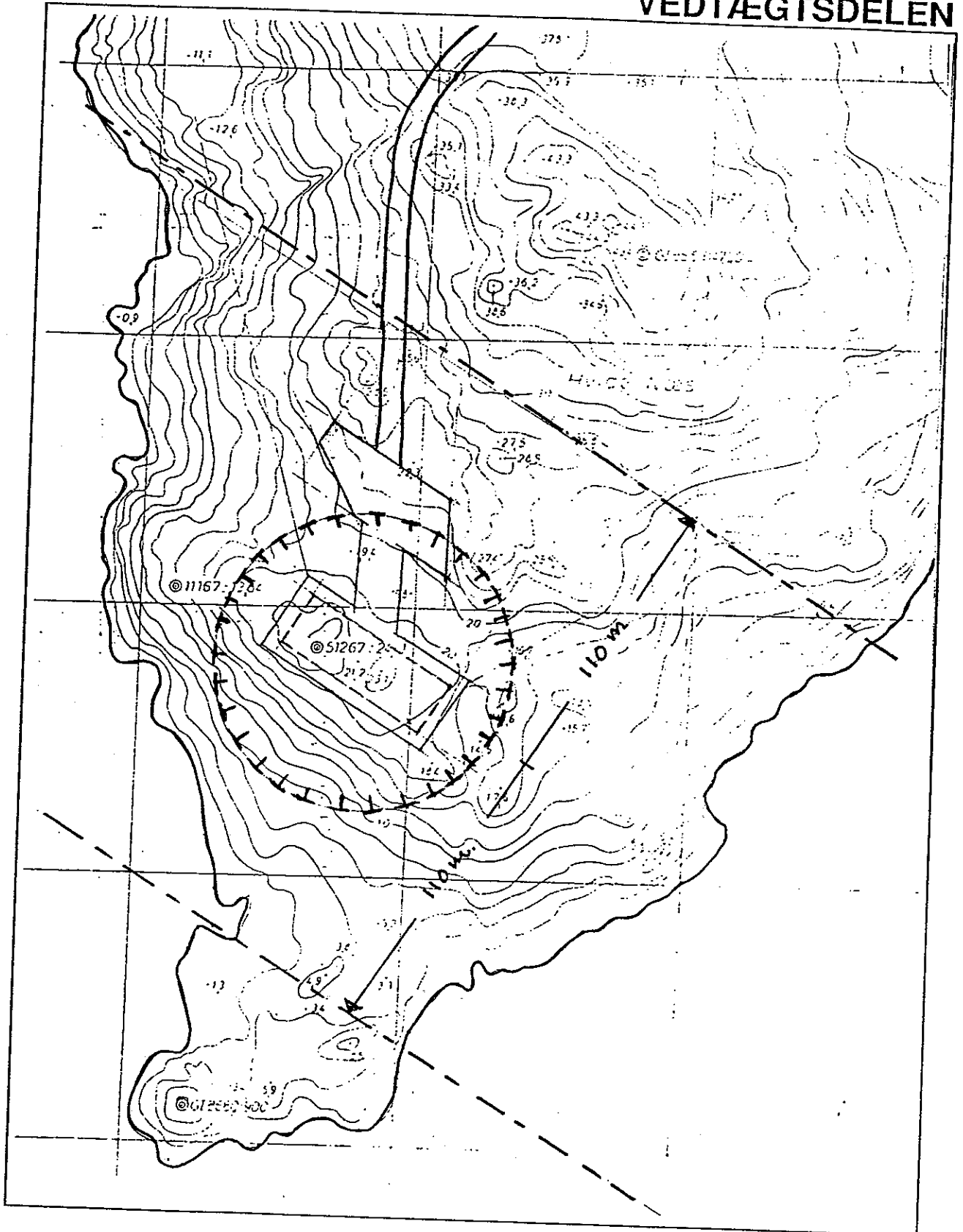
Lokalplan S9-1 er endeligt vedtaget af kommunalbestyrelsen
d.....1989



Henrik Lund
borgmester

Leif Ellebæk
kommunaldir.

VEDTÆGTSDELEN



LOKALPLAN S9-1		OPFØRELSE AF NY HELIPORT	
signaturer		Heliporten m sikkerhedsforhold	
sikkerhedszone			
nødlandingszone			
-----		4	
QAQORTOQ KOMMUNE			
		KORT NR	
		MARTS 1989	