

postmottak@forsvarsbygg.no

Vår ref.	Arkivkode	Deres ref.	Dato
17/200-28/LMT	113		20.06.2019

## REGULERINGSPLAN EVENES

### HØRINGSUTTALELSE STATLIG PLAN EVENES FLYSTASJON

Viser til tilsendt melding om vedtak fattet i Skånland kommunestyre 19.06.2019.

Forsendelsen var mangelfull, da den ikke inneholdt saksutredningen det vises til vedtakets første og siste ledd.

Ber om at melding om vedtak, vår referanse 17/200- 16 makuleres, og at gjeldende høringsuttalelse legges ved saken.

KOMMUNESTYRET i Skånland behandlet saken om høringsuttalelse i møte 19.06.2019, sak 29/19

Følgende vedtak ble fattet:

Det vises til saksutredning, og Skånland kommune ber Kommunal og moderniseringsdepartementet innarbeide følgende endring i planbestemmelsene.

### **Merknader/endringer i henhold til planbestemmelsene og plankart inkl. støykart**

#### **3.1 Restriksjoner i arealbruk (PBL § 12-7, 2)**

- I delområdene SLA 1,2,3,4 og 5 (sivil lufthavn) står Avinor fritt til å videreutvikle sin virksomhet uten at dette forutsetter godkjenning fra Forsvarsbygg.
- Ved spørsmål om skjermingstiltak skal Forsvarsbygg ha en veiledningsplikt på disse områdene.

#### **3.4.Støy (Pbl § 12-7, 3)**

Retningslinje T-1442/2016 **og dens formål** legges til grunn **for forvaltning og utvikling av arealer**, og for vurdering av støy for eksisterende bebyggelse ved planlegging av ny bebyggelse.

#### **Innenfor planområdet**

- For ny bebyggelse skal innendørs lydnivå tilfredsstillende lydklasse C i NS 8175:2012.
- For eksisterende forlegninger, rom med bo-/sovefunksjon, **passasjerarealer i terminalbygg og sivile arbeidsplasser** skal innendørs lydnivå tilfredsstillende lydklasse D angitt i NS 8175:2012. For disse bygninger skal lydklasse C søkes oppnådd der dette

ansees praktisk mulig både mht. rene bygningstekniske forhold og innenfor et forsvarlig kostnytte - forhold.

- **Det er Forsvaret sitt ansvar å bidra til sikring av alle aktuelle passasjerområder slik at støy ikke blir en begrensende faktor for Avinor sin nåværende virksomhet og for Avinors utviklingsmuligheter på Harstad/Narvik lufthavn Evenes.**

#### Utenfor planområdet

- For eksisterende helårsboliger, **fritidsboliger**, barnehager, utdanningsinstitusjoner, **grende- og forsamlingshus**, **kirkebygg** og helseinstitusjoner utenfor planområdet; som har lydnivå fra flyaktiviteten utenfor fasader over grenseverdier i T-1442/2016 tabell 3, skal det vurderes behov for støyreducerende fasadetiltak. Innendørs lydnivå fra flyaktiviteten i disse bygningene skal overholde grenseverdier i NS 8175 klasse C. **(mulighet for lydklasse D strykes)**
- Forsvaret skal gjennomføre kontinuerlige støymålinger og gjennomgå forutsetningene for gjennomførte støyberegninger hvert år. Her skal all støyrelatert forsvarsaktivitet i nærområdet medtas. Dette skal synliggjøres i oppdaterte støykart Ved endringer av betydning, skal disse uten opphold tas opp med de påvirkede grunneiere, kommuner og andre parter.
- Der det i framtiden vil bli behov fra kommunen eller påvirkede grunneiere for å kreve støyfaglig vurdering i støysonen og i randsonen, skal Forsvarsbygg gjennomføre dette vederlagsfritt og uten opphold.

### **3.5. Utbyggingsavtaler (Pbl kap. 17)**

- Det skal det inngås utbyggingsavtale om teknisk infrastruktur med aktuelle og tilgrensende kommuner.
- Prinsippet om at utbygger dekker avtalte merkostnader som kan tilbakeføres til utbyggingen, følges.

### **4.6. Forsvarets dialog med næringer og andre arealbruksinteressenter**

- Forsvaret skal opprette **og ha ansvar for** et egnet forum for gjensidig informasjon mellom reindriftsnæring/landbruk og Forsvaret. Tilsvarende forum opprettes mellom Forsvaret og organisasjoner som benytter nærområdet til jakt, fiske og øvrige friluftaktiviteter. Representanter fra kommunen deltar i begge fora.
- Forsvaret skal videre som et ledd i samarbeidet med landbruksnæringen, gjennomføre undersøkelser av beitende husdyrs reaksjoner på jagerflystøy. Undersøkelsene legges opp basert på erfaringene fra tilsvarende undersøkelser Ørland flystasjon, og skal være iverksatt før årsskiftet 2019/2020.

### **8.2 Miljøhensyn i anleggsfasen (PBL § 12-7, 3)**

- Driftsplan som angir hvordan gravemasser og tilkjørte masser skal disponeres innenfor planområdet skal vedlegges søknad om tiltak. **Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes av kommune og veieier.** Denne planen skal inkludere plan for deponering og mellomagring av masser og plan for gjenbruk av masser og avslutningsplan for større masseuttak.

### **8.3. Rekkefølgebestemmelser (Pbl § 12-7, 10)**

- Før basen settes i drift, skal alle nødvendige bygningsmessige tiltak på Avinors bygningsmasse som sikrer passasjerer og sivilt ansatte være gjennomførte i henhold til

denne planbestemmelsens pkt 3.4

- Det må utarbeides en konsekvensutredning for den totale miljøbelastningen som militære anlegg medfører overfor naturmiljøet – herunder også Ofotfjorden, som også sannsynliggjør gjenværende tålegrense for andre tiltak i området. Utslippstillatelser til vassdraget eller andre tiltak som i anleggsperioden kan påvirke vassdraget, kan ikke gis tillatelse før en helhetlig vurdering av hele Tårstad-vassdraget gjennom KU tilsier at tiltak er forsvarlig.
- Det skal etableres et høydebasseng i vannforsyningssystemet for å sikre tilstrekkelig jevnt vanntrykk før flystasjonen tas i bruk og senest innen 31.12.2022.
- Det skal etableres felles avisningsplattform for fly-avisning for sivil og militære fly innen 31.12.2022. Dagens avvisningsplattform stenges fra 01.01.2023.
- Forsvaret legger ut anbud på minimum 40 utleieleiligheter/boliger fordelt med minimum 20 i henholdsvis Evenes og nye Tjeldsund innen oktober 2019.
- Forsvaret må innen utgangen av oktober ha inngått avtale med kommunene for kommunenes dekning av økt beredskap, særlig innenfor helse, knyttet til forsvarets virksomhet i hhv. anleggs- og driftsfasen.

I tillegg til endring i reguleringsbestemmelsene anser Skånland kommune at forhold kommentert som mangler ved konsekvensutredninger og ROS slik de framkommer i saksutredning følges opp.

Vedtak slutt.

Saksutredningen som det vises til i vedtakets første og siste ledd er forberedt av driftsleder for tekniske tjenester, Jan Egil Strand:

#### **Bakgrunn/saksutredning:**

Sakens bakgrunn og derav utarbeidelsen av *Statlig reguleringsplan for Evenes flystasjon* antas kjent

Forsvarets etablering på Evenes flystasjon påvirker regionen som helhet i stor grad, og legger mange og sterke føringer på utviklingen av samfunnet/regionen i mange år framover.

Anslagsvis kan det ventes en samlet økt aktivitet der inntil 1000 personer kan bli direkte involverte – utover dette kommer da de ringvirkningene og derav indirekte konsekvensene.

Den statlige reguleringsplanen som nå ligger ute til offentlig ettersyn, er den formelle siden av etableringen der rammene for virksomheten ut mot det sivile skal vedtas, og derav mange av forutsetningene som planen vedtas over, skal tas stilling til.

Planen må bli et verktøy for samspill og samfunnsutvikling for Skånland og Tjeldsund kommuner.

Selv om selve planområdet i sin helhet ligger i Evenes kommune som vertskommune, forventes den umiddelbare nærheten til Evenes at etableringen vil påvirke Skånland kommune (heretter; Skånland) i betydelig grad.

En stor del dagens Skånland – fra 010120 Tjeldsund - ligger inne i de støysonene som nå er definerte.

Kommunesenteret Evenskjer har i dag har mange basale tjenester som vi tror den umiddelbare nærheten til denne store etableringen, vil påvirke i stor grad.

Forsvarets nærvær i området er stort. Nye Tjeldsund kommune vil forutenom å grense

umiddelbart opp til flystasjonen på Evenes, være vertskommune for Forsvarets aktiviteter i Ramsund.

*Nye Tjeldsund kommune vil fra 01.01.2020 være en kommune der Forsvarets totale fotavtrykk blir markant* – dette er det i denne høringsuttalelsen viktig å få belyst.

**I forhold til hvor relativt få innbyggere som bor i nye Tjeldsund, må dette samlede fotavtrykket tydeliggjøres. Foreliggende forslag til plan med underliggende konsekvensutredninger (jfr; KU'er) har mangler som er for alvorlige til at disse kan danne underlag for en så viktig beslutning som vedtaket av denne planen er for nåværende Skånland kommune, nye Tjeldsund kommune, Evenes kommune og regionen for øvrig.**

Måten Kommunestyret bes ta stilling til dette, er at administrasjonen har gjennomgått de enkelte dokumentene planforslaget består av (jfr; *konsekvensutredningene, risiko og sårbarhetsanalysen mv*) der vi vurderer om de hensyn vi mener er viktige, blir ivaretatt eller ikke.

Det har i denne høringsprosessen naturlig nok vært et samarbeid med nåværende Tjeldsund, men det har også vært et nært samarbeide med Evenes som vertskommune. For Skånland og nye Tjeldsund er det viktig å støtte opp om de forholdene som Evenes finner viktige, *der vi ser at det er naturlig og viktig*. Dette er basert på det faktum at det som i denne prosessen er viktig og bra for Evenes som vertskommune, også er det for Tjeldsund kommune som nabo.

Slik administrasjonen ser på det, er det presserende at alle viktige forhold som kan synliggjøres i reguleringsbestemmelser, blir nettopp det. Derfor innstillingen.

Det er disse som «blir stående» for bruk etter at planen er ferdigstilt, som lovfestede (iht Plan- og bygningslovens) retningslinjer som skal følges av alle – både kommuner, private men ikke minst av Forsvaret og Forsvarsbygg.

Gode reguleringsbestemmelsene gir en bindende forutsigbarhet – alle andre gode intensjoner og skriv blir ikke bindende slik som disse.

I denne beskrivende delen av saksutredningen, går vi kort inn på de forholdene som er bakgrunnen for innstillingen som i hovedsak består av forslag til endringer i planbestemmelsene.

Utgangspunktet vårt er at alle forhold det knyttes uforutsigbarhet og uklarhet til nå, tas stilling til og klargjøres nå *før* planen er vedtatt.

Her gjennomgås alle Konsekvensutredninger (heretter kalt *KU'er og/eller utredninger*) og tillegg som egne punkt.

### **KU Støy**

Støy fra de flyene som skal stasjoneres, vil påvirke Skånland i stor grad.

For mange av innbyggerne som har fulgt og vært delaktig i denne reguleringsprosessen, er det forholdet til støy som har vært viktigst.

Utredningen viser at 3 av 4 boliger som er registrerte påvirket av gul og rød sone, ligger i Skånland, og Skånland har omtrent like mange hytter som er påvirket som Evenes som vertskommune.

Videre har vi en folkehøgskole og definerte områder for framtidige boligfelt innenfor

støysonen.

Selv om det planlegges to ulike etableringer på Evenes (F35 jagerfly og P8 overvåkningsfly), er det i praksis F35 etableringen som er grensesettende for støy.

Utredningen og dennes beregninger er basert på *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)*. Dette er en **retningslinje**, noe som innebærer at den kun er veiledende og i utgangspunktet ikke bindende for verken Forsvarsbygg, kommunene eller den enkelte grunneier.

Når Forsvarsbygg som forurensere (støy er pr definisjon forurensning når den er til ulempe for miljøet) etablerer hele sin argumentasjon og analyse på en slik retningslinje, så er det viktig å få fram at T-1442/2016 ikke er mer enn en faglig anbefaling som skal ivareta og imøtegå formålet med retningslinjen som er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer.

En del av utfordringen med denne retningslinjen for de som utsettes for støyforurensning, er at det ikke er krav til reelle målinger av støy. Det er *beregninger* som legges til grunn for støykart, for valg av tiltak på bygninger eller ikke osv.

Saksbehandler mener dette er viktig fordi den etableringen vi nå ser på Evenes, har en del åpenbare usikkerhetsmomenter heftet ved seg. Når støybelastningen blir så (i relativt forhold til hva vi har i dag) formidabelt mye større, må også reguleringsplanen være tydelig på hvordan ivaretas de endringene som kan/vil måtte komme, og hvordan ivaretar vi de som allerede har etablert seg innenfor de nå definerte støysonene.

Videre må det også framstå tydelig hvordan vi sikrer at disse teoretiske beregningene er etterrettelige – også på sikt og med et endret fly mønster enn det som ligger til grunn for det foreslåtte støykartet.

Som nevnt; opplevelsen av støy er subjektiv. Slik vi leser utredningen, drøfter den ikke det faktum at «lik støy» kan oppleves ulikt utfra om den oppleves på dagtid (da det ellers er aktivitet), enn om den oppstår og oppleves om natta – da det ellers pr nå ikke er aktivitet ved Evenes sivile lufthavn. Dette er en svakhet, og dette må drøftes bredere i rapporten for å imøtegå formålet i den retningslinjen støyrapporten baserer seg på; å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Dette synes vanskelig når «merbelastningen om natta» ikke er kartlagt og vurdert.

En QRA kjenner ingen klokkeslett- utrykninger skjer når de skjer. Dette mener saksbehandler vil kunne påvirke beboere, og dette må da vurderes i KU før denne kan legges til grunn for planvedtak. Alternativt må det legges til planbestemmelser som tar høyde for dette faktum og gir Forsvarsbygg plikt til å hensyn ta dette når det eventuelt blir et faktum.

Konkrete tiltak kan være *støymålinger*, kreative løsninger innenfor eksisterende bygninger som for eksempel å flytte soverom bort fra fasader mot flystripa osv.

Skånland foreslår at en fjerner Forsvarsbygg sin sikkerhetsventil i foreslåtte reguleringsbestemmelser, og øker ambisjonsnivået for hva som skal aksepteres. Skånland mener ambisjonsnivået for innendørs støy, skal være lydklasse C, og at det *ikke* bør åpnes det for at lydklasse D.

Skånland mener at dette er en uforutsigbar formulering for bygningseiere – uforutsigbarhet knyttet til den støyen som kommer, blant annet med bakgrunn i omfanget av QRA nattestid. Vi kjenner også til at det er registrert en viss økning i antallet QRA oppdrag de siste åra.

**Flymønsteret** som er skissert opp i rapporten, samsvarer ikke med støysonekartet. Forsvarsbygg forklarer dette med at F35 vil være så høyt oppe i disse mønstrene at verdiene som definerer gul/rød støysone, ikke er oppnå. Skånland har ingen grunn til å anta at dette ikke er riktig, men forventer at dette kan dokumenteres *før* utredningen godkjennes som tilstrekkelig underlag for vedtak av reguleringsplanen.

Videre må det etableres rutiner for jevnlig bekreftes av reelle støybelastning etter at F-35 aktiviteten har startet på Evenes.

Vedrørende **fritidsboliger**, registrerer Skånland at Forsvarsbygg ikke medtar fritidsboliger/hytter som en del av de bygningene som skal kartlegges og hensyntas ifm støy. Forsvarsbygg har i møter argumentert med at dette er fordi at disse ikke omfattes av retningslinjen for støy i arealplanleggingen. Dette er ikke Skånland enige i, og viser til at selv om støyretningslinje T1441/2016 ikke eksplisitt nevner slike bygninger, danner heller ikke retningslinjene grunnlag for å utelukke disse. Fritidsboliger ble ikke utelukket i vurderingen ifm Ørlandet hovedflystasjon, der disse også støyisoleres. Med bare to baser i Norge forventer vi samme vurderingen og verdisetningen av «våre fritidsboliger». Videre viser vi igjen til retningslinjene som utredningen er basert på. Disse er veiledende og de skal legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Dette formålet imøtegår ikke Forsvarsbygg med å utelate disse.

Skånland forventer at fritidsboliger/hytter også medtas i denne planen, og støtter også Evenes krav om at kirkebygget i støysonen i Evenes kommune, tas inn på lik linje med andre bygg. Kirkerommet er – for-utenom å ha seremonielle forhold som ikke mer enn høyst nødvendig bør forurenses av støy - et rom for ettertanke som også stat og Forsvarsbygg bør se viktigheten av å minske påvirkningen av så mye som mulig.

Når det gjelder støykrav innenfor planområdet, ligger dette i sin helhet i Evenes kommune. Når det er sagt har Skånland kommune tidligere understreket hvor viktig det er å legge til rette for en riktig utvikling av den **sivile lufthavnen**. Denne er svært viktig for regionen, og er et høyst reelt alternativ til etablering av egen regionflyplass i Lofoten. Et alternativ i denne debatten er å utbedre veier fra Lofoten og inn mot Evenes.

Forsvaret sin aktivitet kan ikke tillates å undergrave mulighetsrommet til den sivile lufthavnen, også til å forbli en regionlufthavn for også Lofoten.

Av utredningen framgår det tydelig at flypassasjerer *kan* bli utsatt for direkte skadelig støy – dette er helt uakseptabelt sett fra Skånland sin side, og denne risikoen må bearbeides mer i dette forarbeidet slik at KU tydelig legger føringer for hvordan reguleringsbestemmelsene gjeldende for flyplassen, bidrar til utvikling ikke avvikling.

Skånland foreslår her en å sette høyere ambisjoner for støy enn det reguleringsplanforslaget fremmer – nettopp for å stille mer og strengere krav til forsvarsbygg som forurenses ovenfor Avinor.

### **Delkonklusjon KU Støy**

Skånland mener at formålet i retningslinjen om støy i arealplanleggingen må komme bedre til syne i det arbeidet som KU representerer, og at denne skal legges til grunn også for forvaltningen og utviklingen av *arealer*.

Usikkerheten knyttet til den totale støybelastningen er for stor, og det er for udefinert hvilket ansvar Forsvarsbygg løpende har for støyvurderinger.

Alle typer bygg bør inn i støykartleggingen.

Ambisjonsnivået for hva som er akseptabel innvendig støy i bygninger, må heves. Dette særlig da QRA må antas å ha nattlig flyging. Støyklasse C bør legges til grunn alene. Evt. høyere grenseverdier må behandles som en dispensasjon i forhold til reguleringsplan av bygningsmyndighet.

Det må stilles krav til kontinuerlige støymålinger slik at endringer i aktivitet, flymønster etc. avdekkes og kan danne grunnlag for endring av støykart.

Forsvarsbygg må være ansvarlig for å ha til enhver tid oppdaterte støykart/støyberegninger til bruk for kommunene og tiltakshavere innenfor støysonene.

Skånland anser ikke utredningen slik den foreligger å være tilstrekkelig som grunnlag for vedtak at reguleringsplanen, uten at de foreslåtte endringene Skånland legger til grunn, medtas.

### **KU grunn- og vannmiljø**

All ny belastning på miljøet bidrar til at restbelastningen som ytterligere kan påføres det, blir mindre. Skånland mener det bør framkomme og det bør spesifiseres for vassdragene rundt hvilken restbelastning disse har igjen – hva tåler de av ytterligere påvirkning. Dersom denne planlagte utbyggingen av flystasjonen medfører at ytterligere påvirkning (bruk, utbygging, friluft mv) blir pålagt uforholdsmessige strenge restriksjoner, er dette en konsekvens som bør/må tydeliggjøres og framkomme i denne fasen. Bidrar den samlede aktiviteten nå til at området ikke kan påføres ytterligere belastning, har dette direkte konsekvenser (i mange tilfeller begrensende økonomiske) for utvikling, rensekrav, aktivitetstiltak, bosetting mv

Skånland viser til at utredningen både definerer vannmiljø av stor verdi, samtidig med at forswarets påvirkning nå er definert negativ.

Utredningen har en betydelig svakhet i at den ikke tar for seg påvirkningen av vannmiljøet *før* flyplassområdet. Tårstad-vassdraget er et vernet vassdrag (verneplan II) der nedslagsfeltet ter i fjellene øst for Evenes-området. Vassdraget er kilden til vannforsyningen til Evenes flystasjon – Skånland har ingen oppdaterte opplysninger om hvordan ytterligere lavere vannføring nedstrøms vanninntaket kan påvirke vannmiljøet i vassdraget. Vi ser heller ikke at dette framkommer tydelig i utredningen. Dette må med fordi det – for oss – er uklart hvordan dette påvirker vassdraget i perioder med lav vannføring. Vassdraget har tidligere hatt betydelige forurensingsproblemer.

Skånland stiller spørsmål ved om denne utredningen kan benyttes som

beslutningsgrunnlag ettersom den ikke omfatter hele vassdraget – blant annet mht til minstevannføring som må ha svært stor innvirkning på alle forhold utredningen tar opp.

Mht vannforsyning, er Skånland er ansvarlig for leveranser av vann til ytre Evenes vannverk, som igjen leverer vann til flystasjonen. Vi har etter møter med Forsvarsbygg iverksatt arbeider for å kunne sikre brannvannsdekningen og forsyningssikkerheten til basen. Vi vet at dette vil medføre investeringer – blant annet i nytt høydebasseng.

I kommunal plansammenheng, kan en operere med såkalte *utbyggingsavtaler*.

Intensjonen med slike er å etablere forutsigbare gjennomføringsprosesser av planer som bidrar til at ulike prosjekter bygges ut og ferdigstilles etter kommunens intensjoner og med de riktige og målrettede virkemidlene for å styrke den gode samfunnsutviklingen.. En slik sammenheng i virkemiddelbruken vil også gi grunneiere og næringslivet større forutsigbarhet for egne strategier og investeringer i utbyggingsprosjekter.

Utbyggingsavtaler kan omfatte teknisk infrastruktur og grøntområder, boligpolitiske tiltak og andre tiltak som er nødvendige for gjennomføring av den konkrete arealplanen, og er i mange tilfeller en avtale på en konkret gjennomføring – og derav i praksis kostnadsansvar/-fordeling – i et utbyggingsprosjekt.

Det er dessverre ikke varslet utbyggingsavtaler knyttet til denne reguleringsplanen. Slik vi ser det, kan dette skyldes at en utbyggingsavtale ikke hjemles i en statlig plan – Staten er ingen part i en slik avtale som en kommune er det iht Plan- og bygningsloven. Når dette er sagt, så er *prinsippet* ønskelig og en slik utbyggingsavtale mellom Skånland og regulant/utbygger, være en ryddig, forutsigbar og riktig måte som kunne regulert og avklart de ansvarsforholdene som uansett vil være der og pr nå er høyst usikker hvordan kan løses.

Skånland ber om at prinsippet med utbyggingsavtaler tas inn i planen, og at dette blir gjeldende for all kommunal infrastruktur.

Alternativt må Forsvarsbygg bekrefte at de tar det økonomiske ansvaret for de konsekvensene utbyggingen får for Skånland (jfr; alle påvirkede kommuner) og at disse dekkes fullt ut.

### **Delkonklusjon KU grunn- og vannmiljø:**

Utredningen kan ikke gi et riktig risikobilde av totalpåvirkningen på grunn- og vannforekomster uten at hele vassdraget sees under ett – herunder vannføringen i kritiske perioder.

Utredningen må suppleres med dette før den brukes som beslutningsgrunnlag for reguleringsplanen.

Skånland ber KMD om at prinsippet om utbyggingsavtaler vurderes aktuelt for statlig plan, og at dette tas inn i denne reguleringsplanen. Alternativt forplikter Forsvarsbygg seg på et tidligst mulig tidspunkt å dekke de ekstrakostnadene Skånland (generelt – som kommune) pålegges som en direkte følge av utbyggingen.



## **KU Kulturminner og kulturmiljø**

Skånland har ingen merknader til denne rapporten.

## **KU Landbruk**

Skånland er enig i at det må opprettes et kontaktforum med landbruket for gjensidig informasjon – det må her konkretiseres hvem som har ansvaret for å kalle inn hvem hvor ofte. Skånland mener i utgipkt det er helt naturlig at det er Forsvarsbygg som skal ta dette ansvaret. Utredningen må uansett spesifisere dette behovet.

Skånland er – som Forsvarsbygg selv sier i sin KU – i tvil om hvordan støy kan påvirke husdyr. Det er derfor viktig med oppfølging for å avdekke og finne avbøtende tiltak som sikrer landbruksnæringen forsvarlige rammer for drift og utvikling

Vi mener Forsvarsbygg må kunne *forplikte seg* til å gjennomføre oppfølgende undersøkelser som det framkommer av pkt 1.7 i utredningen, og at ordet «bør» fjernes fra dette avsnittet. Videre framstår det uklart hva som menes med «på fellesbeiter» . En slik undersøkelse bør stå fritt til å kartlegge det som er nødvendig.

### **Delkonklusjon KU landbruk:**

Ansvaret for opprettelse, drift og gjennomføring av kontaktforum med landbruket må spesifiseres.

Pkt 1.7 i KU - Forslag til oppfølgende undersøkelser - endres til:

*Forsvaret gjennomfører undersøkelser av beitende husdyrs reaksjoner på jagerflystøy. Undersøkelsene legges opp basert på erfaringene fra tilsvarende undersøkelser Ørland flystasjon.*

## **KU Reindrift:**

Fylkesmannen har forvaltningsmyndigheten på området – Skånland forventer at denne gir sin uttalelse og at Forsvarsbygg tar denne til etterretning.

Videre understreker Skånland at det er viktig og riktig at det er etablert et eget kontaktforum mellom næring og Forsvarsbygg, men også her mangler konkretiseringen av hvem som har ansvaret for å kalle inn hvem hvor ofte. Her forventes det at Fylkesmannen får en rolle, men dette må ivaretas av Fylkesmannen i sin høringsuttalelse.

## **KU Landskap**

Skånland har ingen merknader til denne rapporten.

## **KU Lokal og regional utvikling**

### **Sysselsetting**

Rapporten beskriver at det vil bli sysselsatt ca. 550 ansatte og 300 vernepliktige på flystasjonen og ca. 150 i andre næringer utenfor basen, som en følge av etableringen. I diagrammet for endring av faste tilsatte, er tallene innhentet fra Luftforsvaret. De indikerer også endringen som følge av langtreckende luftvern. Med dette inkludert, oppgir Luftforsvaret at det skal arbeid ca. 650 ansatte på basen. I tillegg vil det være en del gjestearbeidere m.m.

Det estimeres at det utenfor basen vil genereres mellom 100 og 150 nye arbeidsplasser som en følge av reetableringen. Analysen viser i liten grad hvilke bransjer dette kommer i. Som et grunnlag inn mot næringslivet, gir rapporten i liten grad retning på hvilke tjenester som vil bli etterspurt av Forsvaret i driftsperioden. På grunn av den manglende detaljeringen i rapporten, kan man risikere at det vil oppstå et gap mellom tilbud og etterspørsel i en periode. Dette er lite gunstig for både de som skal etablere seg og for de som skal pendle inn til regionen. Dette presset i markedet i regionen vil gå ut over de som allerede bor her. Det forventes at det private tjenestetilbudet vil kunne tilpasse seg relativt raskt den økte etterspørselen i de to byene, men det kan ta noe lengre tid i nærområdet.

### Bosetting/leiemarked

Dersom 45-50% skal pendle av de ansatte, vil det være ca. 250 – 300 ansatte som skal bo i regionen. Utgangspunktet for pendlerne, er at de skal bo på basen. Samtidig har høyere befal og vernepliktige med profesjonsutdanning mulighet for å bosette seg utenfor basen. Man kan anta at pendlere ikke ønsker å bosette seg i Harstad/Narvik, da det blir lang reisevei. Man kan derfor legge til grunn at det er overveiende sannsynlig at utleieboliger for pendlere vil få størst etterspørsel i nærområdet Evenes, Tjeldsund og Skånland.

Leiemarkedet er vanskelig, da det er få boenheter som leies ut. Dersom 1/3 av pendlerne ønsker å leie i nærområdet, vil dette føre til et kraftig press i markedet. De med svakest betalingsevne vil stå i fare for å bli fortrent ut av det ordinære markedet. Det kan få som følge at det blir et økt press på kommunenes bolig tjenester. Pr. i dag er det lite tomgangsleie blant de kommunale leilighetene, og en kraftig økning av antall leietakere over den korte tiden fram til 2025, vil kunne få noen utilsiktede virkninger.

Rapporten tar ikke for seg preferanser som nærhet til arbeid, barnehage- og skolekapasitet, samt kvalitet på de tjenester som leveres av det offentlige. Det faktum at Skånland har ledig kapasitet i skole og barnehage, samt at Evenskjer er et senter med alle de basale tjenester en ønsker å finne i sitt nærområde, er ikke nevnt som faktorer i analysen.

Det er heller ikke trukket opp at Skånland kommune har et variert arbeidsmarkedet med behov for mange kompetansesarbeidsplasser – alle forhold som viser at Skånland er et attraktivt sted å flytte til, og at dette gir positive ringvirkninger for hele lokalmiljøet, uten at vi kan se at dette er lagt som faktor i analysen.

Konsekvensene i leiemarkedet er ikke berørt i konsekvensutredningen for samfunn. I rapporten vises det til at Harstad vil være det foretrukne sted å bosette seg, for så å vise til Narvik. Skånland kommune er bekymret for de konsekvensene som kan komme i det lokale boligmarkedet, da det så langt ikke er beskrevet hvordan Forsvaret skal motvirke disse uheldige konsekvensene.

## Næring

Som nevnt under overskriften sysselsetting, er det i KU'en ikke beskrevet hvilke typer næringer som vil få økt omsetning og behov for økt sysselsetting. Rapporten tar for seg den økte aktiviteten i anleggsfasen, der ringvirkningen av slike utbygninger er godt kjent. *Skånland mener at det skulle vært utarbeidet en handelsanalyse som underlag til denne rapporten.*

Det blir svært vanskelig for lokalt næringsliv å innrette seg mot det nye markedet som genereres av driften av Evenes flystasjon. Jf. punktet om sysselsetting, vil dette kunne generere et gap mellom tilbud og etterspørsel, spesielt i de mindre lokalsamfunnene i regionen.

Rapporten skiller heller ikke mellom forventet vekst mellom offentlig og privat tjenesteyting.

Harstad/Narvik lufthavn, Evenes er en av kommunens største arbeidsgivere, og svært viktig for hele Midtre-Hålogaland. *Skånland er svært bekymret for de restriksjoner som er lagt inn på framtidig bruk av den sivile delen av lufthavnen.* Vi oppfatter at det i framtiden skal være Forsvarsbygg som skal definere hva som er rett utvikling av den sivile delen av flyplassen. Harstad/Narvik lufthavn, Evenes er strategisk viktig for både privat og næringsmessig karakter, og man ser en økt interesse for bruk av lufthavnen til kommersielle virksomheter som ikke er der i dag. Dette gjelder blant annet flyfrakt, der fisk er helt sentralt. Midtre-Hålogaland er den regionen i Norge som produserer mest fisk. Det er også et økende marked for turistvirksomhet hvor lufthavnen er sentral for videre distribusjon til Lofoten, Vesterålen, Sør-Troms og Ofoten.

Skånland kommune er også bekymret for at samtidskonflikt mellom sivil og militær aktivitet kan redusere den sivile lufthavnens attraktivitet i tiden framover. Her viser vi blant annet til oppslag i media om at det ikke tas hensyn til Avinors innspill om mulig sikkerhetsproblemer knyttet til Forsvarsbyggs plassering av hangarer (jfr; Nr.no «Uvitende stortingspolitikere vedtok å bygge «farlig» hangar» av 110619). Dette finner vi uakseptabelt i et slikt stort prosjekt, og Skånland kommune understreker at vi forventer at Forsvarsbygg ikke kan gis anledning til å begrense den sivile aktiviteten, og at Avinor må være de det lyttes til mht dette – ikke Forsvarsbygg.

Skånland kommune forventer derfor at den sivile lufthavnen ikke får sine utviklingsmuligheter svekket gjennom svært vagt beskrevne begrensninger i foreslåtte planbestemmelsenes punkt 3.1, og forslår derfor helt nødvendige endringer.

Oppsummert for næring, mener kommunen at den ikke blir et styringsverktøy for privat og offentlig tjenesteyting mht. å planlegge for framtiden behov for flystasjonen. Dette vil blant annet kunne svekke attraktiviteten ved rekruttering til basen, og det vil redusere takten i nyetableringer som ønsker å bygge opp under et godt tjenestetilbud opp mot blant annet flystasjonen.

Utredningen for lokal og regionale virkninger viser at vi vil få reetablert en flystasjon i nærområdet, uten at det vil gi nevneverdige positive effekter for lokalsamfunnet

Analysen av lokale og regionale virkninger virker å være en ren modellering, uten supplering av lokalkunnskap. Når det gjelder sysselsetting på basen så burde aktuelle det være kjent hvilket personell som vil ha sitt arbeidssted på basen. Det framkommer ikke at det er gjort konkrete undersøkelser knyttet til disse preferanse for bosted.

En så stor statlig investering, med dertil kraftig vekst i sysselsettingen, har en potensiell stor effekt på kommunene i nærområdet sitt dimensjonering av tjenestetilbud. Kommunene har behov for forutsigbarhet for sin tjenstedimensjonering, og det er viktig at forsvaret og Forsvarsbygg søker å bistå i dette. Ved en så stor bo-region, hvor boligbehov skal løses i det åpne marked gir dette ingen god forutsigbarhet for kommunene.

Det er i KU- for trafikk en svært defensiv strategi for kollektivtilbud for daglige arbeidsreiser. Likeledes er forholdet til klimalovverket/Parisavtalen ikke berørt. Stor andel lokal bosetting med relativt korte arbeidsreiser vil kunne bidra til bedre måloppnåelse i forhold til disse.

Hverken denne eller de øvrige rapportene tar for seg de beredskapsmessige konsekvenser av at primær bosetting vil være 50 km unna flystasjonen. Dersom det av beredskapsmessige eller andre grunner er ønskelig fra Forsvaret å oppfordre til bosetting nærmere basen, burde dette også gjenspeile seg i tiltak som Forsvaret må iverksette som en følge av denne reetableringen.

Skånland mener det er en svakhet i grunnlaget, når denne rapporten ikke blir underbygget av en handels-/markedsanalyse som lister opp konsekvensene på de ulike næringsområder som blir berørt av oppbyggingen.

Skånland mener rapporten ikke tar opp problemstillingene knyttet til lav kapasitet i boligmarkedet opp mot leie og den boligsosiale trekkspilleeffekten dette kan medføre.

Utredningen slik den foreligger virker ikke å være et tilstrekkelig styringsverktøy for privat og offentlig tjenesteyting mht. å planlegge for fremtiden behov for flystasjonen. Dette vil blant annet kunne svekke attraktiviteten ved rekruttering til basen, og det vil redusere takten i nyetableringer som ønsker å bygge opp under et godt tjenestetilbud opp mot blant annet flystasjonen.

For å sikre kommunene i nærområdet forutsigbarhet i sin planlegging knyttet til dimensjonering av tjenestetilbud må det iverksettes avbøtende tiltak i nærkommunene (Skånland, Tjeldsund og Evenes kommuner) med hensyn til boligmarkedet. Dette gjennom at Forsvarbygg sørger for iverksetting av bygging av utleieboliger.

*Sett i lys av opptrappingsplanen for basen, er det behov for å iverksette disse tiltakene så raskt at det faktisk er mulig å få etablert utleieboliger innen veksten i sysselsettingen tar til i 2021. Planlegging gjennom evt. regulering, finansiering og bygging tar tid. Det ser ikke ut som om dette er tatt med i planleggingen av reetableringen av basen.*

Skånland vil få økt støyproblematikk, økt trafikk på veiene og et ytterligere press på naturmiljøet, uten at det gjøres noen avbøtende tiltak inn mot lokalsamfunnet. I punkt 1.7 (s.10) i rapporten er det konkludert med at «det er uklart om det er behov for oppfølgende

*undersøkelser siden det i prinsippet ikke er noe «problem» som skal bekjempes.» Skånland mener at de merknader vi har til rapporten tydeliggjør at det er behov for oppfølgende undersøkelser, og behov for avbøtende tiltak i nærmiljøet i vid forstand.*

### **Delkonklusjon KU Lokal og Regional utvikling**

Svakheter i utredningen må kompenseres gjennom at det inntas krav om at det må etableres min. 40 utleieboliger fordelt på minimum 20 i hhv. nye Tjeldsund og Evenes kommuner.

### **KU Naturmiljø**

Skånland viser her til det samme som vi tar opp i forhold til KU for grunn og vannmiljø, og våre innspill er mye de samme fordi disse utredningen griper så tett inn i hverandre.

All ny belastning på miljøet bidrar til at restbelastningen som ytterligere kan påføres det, blir mindre.

Med Skånland mener det bør framkomme og det bør spesifiseres for vassdragene rundt hvilken restbelastning disse har igjen – hva tåler de av ytterligere påvirkning. Dersom denne planlagte utbyggingen av flystasjonen medfører at ytterligere påvirkning (bruk, utbygging, friluft mv) blir pålagt strenge restriksjoner, er dette en konsekvens som bør/må tydeliggjøres og framkomme i denne fasen. Bidrar den samlede aktiviteten nå til at området ikke kan påføres ytterligere belastning, har dette direkte konsekvenser for utvikling, rensekraft, aktivitetstiltak, bosetting mv.

Det framkommer ingen vurderinger av hjortevilt i denne utredningen, og dette er spesielt overraskende i sammenheng med vurderingene iht naturmangfoldslovens prinsipp.

Dette er en vesentlig mangel – spesielt i forhold til at vi vet at flyplassen ligger i trekkleier for elg, i tillegg til at vi vet at vi har til dels store utfordringer knyttet til påkjørsler av elg som trekker inn og ut av planområdet. Denne utredningen kan ikke begrenses så mye at den ikke ivaretar storviltet – dette er forøvrig også et beredskapsmessig forhold.

Vi kjenner fra før til at svaner har vært et – til dels - stort problem i forhold til den sivile lufthavnen og flytrafikken. Med den til dels mye større flyaktiviteten vi nå oppnå, er det uklart hvordan en kan utelate en slik drøfting fra en KU om naturmiljøet.

Slik mangel må rettes opp før denne utredningen brukes som del av et beslutningsgrunnlag for reguleringsplanen.

### **Delkonklusjon KU Naturmiljø.**

Konsekvensene for hjortevilt og fugl – konkret; sangsvanebestanden i området – må drøftes og behandles i utredningen før denne benyttes som del av et beslutningsgrunnlag for reguleringsplanen.

Skånland ber om at det gjøres en tilleggsutredning som beskriver hvor mye mer det sårbare naturmiljøet i området vil kunne tåle av ytterligere tiltak.

### **KU Nærmiljø og friluftsliv**

Mye brukte friluftsområder, og en del av disse vil bli påvirket i større grad enn i dag.

Skånland tar utredningen til orientering og påpeke at det må formaliseres og forventes en formell og løpende dialog mellom Forsvarsbygg og brukere; herunder grunneiere.

### Delkonklusjon KU Nærmiljø og friluftsliv

Skånland forventer en formell og løpende dialog mellom Forsvarsbygg og brukere av de friluftsområdene som blir berørt; herunder grunneiere.

Det må på lik linje med for reindrift/landbruk opprettes et kontaktforum mellom Forsvaret og organisasjoner som organiserer fiske, jakt og øvrige aktiviteter i nærområdet.

### Trafikk og veg

Ingen av de umiddelbare veiene til etableringen ligger i Skånland kommune, men i en helhetlig sammenheng stiller vi spørsmål med den samlede belastningen på veinettet mellom Forsvaret sine anlegg på flyplassen og i Ramsund.

Da Evenes flystasjon ble etablert, ble det som en del av argumentasjon framholdt at området var spesielt godt egnet for sambruk. En *kraftsamling* av hær, sjø og land ville styrke forsvaret og forsvarsevnen. Dette tror vi er helt riktig, men denne styrkingen og nærheten vil nødvendigvis medføre økt belastning på «våre» fylkesveier.

Det er gode grunner til å anta at aktiviteten med både tyngre og lette militære og sivile kjøretøy vil øke mellom militærinstallasjonene Ramsund – Flystasjonen – Osmarka – Bjerkvik.

Skånland finner ikke at det er gjort noen analyse av hva etableringen av flystasjonen vil medføre av merbelastning på veinettet i området mellom Forsvarets sine egne installasjoner.

Dette anser Skånland som en vesentlig mangle ved utredningen.

**FV 824** er eneste adkomst til det som i dag er Tjeldsund kommune, og derav eneste adkomst til Ramsund. Utover at Ramsund har et tyngre militært nærvær, antas det at ansatte kan bosette seg i aksen Evenes-Ramsund.

Veien her er ikke i spesielt god forfatning, og det antas at bruken av denne må øke. Utredningen bør si noe konkret om hvordan konsekvenser en sek for seg av denne økte «internmilitære» trafikken.

**E10** fra Evenes og til krysset FV 824, er en strekning med store problemer med påkjørsel av elg. Vi vet at det foreligger planer om en del endringer av bruken av området rundt flystripa, blant annet gjennom etableringen av såkalte «perimeter», i tillegg til at økt aktivitet på området i seg selv kan medføre endringer i hjortviltets trekkveier uten at det settes opp fysiske hindre.

Dette dreier seg om trafiksikkerhet langs E10, og det dreier seg om dyrevelferd.

Saken ble ikke hensyntatt ifm reguleringsplanen for Hålogalandsveien. To store statlige prosjekt kan ikke bare la være å se disse problemene. En KU om trafikk og vei i denne

reguleringsplanen bør ha denne drøftingen i seg, og videre tydelig konsekvensvurdere – og risiko og sårbarhetsvurdere - dette med påfølgende kompenserende tiltak. Før dette er gjort, mener Skånland at KU ikke kan benyttes som beslutningsgrunnlag for reguleringsplanen.

### **Delkonklusjon KU Trafikk og veg.**

FV 824 må rustes opp for å møte den økte trafikkmengden Forsvarets samlede aktivitet vil medføre.

Utredningen må omfatte problematikken knyttet til elgpåkjørsler- spesielt på på E 10 mellom X Evenes flyplass og X FV 824. Før dette er konsekvensvurdert kan ikke utredningen anses god nok til å danne grunnlag for vedtak av reguleringsplanen.

### **ROS-analysen**

I en plan av denne karakteren og omfang, er risiko- og sårbarhetsanalysen – *ROS-analysen* - spesielt viktig.

Analysen skal definere den risikoen et tiltak medføre, og gjennom systematikk klargjøre tiltak – enten i form av fjerning av risiko eller kompenserende tiltak.

Skånland mener at den analysen som foreligger som en del av planforslaget ikke er tilstrekkelig for å oppfylle Plan- og bygningslovens krav til ROS og således ikke kan danne grunnlag for vedtak av planen for denne er utbedret på sentrale punkt.

Etableringen av Flystasjonen er en så stor etablering at denne kan og vil påvirke alle elementer av beredskap i kommunen – derav vil denne etableringen måtte stå sentralt i det arbeidet vi skal gjøre som nye Tjeldsund kommune.

På denne bakgrunnen er vi svært betenkt over at det verken i ROS-analysen eller i noen av den andre dokumentene som ligger ved reguleringsplanforslaget, er beskrevet hvordan Forsvaret ser for seg bistand overfor kommunen i dette arbeidet, og hvilket ansvar Forsvaret anser seg for å ha.

Av ROS-analysen framkommer det at kommunen står med alt ansvar knyttet til den økte beredskapen.

**Anleggsfasen:** ROS-analysen oppgir at denne ikke er gjeldende for anleggsperioden/ etableringsfasen for flystasjonen – dette begrunnes med (sitat) *Forhold i anleggsfase er regulert gjennom annet regelverk, blant annet byggherreforskriften* (sitat slutt). Normalt sett i et gitt annet prosjekt kunne dette vært riktig, men dette prosjektet er for spesielt, omfattende og for stort til det.

Skånland mener at dette blir faglig feil, og at analysen også må ta inn over seg risiko og sårbarhetsaspekter i anleggsperioden, og at disse må behandles forsvarlig før analysen kan sies å danne et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for reguleringsplanen. Eksempler på dette kan være **trafikken** i anleggsperioden. Denne vil tidvis kunne bli formidabel. Forutenom at det skal etableres mellom 65 og 70.000 kvadratmeter nye bygg med tilhørende entreprenører (også stedlige) skal det bygges veier og drives en base. Videre er vi blitt kjent med at det skal skiftes ut ca 150.000 m<sup>3</sup> masser som i all hovedsak må deponeres utenfor baseområdet. Frakt av denne kan tilsi opp mot 30.000 bevegelser med lastebil. Alene. I tillegg kan en anta økt biltrafikk på veien rundt basen, samtidig med at vi vet at det skal bo mange på basen i

byggetida – veien kan i så måte bli brukt til jogging, turer mv – kanskje ifm bruk av servicestasjonen i nærheten. Trafikksikkerhet er et forhold her – *miljøaspektet* mht utslipp, støv o.l, er et annet som det ikke kan tas for lett på.

Anleggsperiodeaspektet for utbyggingen *må* inn i en ROS dersom intensjonen for hva en ROS-analyse skal være i Plan- og bygningsloven skal følges.

### **Brannberedskap**

Det er Evenes som er vertskommune til flystasjonen, men slik beredskapen fungerer i praksis, vil også brannmannskap fra Skånland/Tjeldsund kunne bli kalt ut ved større hendelser. Dette angår da også oss som kommuner.

Fra Skånland sitt ståsted virker det ikke som om brannberedskapen er klarlagt for baseetableringen. Klargjøring av ansvar og etablering av denne beredskapen må på plass før basen tas i bruk – dette framkommer ikke av analysen slik den foreligger nå.

### **Helsetjenester:**

Vurderingene under punkt 7 på side 26 er Skånland kommune i utgangspunktet enig i, men dersom Forsvaret bosetter mange pendlere utenfor basen gjennom innleid kvarter i Evenes, Skånland og Tjeldsund, vil analysen i mindre grad være korrekt. Videre vil en økt sysselsettingen ut over analysene som ligger i denne planen, til Evenes, Skånland og Tjeldsund innebære at man må gjøre denne ROS-analysen gjøres på nytt. Disse tre kommunene har et felles legekontor, og har en stor grad av samhandling innenfor helsesektoren.

Ved økt bosetting ut over analysen, i ETS-kommunene, vil dette innebære en økt rammeoverføring fra staten. Dette skal dekke de økte kostnader som økt folketall vil generere. Dersom mange av de som skal pendle på stasjonen, også bosettes i kvarter utenfor basen, vil disse ikke inngå i rammeoverføringene til kommunene. Det innebærer at man pr. definisjon ikke får finansiert for å gi disse et kommunalt tjenestetilbud. Konsekvenser av et økt press på kommunenes helsetilbud er ikke berørt i ROS-analysen. Denne mangelen er i seg selv så kritisk at analysen ikke er tilstrekkelig for å kunne tjene som underlag for vedtak at reguleringsplanen slik den foreligger.

**Vannforsyning.** Oppgitt hendelse (nr 8 – brudd i vannforsyning) er ikke dekkende for sårbarhetsvurderingen av vannforsyningen ifm etableringen av basen. Vi mener at relativt normale hendelse som trykkfall på forsyningsnettet må tas inn, fordi disse kan avdekke forhold som er viktige for vannforsyningen som helhet.

Pr dato vet vi enda ikke hvilken vannmengde flybasen krever. Det vi vet er at kostnadene for Skånland å levere kan bli høye.

Vannforsyningen som mål for utilsiktede hendelser er større (noe som også direkte kan påvirke det sivile samfunnet), vannbehovet er større og trykkbehovet er skjerpet (brann).

Kontaminering av vannforsyningen bør inngå som eget pkt pga konsekvenser.

En ROS-analyse er svært viktig for å kunne avdekke slike forhold i den fasen vi er i nå – mens dette enda kan nedfelles i det overordnede plandokumentet.

**Sivil flyaktivitet:** Vi har tidligere i denne uttalelsen understreket hvor viktig det er for Skånland kommune at rammebetingelsene for nåværende sivil flyaktivitet og utviklingsmuligheten til Avinor ivaretas – på Avinors betingelser. Vi er derfor svært bekymret når det nå framkommer i media at Forsvarsbygg velger å etablere hangarer på tross av Avinor



mener turbulens som følge av plasseringen, medfører fare for sivile fly. **Vi forventer at Forsvarsbygg finner en annen løsning som ikke begrenser den sivile aktiviteten ved lufthavnen.**

### **Delkonklusjon ROS:**

Skånland finner det vedlagte ROS-analysen mangelfull, og det må gjøres kritiske suppleringer til ROS-dokumentet før det brukes som underlag for vedtak av planen.

For Skånland er naturligvis forholdet til kommunale tjenester som brannberedskap, helsetjenester, og VA utfordringer, svært viktig. Skånland mener at det er flere sider der vi er sårbare som må tas med i dette dokumentet for å sikre at det blir håndtert og tatt hensyn til senere.

Videre må forhold i anleggsfasen må tas inn – herunder spesielt trafikk og miljø.

I konklusjonene til ROS-analysen er det forutsatt samarbeid og avtaler med kommunene. Dette må følges opp i reguleringsplanen.

Skånland kommune er svært bekymret for at Avinor sine merknader til fare forbundet med turbulens ikke hensyntas ved plasseringer av bygninger og forventer at dette ryddes opp i.

Brevet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke signatur.

Liv Marit Torbergsen  
rådgiver

Kopi til:  
postmottak@evenes.kommune.no, ,  
post@tjeldsund.kommune.no, ,