

Referat - Mekling – fredag 26. november 2021 (Digitalt)

Detaljregulering for Skullbru boligområde – Vestvågøy kommune

Deltakere:

STATSFORVALTEREN

Tom Cato Karlsen

Monica Iveland

Sten Bruås

Tilde Nygård

Lill Hildonen

assisterende statsforvalter

seniorrådgiver Klima- og miljøavdelinga

underdirektør Klima- og miljøavdelinga

seniorrådgiver Kommunal- og beredskapsavdelinga

VESTVÅGØY KOMMUNE

Remi Solberg

Anne Sand

Kjell Idar Berg

Martin Reigstad

Rita Iren Nystad

Ordfører

Varaordfører

Kommunedirektør

Arealplanlegger

AVINOR

Einar Merli

Jan A. Marheim

Mette Krokstrand

Draagen, Lars

Arealplanlegger

Seniorrådgiver fly- og helikopterstøy

Seniorrådgiver flyplassutforming

Prosjektleder

1. Innledning til meklingen

Statsforvalteren ønsket velkommen og redegjorde for bakgrunnen for meklingsmøtet.

Vestvågøy kommune har anmodet om mekling i forbindelse med Avinors innsigelse til detaljregulering for Skullbru boligområde fremmet i samordnet uttalelse den 8. januar 2021.

Videre ble det orientert om meklingsinstituttet, som har til hensikt å finne planløsning som kommunen kan egengodkjenne.

Det ble enighet om å gjennomføre meklingen i henhold til agenda i møteinnkallingen.

2. Åpningsinnlegg fra Vestvågøy kommune

Kommunen gjorde rede for planforslaget for Skullbru boligområde beliggende langs E10, 1,5 km nord for Leknes lufthavn. Planområdet har nærhet til Leknes sentrum og er forsynt med teknisk infrastruktur med gang/sykkelvei til skole. Planforslaget omfatter en utvidelse av eksisterende boligområde med ca 20 nye boliger, de fleste eneboligtomter.

Området har vært avsatt til boligformål i kommuneplanens arealdel av 2009 og planstatusen ble videreført i revidert kommuneplan vedtatt mai 2020. Kommunen har befolkningsvekst og det er bred politisk enighet om tilrettelegging for boliger på Leknes.

Avinors innspill til planarbeidet i 2019 ble gitt med bakgrunn av dagens situasjon for Leknes lufthavn. Innsigelsen fremmet 18.12.2020 ble avgitt på bakgrunn av nye konfliktpunkter som har oppstått som følge av planene for en ny flyplass for Lofoten på Leknes.

Kommunen har i utgangspunktet forståelse for at planforutsetninger kan endre seg fra planen hadde oppstart i 2019. Gitt planstatusen for område og behovet for boligområder sentralt på Leknes, har kommunen vedtatt å gå til mekling for å få avklart den nærmere begrunnelsen for innsigelsen. Det etterspørres dokumentasjon for innsigelsen med hensyn til hinderflatekart og støysonekart.

Kommunen er innstilt på gjennom dialog å komme Avinor i møte samtidig som kommunen ønsker å legge til rette for boliger i nærhet til Leknes sentrum. Det vises til at Vestvågøy kommune har en positiv befolkningsvekst.

Kommunen går til mekling for å få en avklaring fra Avinor på om deler av planområdet kan bygges ut, mens de delene som blir mest berørt av utvidet flyplass tas ut.

For øvrig ønsker kommunen en tettere dialog med Avinor i forbindelse med byplanen slik at en ikke havner i samme situasjon med uavklarte planforutsetninger. Videre ønsker kommunen å bli orientert om hvordan Avinor aktivt jobber med planen for utvidelse, jf hvor godt innsigelsen er forankret.

3. Avinors redegjørelse for innsigelsen

Fremtidig lufthavnstruktur i regionen har vært analysert i flere NTP prosesser.

Avinor og Statens vegvesens innspill til NTP 2022-2033 bygger på at flyplassløsning og veg må ses sammenheng. Anbefalt løsning innebærer ny storflyplass på Leknes, nedleggelse av Svolvær lufthavn og utbedring av veiforbindelsen mellom Leknes og Svolvær. Løsningen er samfunnsøkonomisk lønnsom, og vil i tillegg gi utvikling og nytte for befolkning og næringsliv ved at direkteforbindelsen til Oslo bli raskere og billigere.

Nytten av storflyplass øker jo raskere vegforbindelsen realiseres. Vegtiltaket vil også styrke en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Til tross for at vegtiltakene isolert sett er samfunnsøk ulønnsomme bør de inkluderes i en samlet pakke. Dersom en på grunn av finansielle, eller andre årsaker, ikke finner å kunne prioritere «samlet pakke», anbefales en vegløsning som støtter opp under storflyplass på Leknes på sikt.

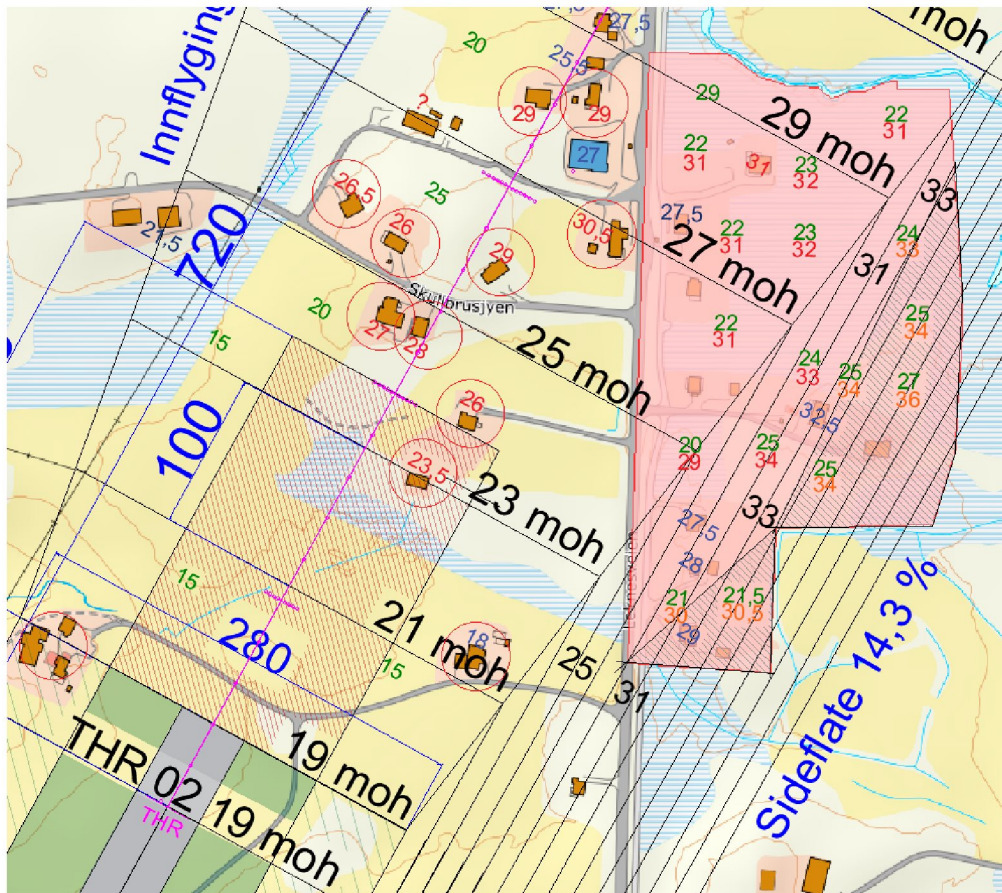
Terrengforholdene rundt Leknes lufthavn er krevende, og forutsetningen for anbefalt løsning baserer seg på en godkjent kurvet innflygning. Det knytter seg imidlertid usikkerhetsmomenter om den endelige plasseringen.

Avinor gjorde rede for at ny storflyplass på Leknes ikke ble prioritert i NTP 2022-2033. Behandlingen i Samferdselskomiteen viser enighet om at utbedring av E10 må prioriteres og at endring lufthavnstrukturen må avventes. Ny storflyplass på Leknes må likevel fortsatt holdes åpen men Avinor jobber ikke per nå aktivt med prosjektet.

Det har oppstått to konfliktpunkter med planforslaget for Skullbru:

Hinderflater

Avinor presenterte en illustrasjon som viser hinderflater for mulig rullebane som forlenges nordover til 2400 m lengde.



Terskelhøyde mot nord inntil rullebanen vil ligge på 19 moh, deretter stigende mot nordøst til 21, 23, 25 og 27 moh. I sideflaten østover ligger hinderflaten på 25 moh nærmest rullebanen, deretter stigende med 14,3 % til 45 moh. (Høydene lenger øst i sideflaten er ikke tallfestet på skissen. Sideflaten er heller ikke tegnet opp videre øst for planområdet).

I tillegg kommer krav om 60 meter friskt fra lysrekka (cerice linje).

Utarbeidet illustrasjon viser eksisterende boligers høyde sett i forhold til hinderflata. Boliger vist med rød ring bryter hinderflata. Boliger med blå høydeangivelse er ok.

Bare i de skraverte områdene i sørøstlig del av planområdet kan det bebygges med 9 m høyde.

Med utgangspunkt i eksisterende terreng og 9 m byggehøyde, viser illustrasjonen hvilke bygninger i planen som bryter hinderflaten (røde tall). For de øvrige områder kan byggverk bare kunne ha høyde på 4 meter.

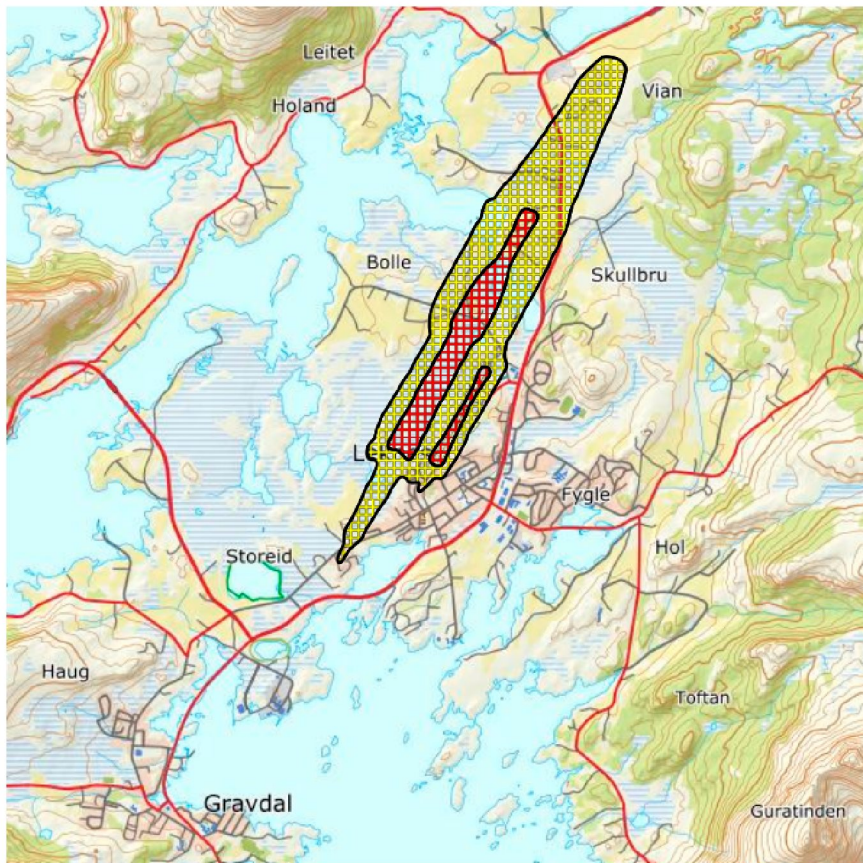
Støy

Avinor er pålagt å foreta støykartlegging hvert 10. år. Det ble i 2018 foretatt støykartlegging for perioden 2018 – 2029 i henhold til støyretningslinje T-1442. Rapporten og flystøysonekartet er

oversendt Vestvågøy kommune og viser hvilken støybelastning lufttrafikken er beregnet å ville påføre områdene rundt flyplassen fram til 2029. Kommunen ble bedt om å legge støysonekartet til grunn for sin arealdisponering og byggesaksbehandling i områder hvor flystøy kan få betydning.

Det er utarbeidet flystøysonekart med dagens plassering og trafikk, og fremtidig plassering med jetfly. Kartleggingen er foretatt iht forurensningsloven med fastsatte kartleggingsgrenser.

Støysonekartet viser støysituasjon på uteområdene, mens gjeldende støykrav omfatter både innendørs støy (35 desibel) og støy på uteoppholdsarealer. Kartleggingen viser at flere boliger må innløses som følge av innendørs støy over 42 desibel.



Støysonekartet viser at dagens rullebane og trafikk ikke er problematisk for planlagt boligområde.

Framtidige boliger må imidlertid vurderes mot framtidig støysituasjon, og prognosen viser at boliger blir liggende i grenselandet mellom gul og rød sone. Enkelte boliger blir også liggende i rød støysone.

Avinor presiserer at det knytter seg usikkerhet om aktivitet og flytype som til grunn for støyberegningen.

Statsforvalterens miljøvernavdeling bemerker at i henhold til støyretningslinjene skal det utvises varsomhet med å tillate boligbebyggelse i gul sone grunnet kravene til uteoppholdsarealer. Videre vil grenseverdiene skjeperes når veitrafikkstøy tas med i beregningen. Eksisterende boliger som blir liggende i rød støysone kan bli innløst.

4. Dialog om løsninger

Utgangspunktet er at planene for ny flyplass og utvidelse av flystripa gjør at bare en begrenset del av planområdet lar seg realisere dersom en legger 9 meters byggehøyde til grunn. Alternativ kan muligens 1 etasjes bebyggelse realiseres.

Hele planområdet vil bli liggende i gul flystøysone, og mot grensen til rød sone.

Det knytter seg imidlertid usikkerhet til den endelige plasseringen av rullebanen. Avinor viser til at terrengforhold tillater ikke forskyving av rullebanen lenger sør.

Dette medfører også betydelig usikkerhet om realisering av boliger som ligger i planforslaget.

Vestvågøy kommune stiller spørsmål ved om hele planområdet vil bli liggende i gul flystøysone. Dette bekreftes av Avinor.

Dette medfører at en eventuell utvikling av boliger i det skraverte område som ivaretar hinderflatene, likevel vil bli støyutsatt og få dårlige bokvalitet.

Mekler finner det vanskelig å skissere en planløsning å komme til enighet om.

Vedtak av planforslaget vil kunne få konsekvenser for realisering av framtidig flyplass, men det er også flere usikkerhetsmomenter som presisert fra Avinors side.

Også siden det knytter seg usikkerhet med hensyn til realisering av flyplassen er det vanskelig å gi noen anbefaling.

Vestvågøy kommune må vurdere planforslaget opp mot innsigelsen og slik den er begrunnet.

Det vil være opp til det politiske skjønn å avgjøre hvorvidt det bør iverksettes utbygging på Skullbru som kan få konsekvenser for realisering av framtidig flyplass på Leknes.

Fra kommunens side uttrykkes det et stort behov for forutsigbarhet i framtidige plansaker, og det ønskes tett dialog med Avinor i forbindelse med båndlegginger i Byplanen som er under utarbeidelse.

5. Statsforvalterens oppsummering

Det ble ikke oppnådd enighet om en planløsning som kommunen kan egengodkjenne.

Det var heller ikke grunnlag for en redusert planløsning.

Dette medfører at innsigelsen består og kommunen må ta saken tilbake til Kommunestyret for sluttbehandling.

Når det foreligger en innsigelse vil et eventuelt positivt planvedtak i kommunen måtte oversendes Kommunal- og distriktsdepartementet for endelig avgjørelse.

