

Referat

DIALOGMØTE MED AVINOR OM INNSIGELSER TIL KYSTSONEPLANEN FOR TROMSØREGIONEN

Når: Torsdag 07.04.2022 Kl.: 09:00 – 10:00

Hvor: Teams

Hvem: Avinor: Einar Merli, Jan Andersen

Balsfjord kommune: Dag Tørstad

Tromsø kommune: Erik Eidesen, Ingrid Berthinussen (prosjektleder)



Agenda	Oppsummering
Velkommen	Prosjektleder ønsket velkommen og orienterte kort om innsigelsene som er mottatt fra Avinor ifbm høringen av Kystsonoplanen for Tromsøregionen.
Avinors bakgrunn for innsigelser	<p><u>Risiko for birdstrik</u></p> <p>Avinors innsigelser er hverken begrunnet eller belagt med et kunnskapsgrunnlag. Det er en forventning om at Avinor fremskaffer nødvendig dokumentasjon som underbygger deres krav/innsigelser. Det er et krav som stilles til alle andre.</p> <p>Det finnes ikke noe kunnskap rundt dette spørsmålet. Det som finnes av kunnskap om akvakultur og fugl, er utelukkende fokusert rundt hvilken skremmeeffekt akvakultur har på fugl. Det finnes ingen kunnskap om akvakultur tiltrekker fugl og omfanget av dette.</p> <p>I Brønnøysund gikk tilsvarende innsigelser til kystsonoplanen opp til departementet som ga Avinor medhold inntil det foreligger et kunnskapsgrunnlag. KDD har gjennom vedtak knyttet til Brønnøysund (7 km) akseptert at det er en risiko og at det inntil det foreligger et kunnskapsgrunnlag så skal kravet til Avinor ivaretas. Avgjørelsen var endelig 25.06.2021.</p> <p>Lokalitetene det er gitt innsigelse til ligger innenfor flyrestriksjonssonen, men over 20 km fra flyplassen i Tromsø. Det er innflygningssonene Avinor mener er risikoutsatt. Områdene er pekt på som lavtflygningsområder.</p> <p>I følge Avinor er områdene vurdert ut fra de nødprosedyrene som ligger i sikkerhetsprosedyrene som ligger i sundene på vei inn/ut fra lufthavnen. Fly med feilfunksjon vil ofte legge seg i spesielle områder som er forhåndsbestemt. Det er høy trafikk tetthet rundt Tromsø lufthavn. På grunn av topografien er de sikre områdene over vannarealene i de sundene inn mot Balsfjorden, Straumsfjorden og Grøtsundet – og her snakker man om lave flyhøyder som er kritisk for birdstrik. I disse områdene ønsker Avinor at risikoen er så liten som mulig.</p>

	<p>Avinors plikt til å ha kontroll på risikobildet i lufthavnenes nærområde. I veiledningsmateriale gitt fra lovgiver beskrives det omtrent ut til 13 km fra lufthavna. I utgangspunktet legger de seg på 7 km basert på mangelfull kunnskap.</p> <p>I Tromsø er det topografien som gjør at laftflygningen foregår mye lengre ut fra flyplassen enn f.eks. ved Brønnøysund der de stort sett går ut over åpent hav og når de er 7 km ut fra flyplassen er de over åpent hav.</p> <p>Det må dermed etableres et kunnskapsgrunnlag som grunnlag for å svare ut / modifisere innspillene til Avinor.</p> <p>Avinor peker på tiltakshaver som ansvarlig.</p> <p>Avinor ønsker også å være en del av høringsprosessen knyttet til klarering av lokalitetene etter Akvakulturforskriften, når det gjelder disse lokalitetene.</p> <p>Avinor har i støpeskjeen en type veileder som vil beskrive hvordan tiltakshaver og kommune skal forholde seg til det. Regelverket er relativt nytt også for Avinor. Det kom i 2018. Ny luftfartslov handler ikke bare om sikkerheten innenfor flyplassområdet men også om området rundt.</p>
<p>Diskusjon</p>	<p><u>Kommunene</u>: Avinor er pålagt å kartlegge, rapportere og anskaffe fornuftige driftsrammer for andre parter, rundt sine egne sikkerhetsregler, ref. for eksempel, flystøy. Her kartlegger Avinor og melder inn til kommunene og så legger kommunene til grunn at dette er det vi skal følge. Det stilles spørsmål ved at Avinor ikke har samme forhold til å skaffe kunnskap knyttet til birdstrike ettersom dette er innenfor fagområdet til Avinor. Her har man mulighet til å kartlegge og melde inn begrensninger til kommunene, som de må følge. Det vises her til at Avinor også kommer med innsigelser på små reguleringsplaner der ansvaret legges på tiltakshaver. Spørsmålet er om ikke dette er en del av det arbeidet som Avinors på de respektive flyplassene faktisk skal kunne kartlegge og spille inn til de enkelte kommunene som et rammevilkår. Er det virkelig slik at det er tiltakshaver som skal kartlegge vilkårene for Avinor sin virksomhet?</p> <p>Hvis det pålegges den enkelte kommune og tiltakshaver i hele Norge å kartlegge dette, så er det ganske så sannsynlig at det blir stort sprik i vilkår og veiledere fra kommune til kommune. I stedet kunne Avinor sørge for en landsdekkende, statlig, sektoriell tilnærming til dette. Kommunene foreslår derfor at Avinor foretar kartleggingen og legger rammevilkår for kommunene på samme måte som det gjøres for flystøy.</p> <p><u>Avinor</u> mener det er mer komplisert med birdstrike enn med flystøy, blant annet pga endret arealbruk der man ikke kjenner konsekvensen av tiltaket før det er gjennomført. De har igangsatt et arbeid med å lage en standard for risikoanalyse knyttet til birdstrike som vil avhjelpe tiltakshaver i en slik risikoanalyse.</p> <p><u>Kommunen</u> stiller spørsmål ved innsigelsesretten til Avinor. I følge departementets regelverk knyttet til bruk og anvendelse av innsigelseskompetanse så er Avinors kompetanse knyttet til «luftfartsanlegg drevet av Avinor». Det er veldig lite av dette som går luftfartsanlegg.</p>

	<p><u>Avinor</u>: Dette går på flysikket- og driften av lufthavnen. De er ikke blitt avskåret pga manglende hjemmel til nå.</p> <p><u>Kommunene</u>: Det er noe universelt i KDD sin avgjørelse knyttet til Brønnøysund, som bør la seg anvende selv om den er myntet på litt andre lokale forhold. Det man er opptatt av her er manglende kunnskap (plankrav - inntil slik kunnskap foreligger) – ikke at det ikke lar seg gjøre. Vi regner med at det er her diskusjonen vil ligge, og så skal kommunen greie å stille de riktige plankravene der dette er nødvendig.</p> <p>Spørsmål til Avinor: I avgjørelsen fra KDD står det følgende «Kommunen kan i en ny planprosess og i dialog med Avinor, foreta en nærmere vurdering av mulighetene for konkrete nye akvakulturområder.» Forstår Avinor dette som at det er i en kystsoneplan, en kommuneplan, eller skal det egne områdeplaner eller detaljreguleringer til? Har man gjort seg opp en mening om dette?</p> <p><u>Avinor</u>: Kystsoneplanen er vel planen hvor det avsettes arealer til akvakultur og hvor dette må avklares?</p> <p><u>Kommunene</u>: Ja, det avsettes arealer til akvakultur i en kystsoneplan, men det er samtidig anledning til å stille krav om detaljreguleringsplan med konkrete, begrunnede bestemmelser, f.eks knyttet til å fremskaffe tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag knyttet til birdstrikke.</p> <p><u>Avinor</u>: Det er en utfordring at Avinor ikke er en del av de formelle kravene i akvakulturlovgivningen og de konsesjonsutredningene som har vært. De håper luftfarten blir tatt in som en del av de formelle prosessene.</p> <p><u>Kommunene</u>: Mener innsigelsene knyttet til lokalitetene kan løses, ikke ved at lokaliteter tas ut i Balsfjorden, men ved at det stilles konkrete, begrunnede bestemmelser både knyttet til kunnskap om birdstrikke og til Avinors deltakelse i høringen.</p> <p>Tilsvarende mener kommunene at det bør vurderes å justere foreslått bestemmelse for lokalitetene i Straumsfjorden og Grøtsundet, slik at de baseres på et konkret kunnskapskrav knyttet til birdstrikke.</p> <p>Kommunene viser til <i>Konsekvensutredningsforskriftens</i> vedlegg 2 Planer etter plan og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som skal vurderes nærmere ift en konsekvensutredning. Punkt 1f her er akvakultur. Avinor er ved sin fulle rett med å stille et slikt plankrav. Det vises til dette regelverket og at det må utredes på grunn av manglende kunnskap.</p> <p>Kommunen kommer med forslag til nye bestemmelser som Avinor vil vurdere.</p> <p><u>Avinor</u>: Kan ikke ta stilling til dette, men ser frem til å få forslaget til vurdering.</p>
Nytt dialogmøte	Det inviteres til nytt dialogmøte når Avinor har fått foretatt en vurdering av forslag til nye bestemmelser.

