



## Friluftslivets fellesorganisasjon

Adresse: Nedre Slottsgate 25, 0157 OSLO  
Telefon: 23 31 09 80, Telefaks: 23 31 09 89, E-post: [post@frifo.no](mailto:post@frifo.no), [www.frifo.no](http://www.frifo.no)  
Org. nr.: 971 262 834, Kontonr: 7154.05.51671

---

**Luftfartstilsynet**  
**Postboks 8050 Dep**  
**0031 Oslo**

**Dato, 17.3.2004**

### **VEITASTROND HELIKOPTERPLASS, KALDA-KARI – KLAGE PÅ VEDTAK**

Vi viser til Luftfartstilsynets konsesjon datert 24.2.2004 for Veitastrond helikopterplass, Kalda-Kari – konsesjon til å anlegge, inneha og drive landingsplass, gitt til AS Kalda-Kari (ueb).

Friluftslivets fellesorganisasjon, FRIFO påklager med dette det aktuelle konsesjonsvedtaket til Samferdselsdepartementet.

Friluftslivets fellesorganisasjon (FRIFO) representerer de 12 største friluftslivsorganisasjonene i Norge med til sammen vel ½ million medlemskap. En av hovedoppgavene for FRIFO er å ivareta allemannsretten og det enkle og naturvennlige friluftslivets vilkår i Norge.

#### **SØKNADEN**

AS Kalda-Kari (ueb) har søkt (12.10.2003) om konsesjon for å anlegge og drive Veitastrond helikopterplass, Kalda-Kari. Den omsøkte landingsplassen er lagt 10 meter utenfor grensa til Jostedalsbreen nasjonalpark. Formålet med helikopterplassen er å fly turister fra Veitastrond til Kalda-Kari der det skal anlegges et servicebygg for å ta hånd om turistene. Fra servicebygget skal turistene tilbys servering og ulike aktiviteter som hundekjøring og enkel brevandring etc.

#### **KONSESJONEN**

I mangel av en klar tilrådning fra fylkesmannen og kommunen i deres høringsuttalelser har Luftfartstilsynet foretatte en avveining av de ulike hensyn som ligger i saken.

Luftfartstilsynet har på den ene side forståelse for hensynet til uberørt natur og folks rett til ferdsel på steder uten motorstøy. På den annen side ser Luftfartstilsynet at prosjektet kan tilføre den fraflytningstrua bygda nye arbeidsplasser, både direkte og avledet gjennom økt turiststrøm.

Selv om høringsuttalelsene fra fylkesmannen og kommunen ikke gir noen klare tilrådninger, har Luftfartstilsynet lagt vekt på innholdet i uttalelsene som etter Luftfartsverkets oppfatning heller i retning av å gi konsesjon.

Luftfartstilsynet har derfor i brev at 24.2.2004 gitt AS Kalda-Kari (ueb) konsesjon i medhold av Lov om luftfart (luftfartsloven) § 7-5 til å drive Veitastred helikopterplass, Kalda-Kari. Konsesjonen innebærer at AS Kalda-Kari kan gjennomføre 180 flybevegelser i uka og til sammen 4000 flybevegelser i året til eller fra denne helikopterplassen.

## **BEGRUNNELSE FOR KLAGEN**

### **Innledning**

Den generelle samfunnsutvikling fører til et stadig sterkere press på naturen. Mulighetene for å drive friluftsliv svekkes kontinuerlig ved at attraktive naturområder reduseres i størrelse og kvalitet, og gjenværende områder gjøres vanskeligere tilgjengelig. Blant annet har inngrepsfrie naturområder i Norge blitt redusert dramatisk i løpet av de siste 100 årene som følge av ulike typer utbygginger og inngrep. Dessverre fortsetter denne utviklingen, og FRIFO mener derfor det nå er svært viktig at vi tar vare på de naturverdiene som fortsatt finnes, både i og utenfor inngrepsfrie områder, blant annet for å ivareta friluftslivet som er en del av norsk kulturarv og som en del av det helseforebyggende arbeidet i Norge.

For ivareta det enkle og naturvennlige friluftslivet i Norge mener FRIFO at det er et mål å hindre nye naturinngrep og å redusere motorferdsel i utmark til et minimum. Etter FRIFOs syn er derfor Kalda-Kari en meget viktig og prinsipiell sak som åpenbart vil kunne danne presedens i liknede saker i framtida. Konsekvensene av en slik konsesjon vil derfor vær mye større med hensyn til framtidig norsk naturforvaltning enn kun denne isolerte saken.

### **Lover og forskrifter**

Den omsøkte landingsplassen for helikopter må ha tillatelse etter Lov om luftfart § 7-5. I § 7-6 heter det at konsesjon bare må gis når det finnes forenelig med allmenne hensyn.

Den omsøkte landingsplassen for helikopter trenger ikke tillatelse etter Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven), jf § 2, siste ledd, når tillatelse etter luftfartsloven er gitt. Formålet med motorferdselloven er imidlertid ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.

I følge motorferdselloven kan kommunestyret gi forskrift om adgang til landing og start med luftfartøy på bestemte steder i utmark og vassdrag, jf § 5, bokstav a. Det er imidlertid ikke adgang til å legge ut til landingsplasser fjelltopper, utsiktspunkter, breer og andre liknende steder, som bare har interesse i forbindelse med helikopterskiing, for kortvarig opphold, som utgangspunkt for dagsturer, eller liknende formål, jf § 1, siste ledd i "Forskrift om bruk av kommunens myndighet, forbund mot helikopterskiing og liknende", med hjemmel i motorferdselloven.

FRIFO mener at Storting og regjering gjennom motorferdselloven og dens forskrifter har gjort en samfunnsmessig helhetsvurdering av motorferdsel i utmark, der både hensynet til naturmiljøet og allmenne hensyn er vurdert. Som resultat av denne helhetsvurderingen er det i forskriften om forbund mot helikopterskiing og liknende, (jf avsnittet over) satt et klart forbund mot den aktiviteten som landingsplassen på Kalda-Kari skal brukes til.

Med denne bakgrunnen mener FRIFO at en konsesjonsbehandling etter § 7-5 i luftfartsloven må legge intensjonene i motorferdselloven med dens forskrifter til grunn. I motsatt fall vil luftfartsloven kunne brukes til å undergrave intensjonene i motorferdselloven, noe Storting og regjering neppe har ment skal være tilfelle.

Selv om landingsplassen nå er trukket 10 meter utenfor nasjonalparkgrensen vil FRIFO også minne om § 1 i naturvernloven (som bør gjelde all naturforvaltning) der det heter: "Naturen er en nasjonalverdi som må vernes. Naturvern er å disponere naturressursene ut fra hensynet til den nære

samhørighet mellom mennesket og naturen, og til at naturens kvalitet skal bevares for fremtiden. Enhver skal vise hensyn og varsomhet i omgang med naturen. Inngrep i naturen bør bare foretas ut fra en langsiktig og allsidig ressursdisponering som tar hensyn til at naturen i fremtiden bevares som grunnlag for menneskenes virksomhet, helse og trivsel.”

### **Politiske føringer og signaler om norsk naturforvaltning**

Det har kommet en rekke politiske føringer og signaler som FRIFO mener må få betydning for behandlingen av denne saken. Dette gjelder føringer og signaler for norsk naturforvaltning generelt og føringer og signaler som er gitt i denne saken. Vi vil nedenfor ta for oss noen eksempler på dette.

”Verdenskommisjonen for miljø og utvikling” (Brundtland-kommisjonen) understreket i sin rapport i 1987, at det er avgjørende for framtidig utvikling at mangfoldet i levende natur bevares. Dette ble også et sentralt tema under FNs Konferanse for miljø og utvikling (UNCED) i Rio de Janeiro i 1992. Etter 1992 har det derfor blant annet blitt lagt fram en rekke Stortingsmeldinger som fokuserer på viktigheten av bærekraftig utvikling og bevaring av biologisk mangfold. Dette gjelder blant annet følgende meldinger: St meld nr 58 (1996-97) *Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling. Dugnad for framtida*, St meld nr 39 (2000-2001) *Friluftsliv. Ein veg til høgare livskvalitet*, St meld nr 25 (2002-2003) *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand* og St meld nr 1 (2004-2004) *Nasjonalbudsjettet 2004*.

I for eksempel St meld nr 39 (2000-2001) *Friluftsliv. Ein veg til høgare livskvalitet*, heter de blant annet: ”Det er grunn til å sjå alvorlig på ei utvikling i retning av at sentrale friluftsområde og viktige nærrekrasjonsområde blir utsatt for aukande støy også frå flytrafikk.”

I revidert nasjonalbudsjett i 2003 la regjeringen etter henstilling fra Stortinget fram utredningen ”Fjellområdene – bruk, vern og verdiskapning. I denne utredningen heter det blant annet: ”Økende motorferdsel er i ferd med å redusere fjellområdenes kvalitet som turistobjekter, både innenfor og utenfor verneområdene. Undersøkelser viser at stillheten for mange fjellbrukere, ikke minst utenlandske turister, er noe av det som er unikt ved norsk natur. Det er derfor nødvendig å skjerme viktige friluftslivsområder mot støy fra kjøretøy på bakken, småfly og helikoptre.”

Kalda-Kari-saken har to ganger tidligere blitt behandlet på øverste politiske nivå. Under denne behandlingen har blant annet følgende blitt uttalt:

I en pressemelding 27.12.1999 fra Miljøverndepartementet ved daværende statssekretær Jesper W. Simonsen heter det: ”Nasjonalparkene våre er juvelen i norsk natur og skal sikres for fremtiden. Det omsøkte prosjektet kan ikke aksepteres verken innenfor en nasjonalpark eller i våre fjellområder for øvrig.”

I Stortinget 29.5.2002 sier sittende miljøvernminister Børge Brende at prosjektet omfatter ”frekvent støyende helikoptertrafikk” og derfor strider mot verneintensjonene. Han legger også til at ”.... et slikt prosjekt heller ikke ville kunne gjennomføres utenfor nasjonalparken på grunn av motorferdselloven bestemmelser.” Selv om luftfartsloven overstyrer motorferdselloven i denne saken mener FRIFO at de politiske signalene fra miljøvernministeren her er klare.

Som det går fram av disse eksemplene er det gitt signaler om forvaltningen av norsk natur generelt og klare signaler og føringer i denne saken spesielt, som etter FRIFO vurdering klart går mot at det blir gitt konsesjon i denne saken. FRIFO mener derfor dette må legges til grunn i behandlingen av denne saken.

**Næringsutvikling**

FRIFO har forståelse av behov for næringsutvikling i distriktene. Vi er også positive til at naturkvalitetene som nasjonalparkene representerer kan brukes i den sammenheng. Vi vil imidlertid understreke at næringsutviklingen ikke må gå på bekostningen av de kvalitetene som er vernet. Det er der viktig at det også i randsonen til verneområder tas hensyn som sikrer verneverdiene for framtida.

FRIFO vil i denne sammenhengen også vise til de føringer som er gitt i revidert nasjonalbudsjett i 2003 i utredningen "Fjellområdene – bruk, vern og verdiskapning.

**KONKLUSJON**

FRIFO mener at en konsesjonsbehandlingen om landingsplass på Kalda-Kari i medhold av luftfartsloven er en meget viktig prinsipiell sak, som vil ha konsekvenser for norsk naturforvaltning langt ut over denne konkrete saken.

FRIFO mener at intensjonene i motorferdselloven med tilhørende forskrifter også må gjelde i behandlingen av konsesjonssøknader etter luftfartsloven.

FRIFO mener at de politiske føringene og signalene som er gitt om forvaltning av norsk natur må ligge til grunn i behandlingen av denne type konsesjonssøknader etter luftfartsloven.

FRIFO har forståelse for behovet for næringsutvikling distriktene. Vi vil imidlertid understreke at næringsutviklingen ikke må gå på bekostningen av de kvalitetene som er vernet.

FRIFO klager derfor på Luftfartsverkets vedtak om konsesjon i denne saken, og henstiller om at vedtaket omgjøres i tråd med de intensjonene som ligger i lovverk og politiske føringer og signaler om forvaltning av norsk natur.

**Vennlig hilsen****Friluftslivets fellesorganisasjon****Harald Tronvik**  
generalsekretær**Hans Erik Lerkelund**  
fagkonsulent**Kopi:**

Miljøverndepartementet  
Direktoratet for naturforvaltning  
Fylkesmannen i Sogn og Fjordane  
Luster kommune  
AS Kalda-Kari