

REGULERINGSPLAN FOR ØRLAND HOVEDFLYSTASJON.

PLANBESKRIVELSE MED KONSEKVENSS- UTREDNING

17.01.2014

Forsvarsbygg kampflybase



FORORD

Stortinget vedtok i 8. juni 2009 kjøp av nye kampfly F-35. Etter et omfattende utredningsarbeid vedtok Stortinget 14. juni 2012 at de nye kampflyene F-35 skal stasjoneres på Ørland. Dette medfører en vesentlig utbygging av nåværende flystasjon på Ørland. Den nåværende virksomheten med dagens F-16 fly skal opprettholdes og utvides mens utbyggingen av basen pågår. Samtidig med at nye F-35 fly innføres vil F-16 flyene bli utfaset i perioden frem mot 2024. Utbygging av basen og anskaffelsen av nye kampfly har et stort investeringsomfang og vil medføre konsekvenser for lokalsamfunnet. Bygge- og anleggsvirksomhet i denne utbyggingsetappen forventes å pågå fra 2014 til 2020.

Utbyggingen skal gjennomføres i henhold til en reguleringsplan som skal behandles og vedtas av Ørland kommune. På grunn av tiltakets omfang og antatte konsekvenser fastsatte Ørland kommunestyre et program for plan- og utredningsarbeidet i møte den 23. mai 2013.

Det er utarbeidet følgende dokumenter som grunnlag for Ørland kommunes behandling forslag til reguleringsplan for Ørland hovedflystasjon. Planmaterialet består av

- Denne planbeskrivelsen med sammendrag av temarapporter og forslag til avbøtende tiltak
- Forslag til reguleringsplan bestående av plankart og reguleringsbestemmelser
- Temarapporter som beskriver konsekvensene av tiltaket.

Temarapportene er utarbeidet på grunnlag av planprogrammet, og omhandler i hovedsak konsekvenser av den utbyggingen som er besluttet med antatt utvikling/tilflytting av nye funksjoner i løpet av utbyggingsfasen, samt konsekvenser av driften med det nye flyet. En forventet fremtidig utvikling av basen omfattes også, men denne er lite konkretisert. Utredningen beskriver konsekvensen av tiltaket sammenliknet med dagens situasjon med én F-16 skvadron og anlegget slik det framstår i dag.

Temarapportene og planmaterialet er utarbeidet i en åpen prosess der både Ørland kommune, fagmyndigheter på regionalt nivå, ulike interessegrupper og enkeltpersoner har bidratt underveis.

I tillegg til lovpålagt medvirkningsprosess i forbindelse med fastsetting av planprogrammet har det vært holdt orienterende møter og åpne plandager om konsekvensutredningen både i mars, juni og september 2013. I september ble foreløpige utgaver av temarapportene presentert og gjort offentlig tilgjengelig. Både lokale og regionale myndigheter, interessegrupper og enkeltpersoner ble oppfordret til å komme med skriftlige innspill. Mottatte innspill er gjennomgått og har bidratt til den videre bearbeiding av rapportene.

Foreliggende planbeskrivelse omfatter både bakgrunn for tiltaket, beskrivelse av planforslaget og konsekvensene av tiltaket. Planarbeidet er gjennomført for Forsvarsbygg av konsulentgruppen ALM – Asplan Viak AS, LPO arkitekter og Multiconsult AS.

Oslo, 17.01.2014

Olaf Dobloug
Direktør Forsvarsbygg kampflybase

INNHOOLD

1	SAMMENDRAG	7
2	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	9
2.1	Innledning	9
2.2	Stortingets beslutninger	9
2.3	Ørland hovedflystasjon	9
3	TILTAKSBESKRIVELSE.....	11
3.1	Utbyggingsbehov	11
3.2	Rullebanelengde	11
3.3	Basens indre organisering.....	11
3.4	Endring i aktivitetsomfang	11
3.5	Endring i avgangsmønster.....	12
3.6	Illustrasjon av tiltaket	13
4	OVERORDNEDE PLANER OG FØRINGER.....	15
4.1	Prosjektspesifikke planer og vedtak.....	15
4.1.1	Langtidsplan for Forsvaret	15
4.1.2	Forsvarets konseptuelle løsning.....	16
4.1.3	Strategisk konsekvensutredning	16
4.1.4	Internasjonale og nasjonale mål	16
4.1.5	Helhetlig gjennomføringsplan.....	16
4.2	Nasjonale føringer	17
4.2.1	Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen	17
4.2.2	Statlig planretningslinje for klima og energiplanlegging i kommunene (MD 4.9.2009)	17
4.2.3	Retningslinjer for støy i arealplanleggingen (MD T-1442/2012)	17
4.2.4	Naturvernområder / Nasjonalt våtmarksområde	17
4.3	Regionale føringer	17
4.3.1	Regional planstrategi for Sør-Trøndelag 2012-2015	17
4.3.2	Regional plan klima og energi Sør-Trøndelag (2010-2014), vedtatt 15.12.2009.....	18
4.3.3	Fylkesdelplan vindkraft Sør-Trøndelag.....	18
4.4	Kommunesamarbeid.....	18
4.5	Ørland kommunes føringer.....	18
4.5.1	Kommuneplanens arealdel	18
4.5.2	Klima- og energiplan for Ørland kommune (kommunedelplan)	19
4.5.3	Vindmølleplan (kommunedelplan)	20
4.6	Gjeldende reguleringsplaner	20
4.7	Pågående planprosesser	22
4.7.1	Pågående kommuneplanarbeid	22
4.7.2	Reguleringsplaner	22
4.8	Øvrige tillatelser.....	22
4.8.1	Konsesjonsvilkår for Ørland lufthavn	22
4.8.2	Utslippstillatelse etter Forurensningsloven	22
5	BESKRIVELSE AV PLAN- OG INFLUENSOMRÅDET – EKSISTERENDE FORHOLD.....	23
5.1	Planavgrensning, beliggenhet og influensområde.....	23
5.2	Dagens virksomhet på Ørland hovedflystasjon.....	23
5.3	Naturverdier	25
5.3.1	Registreringer i planområdet	25
5.3.2	Ørland våtmarkssystem	26
5.4	Kulturminner og kulturmiljø	26
5.5	Landskap og bebyggelse i planområdet.....	28
5.6	Eierforhold og arealbruk	28
5.7	Transport	30
6	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	31
6.1	Høring og offentlig ettersyn av planprogram, kunngjøring og varsling	31
6.2	Medvirkning og samråd	31
7	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	33
7.1	Plankartet	33
7.2	Reguleringsformål og hensynssoner.....	34
7.3	Reguleringsbestemmelser	34
7.3.1	Bebyggelse og landskap	34

7.3.2	Miljø	35
7.3.3	Kulturminner	35
7.3.4	Naturmiljø	35
7.3.5	Infrastruktur	36
7.3.6	Anleggsfasen	36
7.4	Anleggsgjennomføring, rekkefølge i utbygging og tidshorisont	37
7.4.1	Områdeinndeling	37
7.4.2	Riggområder	38
7.4.3	Anleggsgjennomføring	39
7.5	Illustrasjonsplan, formingsveileder og miljøoppfølgingsplan bygg	39
7.5.1	Illustrasjonsplan	39
7.5.2	Formingsveileder	39
7.5.3	Miljøoppfølgingsplan bygg	40
7.6	Miljøoppfølgingsplan ytre miljø	40
7.7	Forhold til overordnede planer og føringer	40
8	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	41
8.1	Konsekvensutredning	41
8.1.1	Vurderte alternativ	41
8.1.2	Avbøtende tiltak	41
8.2	Konsekvenser for samfunn	42
8.2.1	Støy	42
8.2.2	Regional og lokal utvikling	43
8.2.3	Arealbruk	45
8.2.4	Landbruk	45
8.2.5	Befolkningens helse	47
8.2.6	Nærmiljø og friluftsliv	48
8.2.7	Transport	48
8.2.8	Infrastruktur	49
8.3	Konsekvenser for miljø	50
8.3.1	Naturmiljø	50
8.3.2	Kulturminner og kulturmiljø	51
8.3.3	Landskap og lokalklima	52
8.3.4	Forurensning	53
8.3.5	Energi	54
8.3.6	Konsekvenser i anleggsfasen	54
8.4	Risiko- og sårbarhetsanalyse	56
9	ANBEFALINGER	59
9.1	Anbefalt flymønster	59
9.2	Anbefalte avbøtende, forebyggende og planmessige tiltak	60
9.3	Anbefalte oppfølgende undersøkelser	62
10	VEDLEGG	65

1 SAMMENDRAG

Stortinget vedtok i 2009 å kjøpe inntil 52 nye F-35 kampfly, og i 2012 at Ørland hovedflystasjon skal være hovedbase for disse flyene. Lokalisering på Ørland sammen med andre beslektede flyttinger medfører utbygging av dagens base for å kunne ta imot og operere de nye flyene. Utbyggingen representerer en kraftsamling for Luftforsvaret på Ørland.

Foreliggende dokument beskriver tiltakshavers forslag til reguleringsplan og sammendrag av gjennomført konsekvensutredning, for utvikling av Ørland hovedflystasjon. Reguleringsplanen skal gi rom for nødvendig utbygging mens konsekvensutredningen beskriver de virkningene den fysiske utbyggingen og den fremtidig flyaktivitet har for det miljø og samfunn.

Reguleringsplanen omfatter dagens flystasjon i tillegg til ca. 650 daa landbruksareal nord og dels øst for dagens base. De nye arealene er nødvendig for å kunne forlenge dagens rullebane med 600 meter og for å tilrettelegge for bygging av et nytt våpenlager, inkludert sikkerhetssoner rundt disse anleggene. Ca. 425 daa av de 650 daa som erverves, vil fortsatt kunne videreføres som jordbruksarealer.

Reguleringsplanen tilrettelegger for en samlet utnyttelse på Ørland hovedflystasjon med ca. 210 000 m² bebygd grunnareal (BYA).

Konsekvensutredningen er gjennomført etter et planprogram vedtatt av Ørland kommune i mai 2013. I og med at lokalisering av flybasen er vedtatt, så er utredningens hovedmål å utrede endring i konsekvenser og å vurdere mulige tiltak for å avdempere de negative virkninger tiltaket vil medføre for det omkringliggende samfunn.

Planforslaget er i all hovedsak i samsvar med overordnede planer og føringer på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, i tillegg til at det gir innspill til pågående rullering av kommuneplan i forhold til hovedflystasjonens ytre avgrensning, restriksjonssoner, sikringssoner og influensområde for støy.

Beslutningen om å konsentrere jagerflyvirksomheten i hovedsak til én hovedbase gir besparelser på arealbeslag, miljø og samfunn på et nasjonalt nivå, mens følger av tiltaket på lokalt nivå gir noen konsekvenser som er i strid med overordnede føringer. Dette gjelder spesielt beslag av landbruksjord som vil være i strid med nasjonale føringer om vern av dyrket mark, og det gjelder mulige konsekvenser av økt støy for fuglelivet i deler av Grandefjæra, som kan være i konflikt med RAMSAR-konvensjonen.

De mest merkbare virkninger av tiltaket vil være økt støy, utvidelse av basens areal med omlag 650 daa og tilføring av 500 – 600 nye arbeidsplasser inne på basen. Sistnevnte er en positiv konsekvens som vil kunne gi andre positive ringvirkninger innen næringsliv og befolkningsutvikling.

Konsekvensutredningen beskriver hvordan ulike miljø og samfunnsmessige forhold forventes å bli påvirket, tema for tema, mens aktuelle, avbøtende, tiltak omtales samlet. Samme tiltak gjelder ofte for flere temaer samtidig.

Videreutvikling og optimalisering av alternative flymønstre har pågått gjennom hele plan- og utredningsarbeidet, i et nært samarbeid mellom flystasjon, operativt miljø og F-35 programmet. Temautredningen om støy beskriver og vurderer alle alternativene og variantene, mens kun de to mest aktuelle alternativene ligger til grunn for de øvrige temautredningene. De to alternativene gir hver for seg et noe ulikt støybilde.

En samlet konsekvensvurdering viser at alternativ 2 er bedre enn alternativ 1, og dette alternativet anbefales derfor som fremtidig avgangsmønster for kampfly ved Ørland hovedflystasjon.

Tabell 1-1 Tabellen oppsummer kort hvor de to alternativene er forskjellige. Rangering markert med ([tall]), hvor (1) er beste alternativ.

	Alternativ 1	Alternativ 2
KONSEKVENSER FOR SAMFUNN		
Støy	(2) Flest berørt av høye støyverdier. Antall støysensitive bygg reduseres i gul sone, men øker i rød sone ifht dagens situasjon. Betydelig økning av antall boliger med lydnivå MFNday>110 dB.	(1) . Antall støysensitive bygg øker både i gul og i rød sone ifht dagens situasjon. Færre boliger med lydnivå MFNday>110 dB enn alternativ 1.
Lokal og regional utvikling	Alternativene er like	Alternativene er like
Arealbruk	Alternativene er like	Alternativene er like
Befolkningens helse	(2) Flere er berørt av høye støynivåer enn i alternativ 2.	(1)
Nærmiljø og friluftsliv	(2) Mer støy i Grandefjæra	(1)
Landbruk	(2) 10 gårdsbruk med husdyrdrift får høyere lydnivåer enn MFNday>110 dB.	(1) 3 gårdsbruk med husdyrdrift får høyere lydnivåer enn MFNday>110 dB.
Transport	Alternativene er like	Alternativene er like
Infrastruktur	Alternativene er like	Alternativene er like
KONSEKVENSER FOR MILJØ		
Naturmiljø	(2) Lav utflyvning over Grandefjæra særlig i nord, mulige fluktreaksjoner hos fugl. Mindre forenlig med gjeldende verneforskrift.	(1) Minst 100 m høyere ved utflyvning i Grandefjæra nord, og over 600 m høyere i Grandefjæra syd. Langt mer robust i forhold til gjeldende verneforskrift, enn alternativ 1, også ved øvelser.
Kulturmiljø	(2) Flere gårdsmiljøer berørt av høye støynivåer enn i alternativ 2	(1)
Landskap	Alternativene er like	Alternativene er like
Lokalklima	Alternativene er like	Alternativene er like
Forurensning	Alternativene er like	Alternativene er like
Energi	Alternativene er like	Alternativene er like
Samlet rangering	(2)	(1)

For å sikre befolkningens helse, nærmiljø (herunder barn og unges interesser), landbruk, naturmiljø og kulturmiljø skisserer planforslaget en rekke avbøtende og forberedende tiltak, samt forslag til plantiltak. De avbøtende tiltakene er det i all hovedsak tiltakshavers ansvar å gjennomføre, men de forebyggende tiltakene kan være samarbeidstiltak og organisatoriske tiltak der ansvar også kan ligge hos andre offentlige myndigheter. Plantiltak er i all hovedsak offentlig myndigheters ansvar.

Avslutningsvis forslås oppfølgende undersøkelser, både for å fremskaffe mer kunnskap om virkningene og for å følge opp at virkningene blir som beskrevet.

2 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

2.1 Innledning

Proessen med valg av nytt kampfly og senere valg av lokalisering av base for flyene har pågått over flere år. De politiske beslutningene relatert til valg av nytt fly og lokalisering, er forankret i:

- Stortingets beslutning av 8. juni 2009 - valg av F-35 som nytt kampfly
- Stortingets beslutning av 14. juni 2012 - valg av Ørland som ny hovedbase og Evenes som fremskutt base

Forsvarsbygg fikk i 2012 i oppdrag av Forsvarsdepartementet å bygge ut Ørland hovedflystasjon for å ta imot de nye kampflyene og legge til rette for at Forsvaret kan gjennomføre effektiv utdanning og trening fra Ørlandet, og å forberede Evenes som fremskutt base. Forsvarsbygg sitt oppdrag er forankret i IVB LTP 2013-2016. (Iverksettelsesbrev for Langtidsplanen for Forsvarssektoren 2013 – 2016).

Utbygging av basen og anskaffelsen av nye kampfly har et stort investeringsomfang og vil medføre konsekvenser for lokalsamfunnet. Bygge- og anleggsvirksomhet forventes å pågå fra 2014 til 2020. Utbyggingen vil bli gjennomført i henhold til en reguleringsplan som skal vedtas av Ørland kommune. Reguleringsplanen skal gi de nødvendige rammer for forsvarets definerte behov som er bygg og anlegg for to skvadroner med F-35 og andre beslektede flyttinger, og mulige fremtidige behov, nærmere beskrevet i planbeskrivelsen. Planen skal videre legge til rette for nødvendig baneanlegg, flytting og oppgradering av dagens vakt og administrative område.

Forsvarsbygg har i tilhørende konsekvensutredning utredet miljø- og samfunnsmessige konsekvenser av valgt fly og utbygging av basen. Utredningen beskriver konsekvensen av tiltaket sammenliknet med dagens situasjon med én F-16 skvadron og anlegget slik det framstår i dag.

Foreliggende planbeskrivelse med anbefalinger bygger bl.a. på de temarapporter som er utarbeidet for konsekvensutredningen. I dette dokumenter beskrives de valg og anbefalinger som gjøres når de ulike interesser veies opp mot hverandre. Anbefalingene kan derfor gi løsninger som ikke er optimale sett fra det enkelte temas ståsted, men som er riktige sett ut i fra en helhetlig løsning for tiltakshaver og samfunn.

Som en følge av tiltaket kan det over tid oppstå behov for å regulere f.eks. boligtomter for i ivareta Forsvarets behov for nye boliger utenfor basen. Dette er planer som vil følge sine egne ordinære behandlingsprosesser, og behandles ikke som en del av primært tiltaket i foreliggende plan.

2.2 Stortingets beslutninger

Til grunn for Stortingets beslutning om lokalisering lå Forsvarsdepartementets Konseptuelle Løsning «Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35», datert 25. november 2011. Til grunn for denne lå igjen en rekke utredningsdokumenter, deriblant Strategisk konsekvensutredning (SKU) og flere utredningsdokumenter.

Stortinget har angitt en øvre kostnadsramme på ca. 5 milliarder kr for tilretteleggingen for F-35. Hovedtyngden av investeringer kommer etter planen i perioden 2016-2018. I følge Stortingets fremdriftsplan skal de første kampflyene være på plass på Ørland i 2017. Leveransen av F-35 flyene til Norge vil etter programmet være fullført i 2024.

Parallelt med at basen bygges opp med de nye flyene skal basen være fullt operativ med F-16 fly; med to skvadroner F-16 på Ørland senest innen 2018. Det vil være behov for å styrke støttefunksjoner rundt disse flyene i en periode, men investeringsrammen legger ikke opp til utvidelse av eiendommer, bygg og anlegg knyttet til F-16. F-16 forutsettes å være utfaset i 2024.

2.3 Ørland hovedflystasjon

Ørland hovedflystasjon ligger i Ørland kommune, sør/vest på Fosenhalvøya i Sør-Trøndelag fylke. Kommunen grenser til Bjugn kommune og er ellers omkranset av sjø med store gruntvannsområder.

Landskapet i kommunen er svært flatt, og bare 2 % av arealet ligger høyere enn 160 moh. Kommunen er preget av landbruksdrift og av Forsvarets virksomhet, som legger beslag på store deler av kommunens areal.

Ørland hovedflystasjon dekker ca. 6 km². Rullebane og taxebane ligger vest i området. Kun 30 % av arealet innenfor flystasjonens gjerde er bygget ut, de resterende 70 % er hovedsakelig gressbevokst eller dyrket mark. Omlag 3 400 daa leies jorda ut til korn- og grovfôrproduksjon. Fem grupperinger med til sammen 11 brukere leier jorda.

Tilgrensende areal til flystasjonen er primært jordbruksområder som preges av spredt landbruksbebyggelse. Sikkerhetsrestriksjoner for Forsvaret dekker visse deler av landbruksområdene utenfor flystasjonen.

Dagens struktur på Ørland hovedflystasjon følger et organiseringsprinsipp med en ytre og en indre base med egne vakter som samsvarer med moderne prinsipper Forsvaret har søkt å oppnå i flere av sine nyere og restrukturerte baser, som Rena Leir, Bardufoss, Rygge, Setermoen, Haakonvern m.fl. Hovedadkomsten til flybasen er fra fv. 245 gjennom Hovedporten.

Ørland sivile flyterminal er lokalisert på vestsiden av flystasjonens rullebane, med adkomst til eget terminalbygg uavhengig av hovedvaktene. Den sivile lufthavnen ligger vest for dagens rullebanesystem, har et begrenset flytilbud og er planlagt opprettholdt.



Figur 2-1 Flyfoto over planområdet med dagens Ørland hovedflystasjon. Svart, stiplet linje markerer planavgrensning

3 TILTAKSBESKRIVELSE

3.1 Utbyggingsbehov

I henhold til planprogrammet omfatter prosjektet for F-35 40-45 000 m² ny bygningsmasse og ca 25 000 m² ombygging og modernisering av eksisterende bygningsmasse. I tillegg kommer infrastruktur og rullebaneforlengelse. Dette er 1. etappe i en langsiktig utvikling av Ørlandet hovedflystasjon.

Tiltaket er ytterligere definert og konkretisert gjennom planarbeidet. Hittil kjent og antatt omfang for utbyggingen av Ørland hovedflystasjon antas i det vesentligste å pågå fram til ca 2020. Den mest intense perioden vil bli i 2015 – 2018. Anslått omfang av utbyggingen er 80 000 – 120 000 m², derav 15 000 – 30 000 m² ombygging av eksisterende bygningsmasse. I første omgang vil det dreie seg om fasiliteter som er nødvendige for å ta imot F-35, dvs rullebaneforlengelse, hangarbygg, verksted/vedlikehold, administrative bygg, styrking av vakt og forsyning mm. De første av disse planlegges å være på plass i løpet av 2016 og 2017. Oppgradering og utvidelse av forlegninger og andre fasiliteter for befal og mannskap vil skje i hele perioden, herunder 250 hybler/kvarter hvorav ca. halvparten utenfor baseområdet og ca. 60 leiligheter lokalisert i nærområdet til basen. Hangar mv for de nye redningshelikoptrene forventes også å bli bygget i samme tidsrom.

Konsekvensutredningen har i det etterfølgende lagt til grunn disse utbyggingsvolumene og 1200 årsverk på hovedflystasjonen, hvorav 550 er nye, inklusive 100 som foreløpig ikke er definert, og i tillegg ca. 600 vernepliktige.

3.2 Rullebanelengde

Eksisterende banesystem har i dag en rullebane på 2 714 meter. Dagens rullebane og tilhørende operative flater, ivaretar behovene for dagens virksomhet ved Ørland hovedflystasjon.

Krav til rullebanelengde er ikke endelig avklart. Luftforsvarsstaben LST har imidlertid kommet med en anbefalt rullebanelengde på ca. 3300 meter, gitt ut fra tekniske hensyn og vurdering av operativ sikkerhet. I arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutredning er det lagt til grunn en framtidig rullebanelengde på 3300 meter, med forlengelse av eksisterende rullebane i nordlig retning. Fordi dagens rullebane ikke er anbefalt av det operative miljøet i Luftforsvaret, er dette ikke tatt med som et eget alternativ i temautredningene med unntak av i temautredning støy. Denne belyser også et alternativ med 300 meter rullebaneforlengelse til totalt 3000 meter.

3.3 Basens indre organisering

Basens indre organisering i fremtidig situasjon bygger i all hovedsak videre på dagens hovedstruktur. Inndeling i administrativt og operativt område videreføres og man gjenbruker så store deler av dagens infrastruktur og bygningsmasse som mulig. Forutsetningen om at F-16 skal driftes samtidig som F-35 fases inn, er en av årsakene til at hele F-35-området anlegges som et nytt område. I tillegg er det valgt å flytte dagens hovedvakt et stykke nordover, og her legge til rette for utvidelse og fortetting av dagens administrative område. Mulig utbygging av F-35 – området er vist i figur 3-2.

3.4 Endring i aktivitetsomfang

Flyaktiviteten ved Ørland hovedflystasjon forventes å bli doblet i framtida sammenliknet med dagens situasjon. Dagens normale driftsmønster, som typisk innebærer to økter med avgang for jagerfly pr dag, en før og en etter lunsj, forventes å bli videreført også i framtida. I perioder med øvelser er det i større grad aktivitet også med jagerfly på ettermiddag og kveld.

I framtidig situasjon er det lagt til grunn 4730 avganger per år med norske F-35 ved Ørland flystasjon. Dette er det antall avganger med norske F-35 som er lagt til grunn i Forsvarsdepartementets utredning for lokalisering av nye kampfly fra 2011 og som lå til grunn for Stortingets beslutning.

Videre er det i framtidig situasjon lagt til grunn alliert trening med 1600 jagerflyavganger per år hvorav 25 % med utenlandske F-35. Dette tilsvarer aktivitetsnivået på alliert trening i 2012.

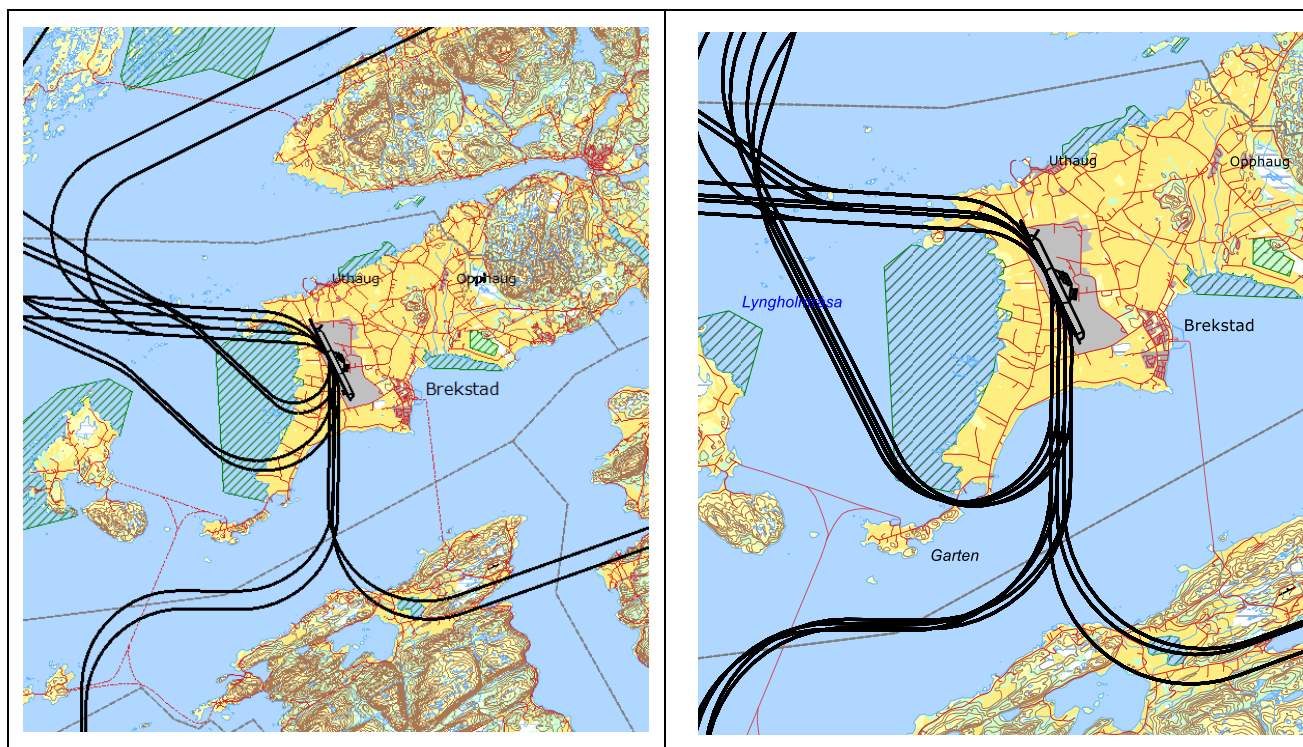
Aktivitetsnivå fra annen flytrafikk enn jagerfly og døgnfordeling av denne trafikken er basert på statistikken fra 2012. For mer detaljert beskrivelse av dette vises til Temarapport støy.

Framtidig aktivitetsomfang, lagt til grunn for utredningen, er avklart og forankret hos Luftforsvarsstaben LST og i Forsvarsdepartementet.

3.5 Endring i avgangsmønster

F-35 gir i gjennomsnitt ca 10 dB høyre lydnivå enn F-16. Lydnivå og flymønster for flyet er bestemmende for det støyavtrykket flyet avgir. Omlegging av flymønsteret har vært en forutsetning for valg av Ørland som hovedbase, fordi dette bidrar til å gi færre støyutsatte enn det F-35 med dagens flymønster ville gitt. Arbeidet med omlegging av flymønster er gjennomført i samarbeid med flyoperativt miljø på Ørland, F-35-programmet, Luftforsvarsstaben og Luftoperativt inspektorat. Gjennom arbeidet med konsekvensutredningene er flymønsteret ytterligere videreutviklet.

Det vurderes nå 2 alternativer mht avgangsmønster. Alternativene er vist i figurene nedenfor. For nærmere beskrivelse av flymønster lagt til grunn for utredningene vises til Temarapport støy. Disse er justert i forhold til opprinnelig beskrivelse i planprogrammet.



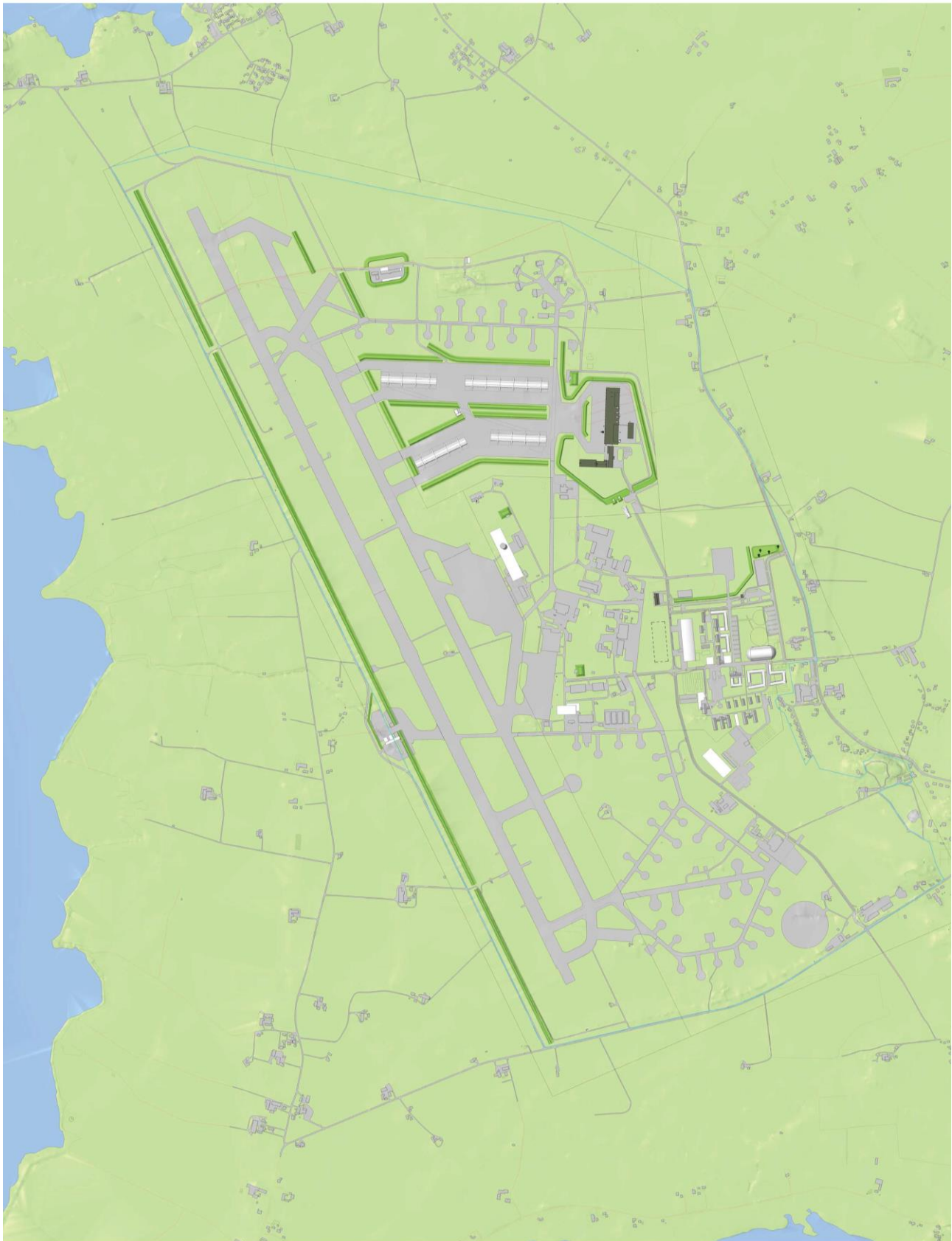
Figur 3-1 Flytraséer ved alternative avgangsmønster. Alternativ 1 til venstre og alternativ 2 til høyre.

For alternativ 1; kartet til venstre; gjelder følgende: Flyavganger mot nord med sving vest ved 200 ft høyde, flyavgang mot sør med sving ved 200 ft høyde. 1/3 av avganger som skal i sydlig retning rutes mot syd.

Alternativ 2 til høyre: Flyavganger mot nord med sving vest ved 400 ft høyde, flyavgang mot syd med sving hhv. ved 200 ft og 400 ft høyde. Sydlige avganger fordeler seg med traseer over Gartbrua for de som skal i nordlig retning og avganger midtfjords med fordeling hhv mot sør og øst.

Støybildet for disse alternativene er omtalt i kap 8.

3.6 Illustrasjon av tiltaket



Figur 3-2 Foreløpig Illustrasjon av mulig utforming av område for F-35. Planen viser eksisterende og nye anlegg. Utforming av interne anlegg er fortsatt under bearbeiding pr. 1.1.2014

4 OVERORDNEDE PLANER OG FØRINGER

4.1 Prosjektspesifikke planer og vedtak

4.1.1 Langtidsplan for Forsvaret

Stortinget behandlet 14. juni 2012 den nye langtidsplanen for Forsvarssektoren, Prop. 73 S (2011-2012) – Et forsvar for vår tid.

Som en del av stortingsbehandlingen ble det fattet vedtak om lokalisering av nye kampfly og etablering av hovedbase for F-35 på Ørland hovedflystasjon (Ørland HF), med en fremskutt operasjonsbase på Evenes.

Følgende formulering i iverksettelsesbrevet for langtidsplanen for Forsvaret (IVB LTP) gitt av

Forsvarsdepartementet 28.06.2012 beskriver tiltakets hovedmålsetning:

«Denne langtidsplanens viktigste tiltak gjelder anskaffelsen av Norges nye kampfly. F-35 vil bli et kampfly for hele Forsvaret, som vil styrke effekten av nær sagt alle andre styrkekomponenter. Innfasing av nytt kampfly blir en katalysator i arbeidet med å omstille Luftforsvarets organisasjon og basestruktur, slik Hæren, Sjøforsvaret og store deler av støttevirksomheten er blitt omstilt siden tusenårsskiftet. Vi skal etablere et moderne luftoperasjonssenter for å få full effekt av kampflyanskaffelsen, og vi skal etablere en effektiv infrastruktur med Ørland som kampflybase og Evenes som fremskutt operasjonsbase.»

Videre konkretiserer det:

«Luftforsvarets kampfly, luftvern, basesett og analysekapasitet, herunder Luftforsvarets baseforsvarstaktiske og luftverntaktiske skoler, skal samles på Ørland hovedflystasjon i takt med etablering av nødvendige fasiliteter.»

«Etablering av en hovedbase for kampfly på Ørland skal legge til rette for mottak av F-35 som nytt kampfly, og en mer hensiktsmessig og effektiv styrkeproduksjon både for kampfly som våpensystem og evnen til å produsere en luftmaktkapasitet, inkludert analyse, luftvern, baseforsvar og nødvendig mobil operativ støtte.»

«Kampflybasen skal dimensjoneres for permanent stasjonering av inntil 45 F-35 kampfly og vil i fremtiden ha ansvaret for å årlig styrkeprodusere 8 050 flytimer totalt¹, hvorav QRA-virksomhet og inntil 10% av årlig trening skal foregå fra deployeringsbaser, hovedsakelig Evenes.»

På kampflybasen må simulator for F-35 være klare og sikkerhetsmessig godkjent innen utgangen av 2016, og nødvendige fasiliteter for operasjoner og logistikkstøtte til de første F-35 flyene må være klar innen tredje kvartal 2017. Utbyggingen av basen skal gjennomføres samtidig med drift av både Airborne Warning and Controlling System (AWACS) og kampfly på Ørland. Utbyggingen skal derfor følge en overordnet plan som inneholder milepæler for mottak av tilført virksomhet og innfasing av nye kampfly. Den overordnede planen skal beskrive hvordan den operative virksomheten skal kunne gjennomføres parallelt med utbyggingen på en forsvarlig måte.

Kampflyvirksomheten på Ørland skal organiseres i to skvadroner, hhv. 331 og 332 skvadron. 338 skvadron skal nedlegges når kampflyvirksomheten overføres fra Bodø, senest innen utgangen av 2018.

Luftverntaktisk skole og operativt luftvern i Bodø skal organisatorisk overføres til Ørland hovedflystasjon innen utgangen av 2016. Personell flytter og materiell flyttes til Ørland senest innen utgangen av 2016, om nødvendig ved bruk av midlertidige anlegg. Det planlegges at permanente løsninger skal være på plass innen utgangen av 2018.

Baseforsvarstaktiske skole og operativt baseforsvar (basesett) på Rygge skal organisatorisk overføres til Ørland hovedflystasjon innen utgangen av 2016. Personell flytter og materiell flyttes innen 2016 om

¹ Tallet er senere nedjustert til 6350 timer. Dette er lagt til grunn som planforutsetning.

nødvendig ved bruk av midlertidige fasiliteter. Det planlegges at permanent løsning skal være på plass innen utgangen av 2020.

Forsvarsbygg skal legge til rette for at Luftforsvaret kan gjennomføre den planlagte omorganiseringen. Dette omfatter å sørge for at nødvendig eiendom, bygg og anlegg er tilgjengelig slik at virksomheten kan flyttes fra Bodø til Ørland og Evenes innen utgangen av 2016.

Stortinget har angitt en øvre kostnadsramme på ca. 5 milliarder kr for tilretteleggingen for F-35. Hovedtyngden av investeringer kommer etter planen i perioden 2016-2018. I følge Stortingets fremdriftsplan skal de første kampflyene være på plass på Ørland i 2017. Leveransen av F-35-flyene til Norge vil etter programmet være fullført i 2024.

4.1.2 Forsvarets konseptuelle løsning

Til grunn for Stortingets beslutning om lokalisering lå Forsvarsdepartementets Konseptuelle Løsning «Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35», datert 25. november 2011. Til grunn for denne lå igjen en rekke utredningsdokumenter, deriblant Strategisk konsekvensutredning (SKU) og flere andre utredningsdokumenter.

Den konseptuelle løsningen dannet grunnlaget for valg av lokaliseringsløsning for Forsvarets nye kampfly.

I dokumentet presenteres Forsvarsdepartementets vurdering av ulike lokaliseringsløsninger for nye kampfly med hensyn til egnethet for operativ virksomhet, de sideeffekter som kan oppstå ved de ulike lokaliseringsløsninger og kostnadene for de ulike lokaliseringsløsninger.

4.1.3 Strategisk konsekvensutredning

På oppdrag fra Forsvarsdepartementet og som en del av grunnlaget i Forsvarets Konseptuelle løsningsdokument, har Forsvarsbygg i Strategisk Konsekvensutredning (SKU) utredet ulike alternativer for lokalisering av Forsvarets nye kampfly. Aktuelle steder for etablering av kampflybase for F-35 var Evenes, Bodø og Ørland eller en kombinasjon av disse i en tobaseløsning. Utredningen omhandler de overordnede konsekvensene for landskap, naturmiljø, kulturminner og kulturmiljøer, samt konsekvenser av støy for omgivelsene, herunder forstyrrelseeffekter for reindrift.

Hensikten med den strategiske konsekvensutredningen var å gi et samlet bilde av de mest vesentlige miljøkonsekvensene av tiltaket før en beslutning om lokalisering ble fattet av Stortinget.

Utredningsomfanget og detaljeringsgraden var avgrenset til det nivået som ble ansett som nødvendig for å fastslå om det var forhold som ekskluderte noen av løsningsalternativene.

4.1.4 Internasjonale og nasjonale mål

I tråd med NATOs strategiske konsept skal Forsvaret kunne bidra i kollektivt forsvar både i Norge, i egne nærområder og som del av NATOs forsvar andre steder. Den sikkerhetspolitiske utviklingen tilsier at det fortsatt er behov for å videreutvikle et innsatsforsvar som kan møte komplekse sikkerhetsutfordringer mot norsk stats- og samfunnssikkerhet. Forsvaret må være i stand til å håndtere et bredt spekter av oppdrag både hjemme og ute, og forsvarspolitiske mål ligger til grunn for strukturutviklingen.

4.1.5 Helhetlig gjennomføringsplan

Helhetlig gjennomføringsplan (HGP) er et Forsvarsinternt dokument. Det utarbeides i flere trinn for å dokumentere eksisterende fasiliteter, kapasiteter og tilstand, fremtidige utviklingsbehov og en helhetlig arealplan med prioritert utbyggingsoppgaver. En helhetlig gjennomføringsplan er utarbeidet for Ørland hovedflystasjon med utbygging for F-35 som hovedelement. Planen omfatter både operative bygg og anlegg for F-35, nye bygg for administrative funksjoner og andre basefunksjoner som må styrkes som en del av utvikling av kampflybasen. Helhetsplanen anviser også utviklingsarealer for fremtidige funksjoner som kan bli tilført basen. Dette er funksjoner som diskuteres, men som ikke er bestemt verken i tid eller omfang.

4.2 Nasjonale føringer

4.2.1 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjen forutsetter at barn og unges interesser synliggjøres i arealplansammenheng.

4.2.2 Statlig planretningslinje for klima og energiplanlegging i kommunene (MD 4.9.2009)

Formålet med retningslinjene er bl. a. å sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med å redusere klimagassutslipp. Kommunene skal i kommuneplanen eller som egen kommunedelplan innarbeide tiltak for å redusere klimagassutslipp og sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging. Klima -og energiplanen skal gi føringer for kommunens mer detaljerte planlegging og myndighetsutøvelse.

4.2.3 Retningslinjer for støy i arealplanleggingen (MD T-1442/2012)

Retningslinjene ble innført av Miljøverndepartementet i 2005 og revidert i 2012. T-1442/ 2012 skal legges til grunn av kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen anbefaler at anleggseierne beregner to støysoner rundt viktige støykilder, en rød og en gul sone. I den røde sonen er hovedregelen at ny støyfølsom bebyggelse skal unngås, mens den gule sonen er en vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. Støygrenser for de ulike sonene er angitt i retningslinjen, og praktisering er beskrevet i veileder til retningslinjen. T- 1442/2012 legges normalt til grunn ved etablering av ny støysensitiv bebyggelse i støysonene, ved etablering av ny støyende aktivitet eller vesentlig endret aktivitet.

4.2.4 Naturvernområder / Nasjonalt våtmarksområde

Ørland kommune har internasjonalt viktige våtmarksområder i Grandefjæra naturreservat, Innstrandfjæra, Hovsfjæra og Kråkvågsvaet fuglefredningsområder. Områdene er klassifisert som RAMSAR-områder og inngår i Ørland våtmarksområde. I tillegg finnes flere viktige naturtyper og arter registrert i Naturbase og Artskart.

Forskrift om fredning for Grandefjæra våtmarksreservat, Ørland kommune, Sør-Trøndelag (23.12.1983).

Formålet med fredningen er å bevare et internasjonalt viktig våtmarksområde med vegetasjon, fugleliv og annet dyreliv som naturlig er knyttet til området. I forskriften heter det bl.a. at «*Motorisert ferdsel til lands samt lavtflyging i luftrommet over reservatet, er forbudt, (herunder gjelder også bruk av modellbåter og modellfly).*»

Forskriften presiserer at fredningsbestemmelsene ikke skal være til hinder for bl.a gjennomføring av militær operativ virksomhet og flytrafikk ved Ørland flystasjon. Videre heter det at forvaltningsmyndigheten (fylkesmannen i Sør-Trøndelag) kan gi tillatelse til bl.a. gjennomføring av militær virksomhet av ikke-operativ art, herunder øvelser og oppføring av militære installasjoner.

Ørland Våtmarkssenter er ett av fem sentre som har blitt autorisert som nasjonalt våtmarkssenter, noe som viser en høy bevissthet og satsning på disse kvalitetene i Ørland kommune.

4.3 Regionale føringer

4.3.1 Regional planstrategi for Sør-Trøndelag 2012-2015

Mellom Ørland og Bjugn er det gjensidig pendlingsaktivitet, mens det er beskjeden innpendling fra andre kommuner. Den største gruppen utenfor de to kommunene kommer fra Trondheim, hvor mer enn halvparten pendler til Ørland. Den nest største gruppen, fra Rissa, fordeler seg likt mellom de to kommunene.

Kapittel 2.7 i den regionale planstrategien omhandler Ørland som kampflybase, konsekvenser, utfordringer og muligheter:

En mulig hovedflybase for kampfly på Ørland vil berøre regionen langt ut over nærområdet, og vil kreve koordinering og tilrettelegging av tilbud og tjenester både fra fylkeskommunen og andre... Et slikt vedtak vil ha konsekvenser som en bare i begrenset grad har oversikt over i dag, og som en dermed heller ikke er godt rustet til å planlegge for. Med den store geografiske rekkevidden som konsekvensene vil ha, vil det også stille store krav til samarbeid og koordinering på tvers av kommuner og fylker. Det vil derfor være både nødvendig og hensiktsmessig å legge an et regionalt perspektiv i arbeidet. Begge mulige utfall i saken om kampflybasen vil medføre utfordringer og gi grunnlag for tiltak. Innsatsen må baseres i en analyse av utgangssituasjonen, og det må være beredskap og organisatorisk struktur som ligger til rette for gjennomføringen. Det vurderes derfor som fornuftig å igangsette forstudier som har som mål å legge dette grunnlaget. Deltakere i arbeidet vil være kommuner, næringsliv, FoU-miljøer, regional stat, Ørland flystasjon, frivillige organisasjoner.

I den regionale planstrategien er det angitt prioriterte planoppgaver: Ørland kampflybase – konsekvenser, eventuelle utredninger høsten 2012 utfordringer og muligheter. Regionalt strategidokument skal utarbeides. Sør-Trøndelag fylkeskommune har høsten 2012 igangsatt registreringer av friluftsområder, og arealer på Fosen antas registrert i løpet av 2013.

4.3.2 Regional plan klima og energi Sør-Trøndelag (2010-2014), vedtatt 15.12.2009

Klimaendringer vedrørende nedbør, vind, havnivåstigning, ekstremvær, flom og skred er omhandlet i den regionale klimaplanen. Det er etablert flere prosjekter og programmer for systematisk kommunalt samarbeid om energi- og klimaspørsmål i regi av staten og Kommunenes Sentralforbund (KS), der Ørland er med: Livskraftige kommuner er et femårig program (2006-2010) etablert av Miljøverndepartementet og KS. Sør-Trøndelag fylkeskommune deltar i KS-nettverket Klima og energi sammen med følgende kommuner fra fylket: Frøya, Hitra, Hemne, Ørland, Bjugn, Rissa, Klæbu, Malvik, Melhus, Orkdal, Meldal, Midtre Gauldal, Oppdal, Røros og Selbu.

4.3.3 Fylkesdelplan vindkraft Sør-Trøndelag

De senere årene er det søkt konsesjon for en rekke vindkraftprosjekter i Trøndelag. Sør-Trøndelag har egen fylkesdelplan for vindkraft som gir retningslinjer for slik utbygging. Faktadelen presiserer at Forsvaret, Avinor og Mattilsynet bør kontaktes i hvert enkelt prosjekt. Vindkraft bør vurderes kun i enkelte områder. Planen fraråder landbasert eller kystnær vindkraft i øvrige deler av Sør-Trøndelag, herunder Ørland. Forsvarets virksomhet vil også legge begrensning på utvikling av vindkraftanlegg i dette området.

4.4 Kommunesamarbeid

Ørland kommune har et nært samarbeid med nabokommunen Bjugn og med andre kommuner på Fosen gjennom Fosen Regionråd.

Det pågår en kommunesammenslåingsprosess mellom Ørland og Bjugn kommuner. Nedsatt styringsgruppe som ledet denne prosessen avsluttet sitt arbeid 25.11.2013. Det skal gjennomføres rådgivende folkeavstemning om kommunesammenslåing i begge kommuner 24. februar 2014.

4.5 Ørland kommunes føringer

4.5.1 Kommuneplanens arealdel

Utbygging og drift av hovedflystasjonen vil gi muligheter, ringvirkninger og utfordringer for vertskommunen, når det gjelder bl.a. boligbygging, næringsutvikling og tilrettelegging av diverse infrastruktur. Folketallet i Ørland kommune har de siste årene ligget stabilt rundt 5000 og er i dag på drøyt 5100. Konsekvenser av Kampflybase Ørland og hvordan kommunen håndterer dette innenfor de ulike virksomhetsområdene, skal gjenspeiles i kommuneplanen som er under rullering.

Kommunestyret i Ørland egengodkjente 25.11.2004 arealdelen av kommuneplanen. Hovedflystasjonen er avsatt til OMRÅDE FOR FORSVARET i henhold til plan- og bygningsloven § 20-4 nr. 4. Plankartet viser at Forsvarets eiendom dekker en vesentlig del av det sentrumsnære arealet i kommunen. Visse arealer i sør,

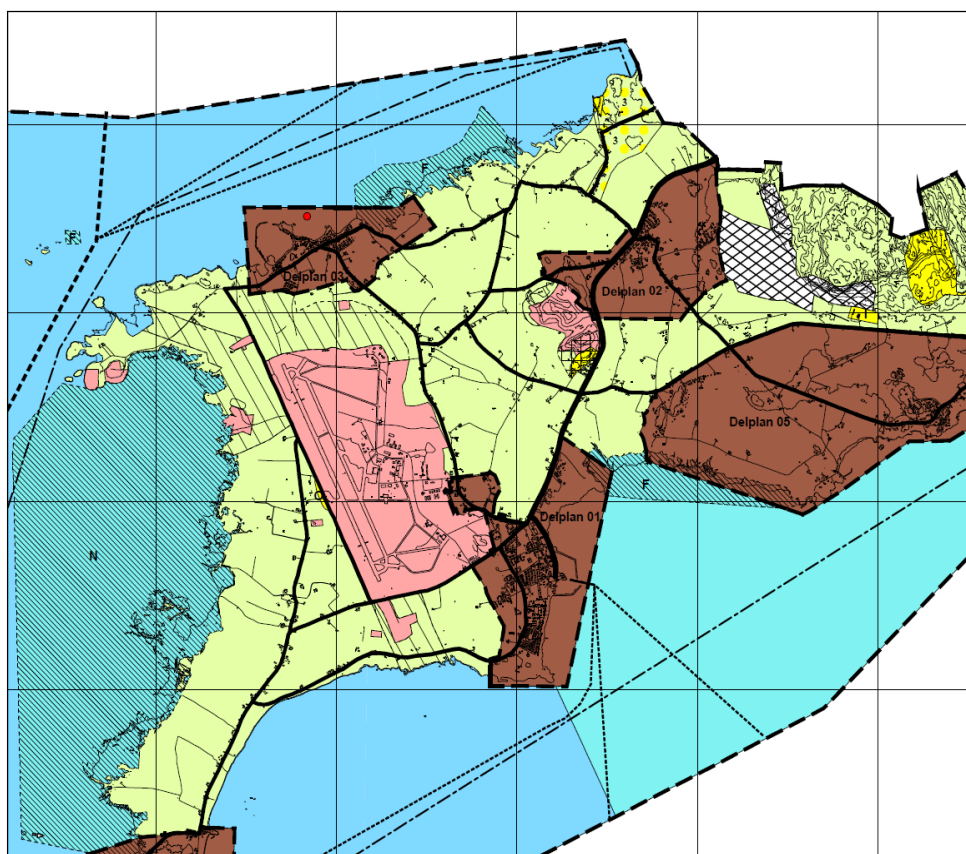
nord og vest er definert som sikkerhetsområde for Forsvaret, der særlige restriksjoner gjelder. Det er også flere mindre områder som er avsatt til OMRÅDE FOR FORSVARET i kommuneplanens arealdel.

Områdene sør, nord, øst og vest for hovedflystasjonen er avsatt til LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER (LNF SONE 1). Innenfor disse områdene tillates ikke ny eller vesentlig utvidelse av spredt bolig-, ervervs- eller fritidsbebyggelse.

Vest for flyplassen ligger Grandefjæra og i nordøst ligger Innstrandfjæra som begge er båndlagt som fuglefredningsområde etter lov om naturvern (RAMSAR-områder).

Brekstad og Uthaug: Det legges opp til en boligutvikling i de eksisterende tettstedsområdene sør, øst og nord for hovedflystasjonen. Ørland kommune har utarbeidet en planskisse for Brekstad sentrum, med en vesentlig fortetting og boligutvikling. Planskissen skal danne grunnlag for en reguleringsplan for Brekstad sentrum og Brekstadbukta.

Nord på kampflybasen og nord for Forsvarets område finnes lokalt verdifullt skogsareal og enkelte tindvedforekomster. Nord og vest for Forsvarets eiendom finnes viltområder. Kommunens Landbruksplan viser at hovedflystasjonen er omgitt av svært viktige jordbruksarealer.



Figur 4-1 Utsnitt av kommuneplanens arealdel (2004).

Ørland kommune har igangsatt av rulling av kommuneplanen. Planstrategi og planprogram for kommuneplan Ørland 2013 – 2026 ble vedtatt i kommunestyret 1.11.2013. Planforslag forventes behandlet i løpet av 2014.

4.5.2 Klima- og energiplan for Ørland kommune (kommunedelplan)

Ørland var den første kommunen i Sør-Trøndelag med en vedtatt klima- og energiplan (høsten 2007). Planen fokuserer blant annet på utvikling og bruk av kortreist og fornybar energi, og det er satt konkrete mål for energieffektivisering og reduserte utslipp. Det siste er tallfestet til 9 % reduksjon. Planen har også mål for energiforsyning og energiproduksjon som skal komme fra fornybare energikilder som bioenergi,

varmepumper, vindkraft mv (ca. 25 % av stasjonært forbruk), med hovedvekt på bioenergi. Hovedformålet med planen er å få et redskap som tar helhetshensyn i saker som berører energi, klima og miljø i kommunen, og som samtidig er forankret i overordnede nasjonale og fylkeskommunale målsetninger. Planen skal være vurderingsgrunnlag for prioriteringer ved fremtidige bygge- og utbyggingssaker, og fungere som støtte ved saksbehandling og vedtak i energiutbyggingssaker.

De viktigste tiltak i klima- og energiplanen er enøktiltak og å øke selvforsyningsgraden gjennom utbygging av fornybare energikilder, etablere fjernvarmenett, utrede etablering av energisenter med fornybar energi.

4.5.3 Vindmølleplan (kommunedelplan)

Ørland kommune har utarbeidet et temakart Småskala vindkraftverk, vedtatt i 2005. Planen går på tvers av Fylkesdelplan vindkraft Sør-Trøndelag, da den gir en åpning for etablering av vindmøller i kommunen. Konfliktområder er angitt i planen. Innenfor konfliktområdene stilles krav om reguleringsplan. Det er etablert en forbudssone for etablering av vindmøller i innflyvingssonen for flybasen, som er vist på plankartet. Forsvarets/ Forsvarsbyggs uttalelse i prosessen sier bl.a. følgende:

Operativt sett er det ønskelig med så lave minima som mulig, slik at man kan komme ned under skyene og lande. Det å innføre kunstige hindre, i dette tilfellet vindmøller, som hever operative minima er derfor uheldig. Innenfor kritisk område for TACAN, som vist på kart, kan Luftforsvaret ikke akseptere noen form for vindmøller, da det vil få stor betydning for innflygingsprosedyrene og landingsminima ved ØHF. Vest av linjen D-E-F kan LOI akseptere vindmøller på inntil 52,5 meter total kotehøyde. Øst av linjen A-B-C kan LOI akseptere vindmøller, men LOI mener likevel det er uheldig med slike kunstige luftfartshinder og at nye vindmøller bør plasseres så langt utenfor kritisk sektor som mulig. LOI forutsetter at vindmøllene blir merket iht gjeldende regler gitt i «ICAO annex 14, Volume 1, Aerodrome design and operations». LOI presiserer at dette skrevet kun tar for seg problematikken med vindmøller som luftfartshinder i forbindelse med inn – og utflyging fra ØHF. Andre elementer som f.eks. radar og link problematikk må taes opp med sentral høringsinstans (FB), i hver enkelt konsesjonssøknad.

Nye føringer fra Luftoperativt inspektorat (LOI) sier at eventuelle turbiner må plasseres mer enn 25 km fra ØHF.

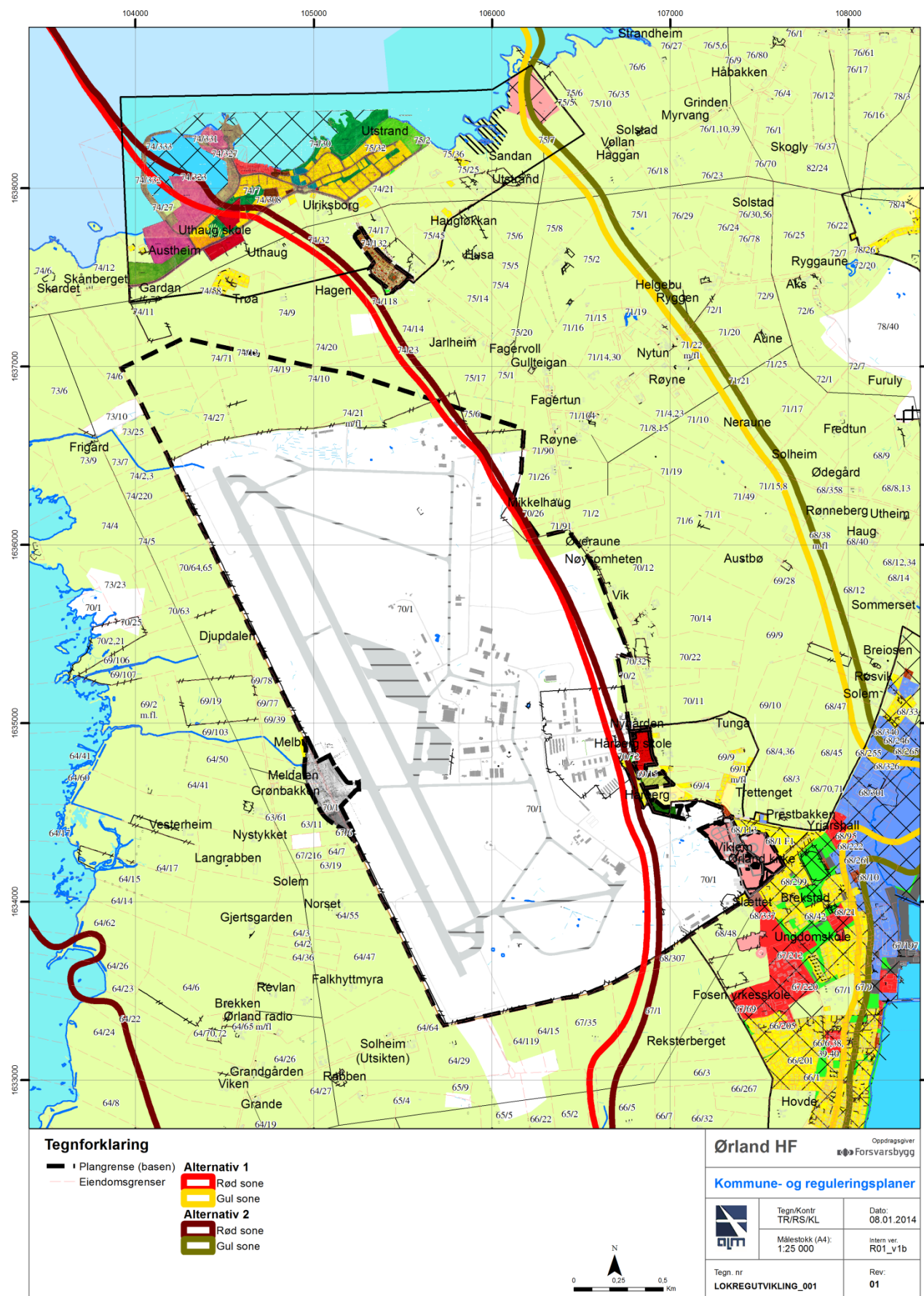
4.6 Gjeldende reguleringsplaner

Sør for hovedflystasjonen er det vedtatt en reguleringsplan for utvidelse av Ørland kirkegård. Kirkegårdsutvidelsen medfører at Staten v/Forsvarsdepartementet skal avstå noe grunn til Ørland kommune.

Like øst for dagens hovedport ligger Hårberg skole. Reguleringsplan for Hårberg ble vedtatt i 2010. Området er avsatt til offentlig formål, undervisning, samt LNF, jordbruk og friluftsområde. Området er omfattet av en hensynssone for bevaring av kulturmiljø og kulturminner.

Vest for Ørland hovedflystasjon foreligger reguleringsplan for utvidelse av den sivile lufthavnen. Reguleringsplanen er fra 1992, og gir plass for 4 oppstillingsplasser for vanlige store passasjerfly med 120-150 passasjerer.

Det er flere vedtatte reguleringsplaner i forbindelse med bebyggelse på Brekstad og Uthaug. Planene er ikke direkte berørt av tiltaket, men ligger innenfor dagens influensområde for flystøy.



Figur 4-2 Kart som viser tilliggende, vedtatte kommune(del)- og reguleringsplaner med støysoner for alternativ 1 og alternativ 2 for avgangsmønstre.

4.7 Pågående planprosesser

4.7.1 Pågående kommuneplanarbeid.

Kommunestyret vedtok i møte 1. november 2013 "planstrategi og planprogram" for ny kommuneplan 2013-2026 for Ørland kommune. Fra strategien siteres: «*Det legges opp til strategier som skal føre til større befolkningsutvikling enn hva prognosene fra Rambølls og Forsvarsbyggs foreløpige analyser viser. Gjennom å tilrettelegge for bærekraftige og attraktive bomiljø med fortetting og urban utvikling av Brekstad, kombinert med en aktiv næringspolitikk der innflagging av nye bedrifter, utvikling av eksisterende næringsliv og nyskaping står sentralt, vurderer kommunen at Ørland kan øke sin befolkning med rundt 2000 nye innbyggere (35 %) frem til 2026.*»

Arbeidet med revisjon av kommuneplanens samfunnsdel og arealplandel vil pågå i 2014.

4.7.2 Reguleringsplaner

Regulering av Brekstad sentrum – Reguleringsarbeidet vil dekke en del av kommunedelplan for Brekstad. Planområdet ligger øst og sør for Kampflybasens områder. Planarbeid igangsatt

Regulering av Ulsetmyran Næringspark – Det er behov for å legge til rette for nye næringsareal. Området ligger tett på Forsvarets område, rett sør for kampflybasen. Planoppstart første kvartal 2014.

Regulering av Brekstad Vestre næringsområde. Området er på ca 100 daa og ligger like øst for Ulsetmyran Næringspark. Området ligger sør-vest for kampflybasen, tett inntil Forsvarets område. Planoppstart første kvartal 2014.

Regulering av Uthaug havneområde. Planarbeid igangsatt.

Regulering av Underhaug II på Hårberg. Det er varslet oppstart 31.7.2013, planforslag er ikke utarbeidet.

Regulering av gang/sykkelvei langs Uthaugsveien. Planarbeid er igangsatt, og gjennomføres parallelt med dette planarbeidet.

4.8 Øvrige tillatelser

4.8.1 Konsesjonsvilkår for Ørland lufthavn

Forsvaret innehar konsesjon fra Luftfartstilsynet som gir rett til å anlegge og drive sivil sektor og sivil trafikk på flyplassen. Konsesjonen er gitt i 2004 og gjelder frem til 1.juli 2014.

4.8.2 Utslippstillatelse etter Forurensningsloven

Det foreligger utslippstillatelse knyttet til utslipp i forbindelse med avisning og brannøvingsfelt.

Utslippstillatelse vil måtte fornyes som følge av tiltaket.

5 BESKRIVELSE AV PLAN- OG INFLUENSOMRÅDET – EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Planavgrensning, beliggenhet og influensområde

Avgrensning av planområdet ble fastsatt i planprogrammet den 23.5.2013. Reguleringsplanens avgrensning ligger innenfor avgrensningen som ble fastsatt i planprogrammet.

Reguleringsplanområdet (planområdet) utgjør et areal på 6648 daa, beliggende nordvest for tettstedet Brekstad i Ørland kommune. Dagens hovedflystasjon omfatter et areal på 6065 daa, hvorav 5991 daa inngår i planområdet.

Influensområdet vil for de fleste konsekvensutredningstemaene være knyttet til virkningen av støy og det faktiske arealbeslaget, mens det for enkelte temaer vil være knyttet til virkning av befolkningsutvikling. Planavgrensning og rød og gul sone for dagens situasjon er vist i figur 5-1.

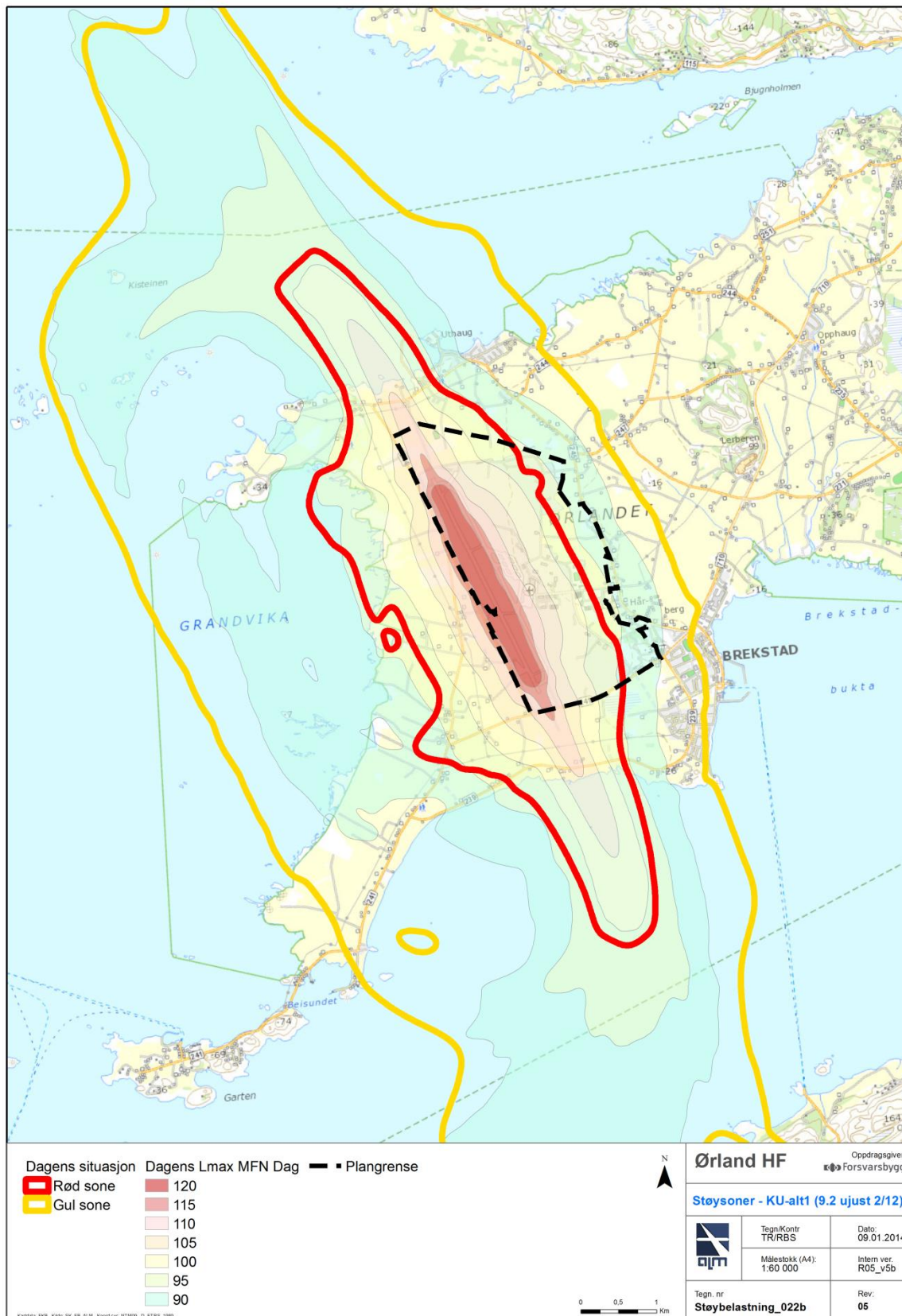
5.2 Dagens virksomhet på Ørland hovedflystasjon

Ørland hovedflystasjon er organisert i én luftving; 138 Luftving. Denne består av de operative søylene 338 skvadron og luftvernartilleri. I tillegg driver Ørlandet hovedflystasjon trening og øving med avdelingene FIST-L kampfly og FIST-L luftvern i Forsvarets innsatsstyrke luft. Siden 1998 har Ørland hovedflystasjon også deltatt i en rekke nasjonale og internasjonale operasjoner. Redningshelikoptre fra 330 skvadron er stasjonert ved hovedflystasjonen.

Totalt sett er basen daglig arbeidsplass for ca. 650 befall og sivile samt 200-300 vernepliktige.

Ved siden av ordinær styrkeproduksjon er også hovedflystasjonen alliert treningssenter for luftstyrker tilknyttet NATO og andre partnernasjoner. For å understøtte aktiviteter innenfor rammen av treningssenteret har basen bl.a. parkeringsområder for mer enn 100 fly.

Dagens virksomhet genererer støy til omgivelsene. Figuren på neste side viser beregninger av flystøy basert på flyaktivitet i 2012 (dagens situasjon) illustrert med gul og rød støysone iht. T – 1442.



Figur 5-1 Dagens støybilde, beregning basert på flyaktivitet i 2012. Gul sone og rød sone som beskrevet i retningslinje T-1442 (Retningslinje for støy i arealplanlegging). Planavgrensning er markert med stiplet linje.

5.3 Naturverdier

5.3.1 Registreringer i planområdet

Det er registrert i alt sju naturtypelokaliteter, dvs. naturtypelokaliteter som er regionalt eller lokalt viktige områder for biologisk mangfold, innenfor planområdet. Samtlige naturtypelokaliteter representerer foruten sine naturverdier også tilleggsverdier fordi de utgjør restarealer i et ellers intensivt drevet jordbruks- og kulturlandskap, og er vurdert ut ifra dette.

Få rødlistede arter av høyere planter er registrert i planområdet, kun ask ble registrert i kartlegging i 2013. Ask finnes spredt i løvskogen, og er ikke kartlagt spesielt. Engmarihand, som er funnet i planområdet, har tidligere vært rødlistet, men er nå tatt ut av rødlista.



Figur 5-2 Kart over naturtypelokaliteter i planområdet. Lokalitet 1,2,3 og 7 er rikmyr, lokalitet 4,5 og 6 er rik sumpskog.

5.3.2 Ørland våtmarkssystem

I 1983 ble fire våtmarksområder på Ørlandet fredet ved kongelig resolusjon.

- Grandefjæra naturreservat
- Hovsfjæra fuglefredningsområde
- Kråkvågsvaet fuglefredningsområde
- Innstrandfjæra fuglefredningsområde

Samlet sett er Ørlandet våtmarksområder blant de aller viktigste våtmarksområdene i Norge. Dette har gitt område status som Ramsar-område. Den 24.07.1985 ble områdene nominert som Ramsar-området Ørlandet våtmarkssystem (Ørland wetland system). Området har et samlet areal på ca. 35 kvadratkilometer. Av dette er 0,9 km² landareal. Våtmarksområdene har særlig stor betydning som raste- og næringsområde for vannfugl under trekket, for andefugler når de myter (dvs. feller vingefjær) om sommeren og som overvintringsområde.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

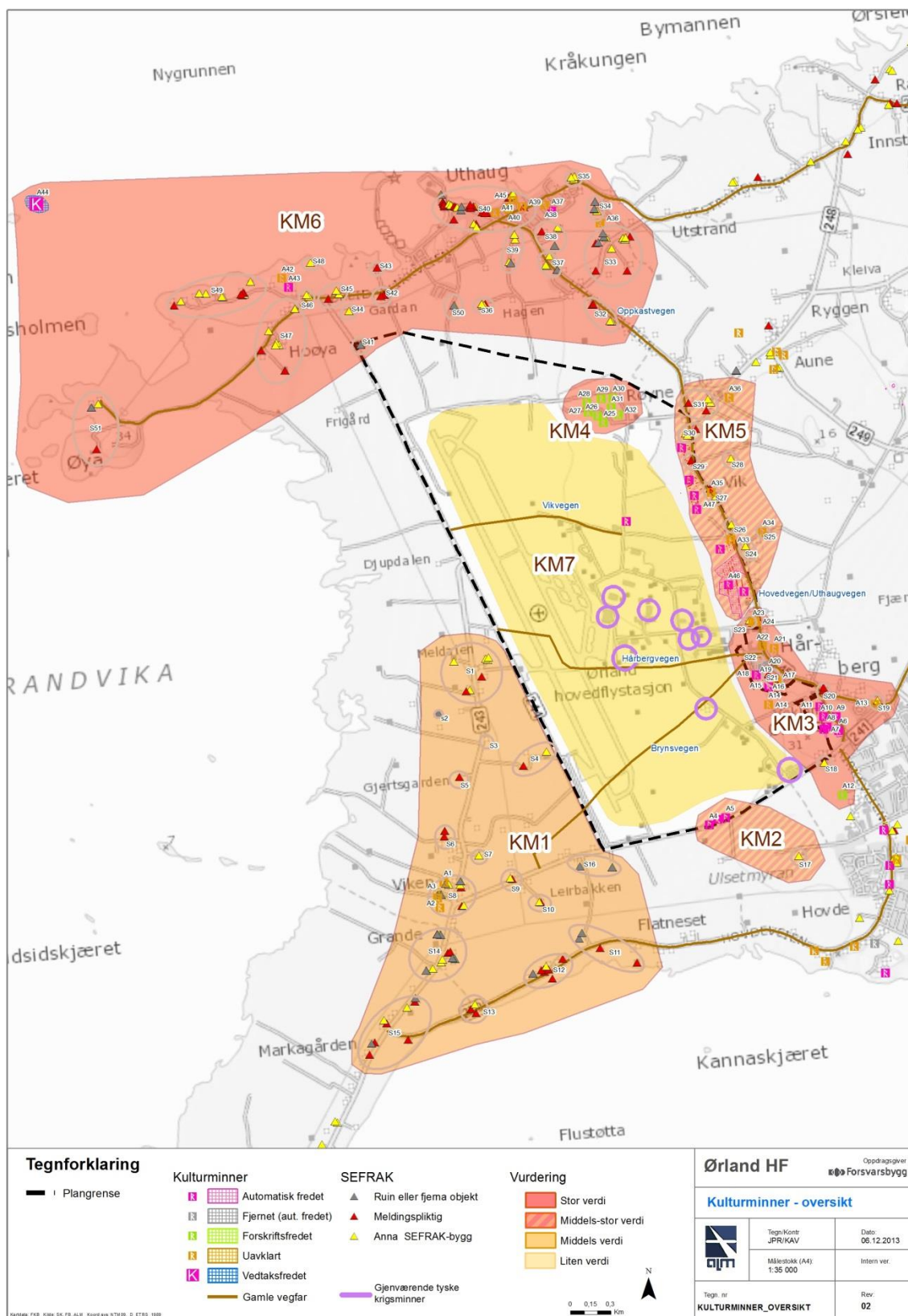
Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljø menes områder hvor et eller flere kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng.

Det er våren 2013 foretatt befarings i området. Sør-Trøndelag fylkeskommune har i løpet av forsommeren 2013 gjennomført undersøkelser etter kulturminnelovens § 9 innenfor baseområdet. Den siste delen av undersøkelsen er gjennomført i løpet av høsten 2013 i området for rullebaneforlengelse og langs Uthaugvegen fra dagens hovedport og nordover. Det er gjort funn av automatisk fredede kulturminner innenfor avsatt kulturmiljø 5 på figur 5-3. Sør-Trøndelag fylkeskommune har oversendt foreløpig avgrensning av funnområde, men endelig rapport er ikke utarbeidet.

Planområdet er inndelt i sju delområder (kulturmiljøer) som er vurdert hver for seg ut fra verdi, omfang (tiltakets virkning) og konsekvens. Det er utarbeidet temakart for hele området som viser geografisk plassering av de sju kulturmiljøene, samt områdenes verdi.

Tabell 5-1 Verdivurdering registrerte kulturmiljøer

Nr	Kulturmiljø	Verdi
1	Grande	Middels verdi
2	Ytrebø	Middels til stor verdi
3	Hårberg-Viklem	Stor verdi
4	Messerschmidthangarene	Stor verdi
5	Vik-Røyne	Middels til stor verdi
6	Uthaug	Stor verdi
7	Ørland hovedflystasjon	Liten verdi



Figur 5-3 Oversiktskart registrerte kulturminner og kulturmiljøer.

5.5 Landskap og bebyggelse i planområdet

Ørland hovedflystasjon ligger i et flatt kystlandskap som heller svakt fra øst mot vest. Mindre terrengformasjoner i basens periferi og andre steder i landskapet blir derfor tydelige landskapselementer.

Planområdet ligger på den store jordbruksletta på Ørlandet, som skiller seg fra det kupert landskapet for øvrig på Fosen-halvøya. Store sammenhengende arealer med dyrka mark strekker seg helt ut til den brede tidevannssonen i Grandefjæra og det åpne havet. Sletta er flat, og i det fjerne reiser fjellene seg i Bjugn i nord og øst, i Agdenes over fjorden i sør og på Storfosna i vest. Fjellene oppleves som langt unna. Hovedflystasjonen ligger tilbaketrukket fra de langgrunne fjærene som er karakteristiske for Ørlandet.

Rullebanene ligger i et stort landbruksareal, og er det dominerende landskapselementet inne på hovedflystasjonen. Store deler av hovedflystasjonen er dyrka mark med mye korn. I den sentrale delen av hovedflystasjonen er bebyggelsen mest konsentrert, mens den i sør, nord vest er spredt, med større og mindre bygg og installasjoner.

Den søndre delen av basen er den mest kupert med Kleivhaugen og Kjerkhaugen. Begge disse vegetasjonskledde kollene danner en overgang og buffer mot Brekstad og Ørland kirke som ligger like bak Kjerkhaugen på Viklem.

I den nordre delen av basen ligger et område med Messerschmitthangarer fra andre verdenskrig. Disse er fredet i Landsverneplan for Forsvaret. Hangarene ligger tilbaketrukket fra en sentral plattform og spredt i et vegetasjonskledd område.

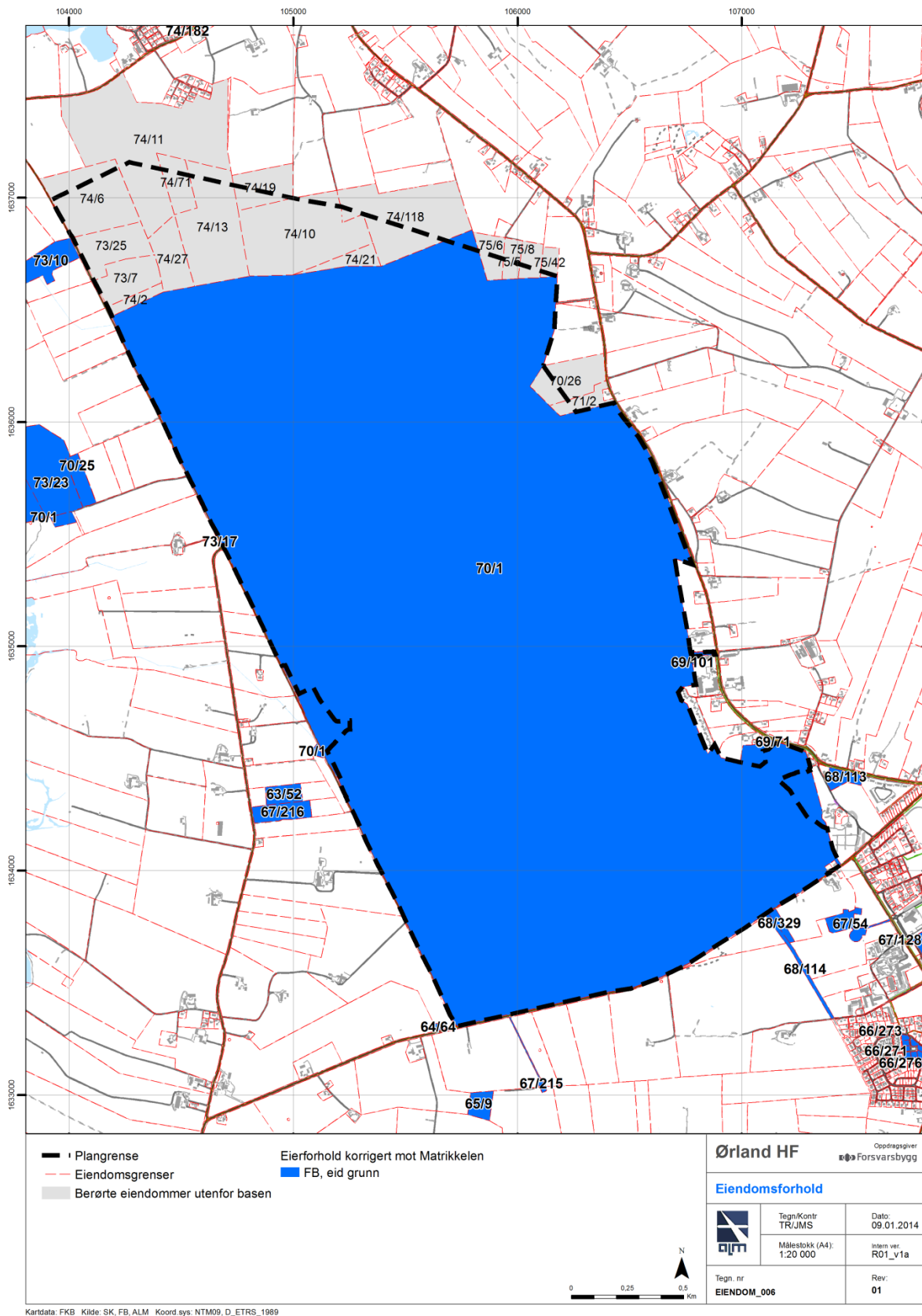
5.6 Eierforhold og arealbruk

Forsvaret eier Gnr/bnr. 70/1. Hjemmelshaver er Forsvarsbygg. Denne eiendommen utgjør dagens hovedflystasjon, og med unntak av tre mindre områder inngår denne eiendommen i planområdet. Gnr/bnr. 70/1 omfatter 6065 daa, hvorav 5991 daa inngår i planområdet.

Øvrige eiendommer som inngår i planområdet fremgår at tabell nedenfor. Disse eiendommene utgjør til sammen 655 daa.

Tabell 5-2 Berørte grunneiendommer, grunneiere og arealer ved utvidelse av hovedflystasjon. Totalt areal utgjør 654,8 daa.

GNR	BNR	Berørt areal (daa)	GNR	BNR	Berørt areal (daa)
74	19	14,5	75	42	1,1
74	21	17,9	71	2	4,6
74	71	19,7	70	26	14,1
75	8	4,5	75	5	5,8
74	13	110,0	73	7	42,1
74	118	42,0	73	25	49,9
74	10	148,5	74	2	11,3
74	11	47,2	74	6	72,4
74	27	39,5	75	6	9,6



Figur 5-4 Oversikt over eiendommer og eierforhold. Stiplet linje viser planavgrensning.

Arealbruken innfor planområdet fremgår av tabell nedenfor. 63 % av det totale planarealet er registrert som fulldyrket eller overflatedyrket (4192 daa), 18 % er registrert som bebygd eller samferdsel veggrunn (1194 daa) og 19 % er registrert som annet areal (1260 daa). Se figur nedenfor.

Tabell 5-3 Oversikt over dagens arealbruk innenfor planområdet. Gnr/bnr. 70/1 er den delen av Forsvarets eiendom gbnr. 70/1 som inngår i planområdet.

Arealkategori	Gnr/bnr. 70/1	Øvrige gbnr.	Totalt
Bebygd	465	0	465
Samferdsel, veggrunn	725	3	729
Fulldyrka	3436	601	4037
Innmarksbeite	133	22	155
Skog	456	8	465
Åpen fastmark	667	17	684
Myr	108	3	111
Vann	1	0	1
Sum	5991	655	6646

Fem grupperinger med til sammen 11 brukere leier jorda inne på dagens hovedflystasjon (Gnr/bnr 70/1).

5.7 Transport

Brekstad har i underkant av 2000 innbyggere (2012). Sørøst for Hovedflystasjonen ligger Brekstad, som er administrativt senter og handelssenter i Ørland kommune. Det finnes funksjoner som hotell, kulturhus, helsetjenester og ungdomsskole. Kommunens to barneskoler ligger på Opphaug og Hårberg. Hårberg barneskole ligger rett utenfor gjerdet til hovedflystasjonen sør for hovedflystasjonens hovedatkomst. Rett nord for hovedflystasjonen ligger tettstedet Uthaug med ca 400 innbyggere.

Fra Brekstad går Fv 241 rett sør for planområdet ut til øya Garten. Fra Fv 241 er det i dag atkomst inn på hovedflystasjonen som benyttes av en del av hovedflystasjonens ansatte. Fv 244 går parallelt med rullebanen rett vest for planområdet og øst for naturreservatet Grandefjæra. Fv 244 er atkomstvei til den sivile flyterminalen, som ikke inngår i planområdet. Fv 244 tar av fra Fv. 241 og møter Fv 245 ved Uthaug. I Uthaug har Forsvaret etablert ISPS2 – havn, og det er også kommunal havn her. Fv 245 (Uthaugsveien) går rett øst for planområdet og er hovedveiforbindelsen mellom Uthaug og Brekstad. Fra fv 245 er det hovedatkomst til hovedflystasjonen gjennom hovedporten, samt ytterligere en atkomst nord for hovedatkomsten. Fylkesvei 710 er hovedvei mellom Brekstad og Botngård i Bjugn kommune.

Langs Fv245 i øst er det etablert gang-sykelvei fra Brekstad sentrum til Hårberg skole og hovedporten. Strekningen videre opp mot Uthaug, ca. 4 km, har ikke gang-sykelvei. Forslag til reguleringsplan for gang-/sykkelveg på denne strekningen er under utarbeidelse.

Størstedelen av persontransporten til og fra hovedflystasjonen går fra kaia på Brekstad med ferje og hurtigbåt. Avstanden fra kaia til hovedporten er ca. 2,3 km. Pr. i dag har hurtigbåten 8 daglige ankomster fra Trondheim. Ferja fra Valset ankommer en gang pr. time i driftsdøgnet kl. 07-23. Den sivile terminalen vest for planområdet har et begrenset flytilbud med en avgang til Oslo på morgenen med retur fra Oslo på ettermiddagen.

² ISPS-koden – internasjonalt regelverk for sikring av skip og havner.

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

6.1 Høring og offentlig ettersyn av planprogram, kunngjøring og varsling

Kunngjøring om høring og offentlig ettersyn av planprogram og varsel om igangsatt arbeid med reguleringsplan med konsekvensutredning ble annonsert i avisa Sør-Trøndelag 5.2.2013, Adresseavisen 6.3.2013 og Fosna-Folket 7.2.2013. Frist for innspill til planprogram og igangsatt planarbeid var 22.3.2013.

Det ble sendt brev til berørte parter vedrørende høring og offentlig ettersyn av planprogrammet og varsel om igangsatt planarbeid 30.1.2013. Frist for innspill til planprogram og igangsatt planarbeid var 22.3.2013.

I forbindelse med høringen av planprogrammet og varslingen av igangsatt arbeid ble det gjennomført flere møter og åpne dager, jf. oversikten nedenfor.

Basert på innkomne merknader ble det gjort nødvendige suppleringer/justeringer av planprogrammet før det ble fastsatt av kommunestyret i Ørland kommune 23.5.2013. Planprogrammet inneholder en beskrivelse av utbyggingen, en foreløpig avgrensning av planområdet, et utredningsprogram for konsekvenser av tiltaket for alle relevante fagtema samt en fremdriftsplan for hele prosessen frem til vedtatt reguleringsplan.

Orientering om fastsettelse av planprogrammet ble 27.5.2013, sendt til alle de som det ble mottatt innspill fra. I tillegg ble det orientert på kommunens og Forsvarsbyggs internettsider.

Mottatte innspill ved høring og offentlig ettersyn av planprogrammet ble oversendt kommunen i forbindelse med fastsettelsen av planprogrammet og er ikke vedlagt her.

6.2 Medvirkning og samråd

Det ble arrangerte møter og åpen dag i juni 2013 for å informere om status for arbeidet med konsekvensutredningen.

Det ble sendt brev til berørte parter vedrørende samråd i september/oktober 2013. Frist for innspill var 10.10.2013. Det ble arrangert møter og åpen dag i forbindelse med samrådet, jf. oversikten nedenfor.

Tabell 6-1 Oversikt over møter i forbindelse med høring og varsling av planprogram, underveismøter og samrådsmøter.

Aktør	Møter i forbindelse med høring av planprogram og varsling/kunngjøring om igangsatt planarbeid med KU	Møter i forbindelse med medvirkning/orientering under vegs	Møter i forbindelse med samråd
Ørland kommune	26.11.2012 06.12.2012 11.12.2012 19.12.2012 17.01.2013 25.01.2013 20.02.2013 25.02.2013	23.04.2013 14.05.2013 23.05.2013 28.05.2013 30.05.2013 31.05.2013	09.09.2013 20.09.2013 26.09.2013 14.10.2013 01.11.2013 13.11.2013 20.11.2013 04.12.2013
Bjugn kommune	22.01.2013		24.09.2013
Agdenes kommune	25.02.2013		26.09.2013
Fylkesmannen/fylkeslegen i Sør-Trøndelag	26.11.2012 19.12.2012 12.02.2013 21.03.2013	30.04.2013 22.05.2013 21.06.2013	09.09.2013 20.09.2013 23.09.2013 26.09.2013 14.10.2013 21.10.2013 12.11.2013 12.12.2013

Aktør	Møter i forbindelse med høring av planprogram og varsling/kunngjøring om igangsatt planarbeid med KU	Møter i forbindelse med medvirkning/orientering under vegs	Møter i forbindelse med samråd
			19.12.2013
Sør-Trøndelag fylkeskommune	26.11.2012 19.02.2013		19.09.2013 23.09.2013 26.09.2013 12.11.2013 04.12.2013 17.12.2013
Statens vegvesen	19.02.2013		20.09.2013
Arbeidstilsynet	04.02.2013		20.09.2013
Mattilsynet	04.02.2013	20.06.2013	23.09.2013
Landbruk (myndigheter, fagmiljø, organisasjon, berørte)	26.02.2013 20.03.2013	20.06.2013	23.09.2013 26.09.2013
Natur (myndigheter, fagmiljø, organisasjon)	04.02.2013 26.02.2013	20.06.2013	23.09.2013
Kulturminner (myndigheter, fagmiljø, organisasjon)	04.02.2013 26.02.2013	20.06.2013	23.09.2013
Landbruksgruppa	18.12.2012 04.03.2013	20.06.2013	23.09.2013
Støygruppa Ørland	18.12.2012 04.03.2013	20.06.2013	23.09.2013 20.11.2013
Barn og unge			24.09.2013
Næringsliv		19.03.2013	27.09.2013
Lag og organisasjoner			27.09.2013
Fosen regionråd	25.02.2013		02.10.2013
Hårberg krets	04.03.2013		23.09.2013
Grande krets	05.03.2013		24.09.2013
Uthaug krets	05.03.2013		24.09.2013
Media	23.05.2013		23.09.2013
Åpen dag	19.12.2012 05.03.2013	21.06.2013 11.12.2013	25.09.2013

I tillegg til møter i forbindelse med høring av planprogrammet, kunngjøring og varsling av igangsatt planarbeid, orientering undervegs og samrådsmøter som angitt ovenfor, har det vært ulike dialogmøter og fagmøter med sektormyndigheter og fagmiljøer knyttet til ulike tema.

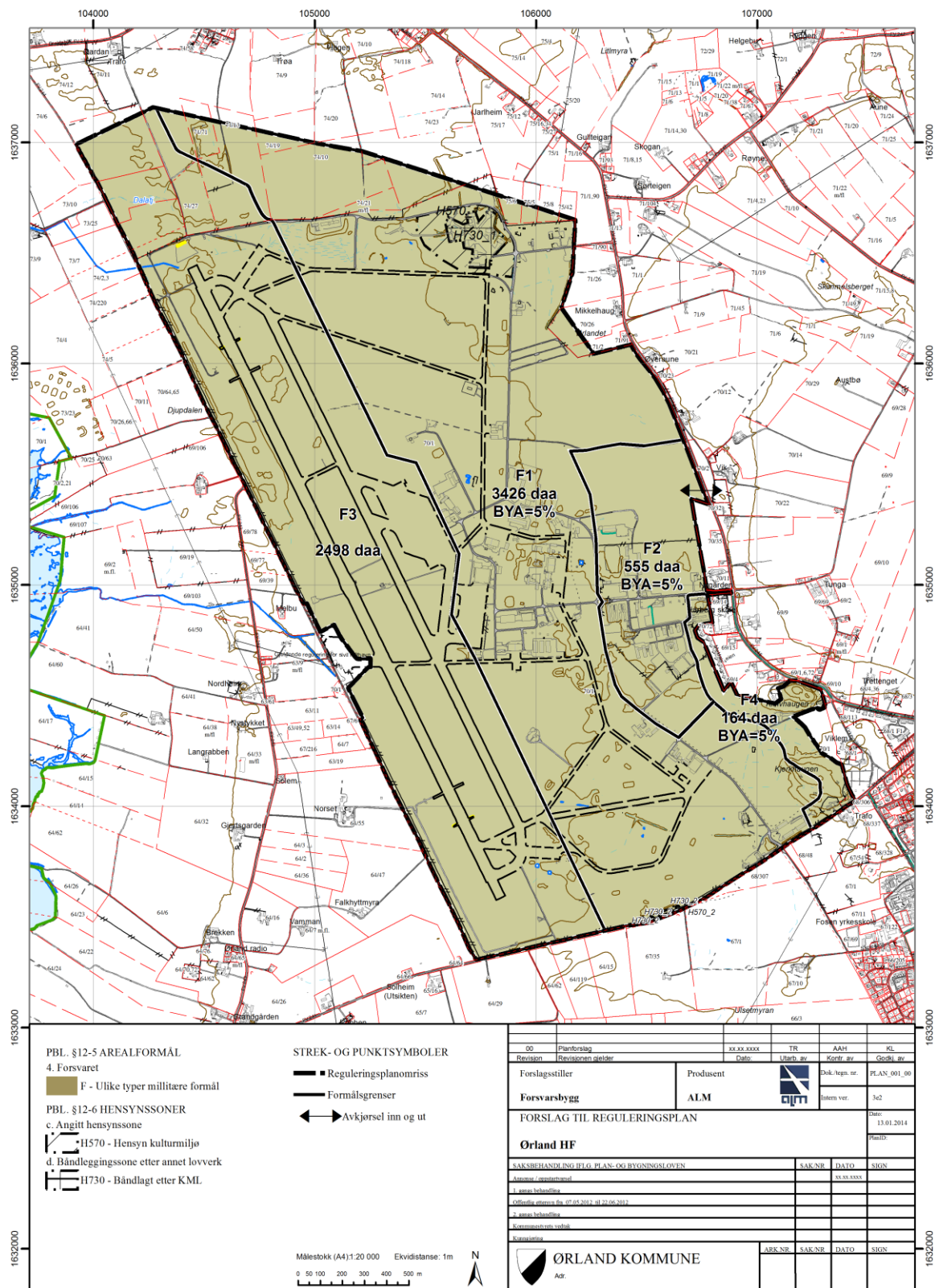
Vedlagt følger innspill som er mottatt i forbindelse med samrådet.

Oversikt over partene, mottatte tilbakemeldinger i forbindelse med varsling, medvirkning og samråd og våre kommentarer til disse følger som separate vedlegg.

7 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Reguleringsplanforslaget består av denne planbeskrivelsen med konsekvensutredning, reguleringsplankart og reguleringsbestemmelser.

7.1 Plankartet



Figur 7-1 Reguleringsplankart

Planområdet omfatter ca 650 nytt areal i nord og dels i nordøst. De nye arealene er i dag jordbruksjord. Arealbehovet utløses av behovet for rullebaneforlengelsen på 600 m, og av behov for et nytt ammunisjonslager. Lokaliseringen av ammunisjonslageret er vurdert ut ifra sikkerhetsmessige forhold sett både i forhold til omgivelser og andre anlegg inne på flystasjonen. I tillegg til selve arealbehovet for disse anleggene kommer nødvendige sikkerhetssoner og behov for å ha oversiktlige sikringsgjerder. Derfor er det behov for en viss utretting av eksisterende gjerdelinjer. Det er anslått at 225 daa av de 620 blir omdisponert til utbyggingsformål. Resten av dette arealet vil fortsatt kunne benyttes om dyrkningsjord.

For øvrig beholdes Forsvarets eiendom som i dag. Dette gir den nødvendige robusthet i forhold til fremtidig videreutvikling av basen.

7.2 Reguleringsformål og hensynssoner

Området reguleres til følgende formål:

Område for forsvaret - militær bebyggelse og anlegg (4900). Reguleringsformålet er delt inn i fire delområder

- F1 - Operativt område
- F2 - Administrativt område
- F3 - Banesystemet
- F4 - Operativt område i randsone

I planen er det angitt følgende hensynssoner for å ivareta Messerschmidthangarene som er vernet, og et lite tidligere registrert område med automatisk fredete kulturminner helt i syd:

- Hensynssone D Automatisk fredete kulturminner (H730)
- Hensynssone C Bevaring og buffer for kulturminne (H570)

Det er gitt reguleringsbestemmelser som gjelder felles for reguleringsplanområdet, samt til de enkelte delområdene. Det er videre knyttet bestemmelser til de ulike hensynssonene.

7.3 Reguleringsbestemmelser

Reguleringsbestemmelsene definerer muligheter og begrensninger til arealformålene angitt for planområdet, krav til søknad og dokumentasjon, krav til miljøtiltak og rekkefølgebestemmelser i forbindelse med anleggsfasen.

Bestemmelsene gjentar i minst mulig grad krav dekket i medhold av annet lovverk (som Forurensningsloven, Diskriminerings og tilgjengelighetsloven mv), bortsett fra der dette er påkrevet eller ansees å være hensiktsmessig.

Det gis her en tematisk gjennomgang av hva reguleringsplanen med bestemmelser gir adgang til, og en mer utfyllende kommentar til bestemmelsene.

7.3.1 Bebyggelse og landskap

Reguleringsbestemmelsenes § 1 gir Forsvaret adgang til å oppføre de bygninger, konstruksjoner og anlegg som er nødvendige for å etablere og drifte anlegg for kampfly og forsvarsanlegg innenfor planområdet. §5 definerer noe mer spesifikt hva som tillates eller ikke tillates innenfor hvert delområde.

§ 4.4.3 henviser til plankartet der det angis maksimal utnyttelse på 5 % BYA innenfor formålsfeltene F1, F2 og F4. De tre formålsfeltene utgjør i alt 4145 daa. Dette tilsvarer en samlet grunnflate for feltene F1, F2 og F4 på til sammen 207 500m². Dette er bebygd flate. En del av byggene vil ha flere etasjer slik at bebygd areal (BRA) vil kunne bli større. Planen vil derfor være robust i forhold til det behov som er angitt i tiltaksbeskrivelsen.

I bestemmelsen til felt F4 er det lagt inn en bestemmelse som anmoder om at man tar særskilt hensyn til naboer og nabobebyggelse ved oppføring av ny bebyggelse og ved øvelsesvirksomhet.

§ 4.4.1 angir at de internasjonale standardene for luftfart (ICAO og PANS-OPS) som setter begrensninger for plassering, utforming og høyder på bebyggelsen, samt krav til hinderfrie plan omkring rullebanen, skal følges. I tillegg vil også de norske bestemmelser for sivil luftfart (BSL) gjelde uavhengig av bestemmelsene.

Bestemmelsene knyttet til bebyggelse og landskap gir Forsvaret en stor grad av frihet knyttet til utforming og plassering av bygg og anlegg. Krav til vedlagt illustrasjonsplan og formingsveileder, som angitt i § 4.2.2, skal sikre at kommunen, i sammenheng med søknad om tiltak, får en visualisering og en redegjørelse for at utforming og plassering av ny bebyggelse og nye anlegg er i henhold til en helhetlig plan og estetiske prinsipper.

7.3.2 Miljø

§4.3 stiller krav til utarbeidelse av miljøoppfølgingsplan for ytre miljø og § 4.2.2 stiller krav om miljøoppfølgingsplan for bygg. Disse planene skal utarbeides i samråd med berørte myndigheter og vise hvordan miljømål og miljøkrav blant annet definert i Miljøstrategi for Ørland hovedflystasjon, skal følges opp under prosjektering, kontrahering, bygging og drifting av nye bygg og anlegg.

Det er ikke gitt bestemmelser knyttet til forurensning fordi dette er dekket av forurensningsloven og den utslippstillatelse som gis for virksomheten.

Støy

§4.8 definerer krav til innendørs lydnivå for ny og eksisterende bebyggelse. Kravene er strengere for ny bebyggelse, med krav om lydklasse C i NS 8175:2012, mens det for eksisterende bebyggelse tillates lydklasse D der det ikke er praktisk mulig innenfor et forsvarlig kost-nytte forhold å oppnå lydklasse C.

Samme paragraf setter også krav til tiltak på eksisterende bygninger utenfor planområdet, der disse er berørt av støy fra hovedflystasjonen. Det er normalt ikke tilgang til å gi bestemmelser utenfor planområdet, men når det gjelder avbøtende tiltak som følge av støy fra tiltak innenfor planområdet finnes det en praksis for å gjøre dette. Det er de samme krav til lydklasse her som for eksisterende bygninger innenfor basen.

I bestemmelsene settes det videre krav til at tiltak skal være iverksatt innen 12 måneder etter at avtale er inngått mellom Forsvarsbygg og huseier.

7.3.3 Kulturminner

§§ 6.1 og 6.2 gir bestemmelser til to områder som angis som hensynssone for kulturminner og tilhørende buffersone.

Det ene området (H730_1) omfatter Messerschmidthangarene der hangarenes interiør og eksteriør, banedekke samt spor i landskapet etter ekstyske stridsanlegg og fortifikasjoner er vernet etter Forskrift om fredning av bygninger og anlegg i Landsverneplan for Forsvaret. Selve det fredete anlegget legges ut som hensynssone D med fredningsbestemmelser tilsvarende de som står i Landsverneplanen. Utenfor D-sonen legges en buffersone, hensynssone C, med avgrensning tilsvarende den som er illustrert i Landsverneplanen. Bestemmelsene knyttet til denne sonen er en standardformulering anbefalt av Riksantikvaren (veileder).

Det andre området (H730_2) Svenshaugen er båndlagt etter kulturminneloven. I området finnes automatisk fredete gravhauger (Askeladden id 46436 og 65192), samt bosetningsspor. Området ligger helt syd i planområdet, vest for dagens sørlige port.

I tillegg til disse områdene, finnes et nylig registrert område som omfatter automatisk fredete, kulturminner, bosettingsspor, i øst langs Uthaugsvæien. Dette kommer i konflikt med byggeområde for Forsvaret og søkes frigitt gjennom dispensasjon.

7.3.4 Naturmiljø

Innenfor planområdet er det registrert fire naturtypelokaliteter. Ut fra en vurdering av Forsvarets behov for mulig framtidig utviklingsareal, er ikke disse lokalitetene avsatt som hensynssoner i reguleringsplanen.

Lokalitetene er imidlertid avmerket i illustrasjonsplan og ivaretatt i miljøoppfølgingsplanen med egne tiltak for å ivareta disse områdene så langt som mulig.

7.3.5 Infrastruktur

Adkomst

§ 4.6 henviser til at adkomst til planområdet er definert med pil på plankartet. I fremtiden vil antall adkomster fra offentlig vei reduseres i forhold til i dag. Det anlegges ny hovedvakt med adkomst fra Uthaugsveien ca. 200 meter nord for dagens hovedadkomst.

Parkering

§ 4.6 definerer at parkeringsplasser for bil tillates plassert hensiktsmessig i forhold til de funksjonene de skal betjene. I forbindelse med søknad om tiltak skal utforming og plassering av disse illustreres og redegjøres for. For å imøtekomme målsetning om mer miljøvennlig transport skal det tilrettelegges for el-bilparkering med lademulighet og sykkelparkering. For å gjøre det attraktivt å sykle skal det tilrettelegges for at sykkel kan parkeres værskjermet i nærheten av de mest brukte bygningene, som kontorbygg, verksteder, idrettsbygg og forlegninger. Det setter for øvrig ingen begrensinger på antall parkeringsplasser innenfor området.

Overvannshåndtering

§4.7 krever at systemer for overvannshåndtering skal dimensjoneres for vannføring tilsvarende 20% overskridelse av 200 års nedbørintensitet. Dette kravet tar høyde for at 200 års nedbørintensitet sannsynligvis vil forekomme stadig hyppigere i fremtiden, og at 200-års verdiene sannsynligvis oftere overskrides.

Vann, avløp og renovasjon

Det er ikke foreslått egne bestemmelser knyttet til vann, avløp og renovasjon.

7.3.6 Anleggsfasen

Krav til dokumentasjon

§ 7.1 gir krav om at det skal utarbeides en egen Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Denne planen skal vise hvordan Miljøoppfølgingsplan for ytre miljø følges opp og herunder redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, renhold og støvdemping og støyforhold.

Det skal også lages en Driftsplan som angir hvordan gravemasser og tilkjørte masser skal disponeres innenfor planområdet. Denne skal vedlegges søknad om tiltak. Driftsplanen skal inkludere plan for deponering og mellomlagring av masser og plan for gjenbruk av masser.

§ 7.4 angir at eventuelle overskudd av matjord som ikke benyttes inne på basen, skal tas vare på som ressurs og gjenbrukes, eventuelt utenfor basen.

Rekkefølgebestemmelser

§7.2.1 angir rekkefølgebestemmelser knyttet til anleggsfasen. Disse stiller krav til at tilstrekkelige trafiksikkerhetstiltak som beskrevet i Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen, for det gjeldende tiltaket, skal være etablert før igangsettingstillatelse kan gis.

§§7.2.2 og 7.2.3 angir rekkefølgebestemmelser om at dersom det i forbindelse med gravearbeid gjøres funn som kan være kulturminner eller gi forurensning, så skal alt arbeid stanses umiddelbart, og rette myndighet underrettes.

§ 7.2.4 krever at kulturminner innenfor hensynssoner skal sikres gjennom fysiske sperringer i anleggsfasen og at disse skal være etablert før igangsetting.

Støy og luft

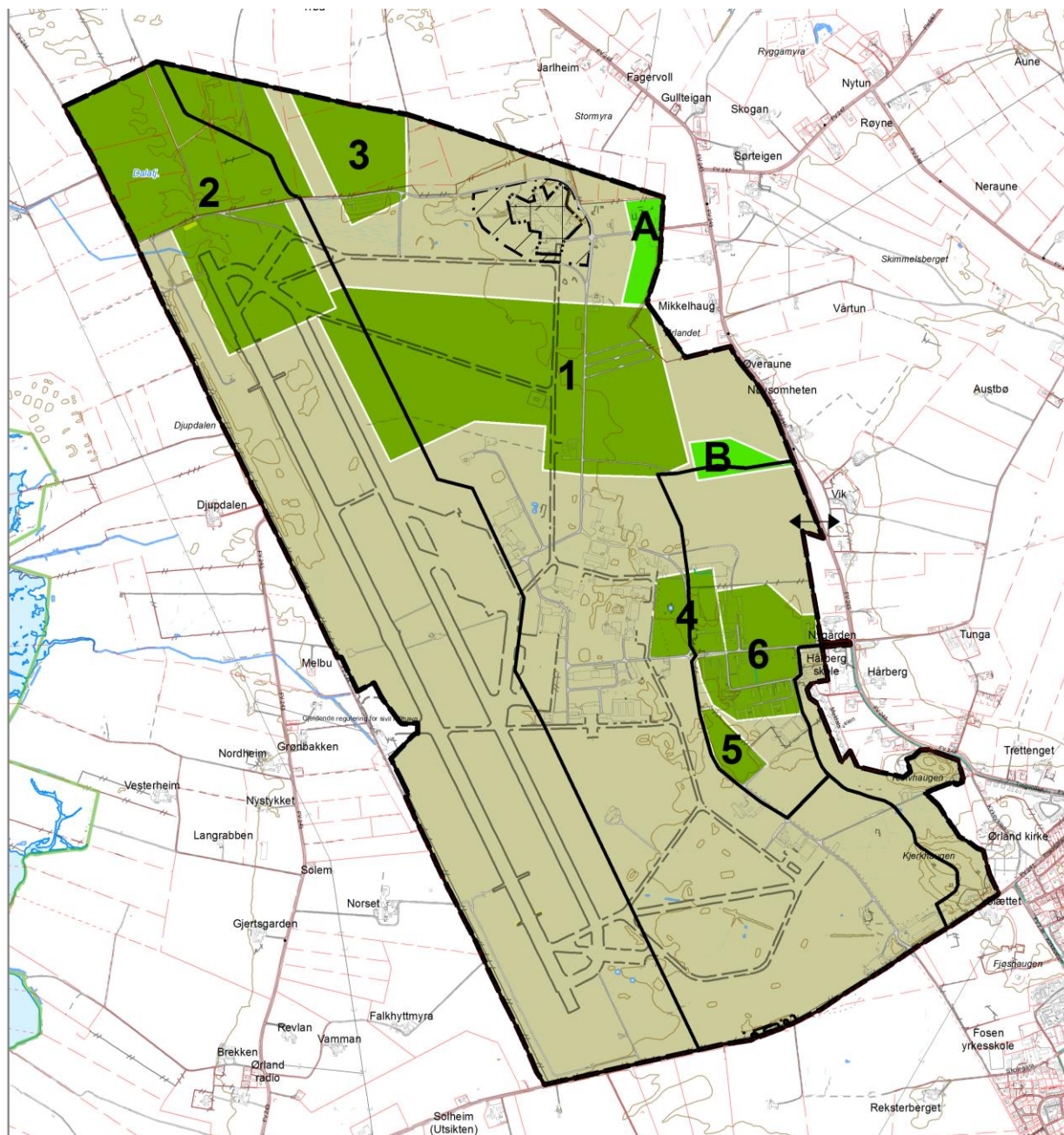
Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442/2012, legges til grunn for å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen.

7.4 Anleggsgjennomføring, rekkefølge i utbygging og tidshorisont

Det er foreløpig ikke avklart hvordan anleggsfasen skal gjennomføres, verken entreprisemodell det legges opp til eller kontraktsvilkår mht. gjennomføring. Detaljert plan for anleggsgjennomføring vil bli utviklet før tiltak igangsettes

7.4.1 Områdeinndeling

For å strukturere utbyggingen er planområdet foreslått delt inn i 6 områder, ift. geografisk plassering og funksjon.



Figur 7-2 Områdeinndeling for anleggsgjennomføringen og foreløpig plassering av anlegg- og brakkerigg. Det kan forekomme endringer i plassering av riggområder og områdeinndeling.

Område 1, F-35 omfatter den største delen av utbyggingen med størst krav til utstyr og bemanning.

Område 2, baneforlengelse gjennomføres fra nord for å få minst mulig driftsforstyrrelse

Område 3, utvidelse av ammunisjon – området.

Område 4 og 5, luftvern/basesett. Praktisk gjennomføring av arbeidene i disse områdene er ikke avklart.

Område 6, ny hovedatkomst, vakt, administrasjon, forlegning, idrett, undervisning.

A og B er aktuelle riggområder

7.4.2 Riggområder

Det er p.t. ikke avklart hvor Forsvarets prosjektkontor, anleggsrigg og brakkerigger skal plasseres, eller størrelse på disse. Figuren illustrerer et foreløpig forslag. Transport inn til anleggsområdet er ikke endelig avklart, men søkes organisert slik at en tar hensyn til eventuelle ulemper for omkringliggende samfunn.

Anleggsrigg

Eksisterende riggområde nord for Mikkeltaugen er foreslått som område for anleggsrigg. Plassering og størrelse er ikke endelig avklart. Dette riggområdet kan også inneholde lagerplass for materialer og blandeverk for asfalt og betong.

Teknisk infrastruktur som el, vann og avløp finnes i dag i dette område.

Brakkerigg

Foreløpig er riggområde sør for Mikkeltaugen foreslått som område for brakkerigg. Plassering og størrelse av riggområdet er ikke endelig avklart, og tilpasses etter behov. Nåværende plassering og størrelse er vist i figur 8-2, område B.

Antatt kapasiteter (ikke endelig avklart):

- 500 sengeplasser samt fellesområde for messe.
- Parkeringsplass for 250 biler i tilknytning til forlegningen.
- Prosjektkontor for Forsvarsbygg med kapasitet for 50 personer.
- Kontor for entreprenør med kapasitet for 50 personer.
- Parkeringsplass for 50 biler i tilknytning til kontorene.

Det er lite opparbeidet infrastruktur på området. Det må derfor påregnes etablering av vann, avløp, strøm og samband til området.

7.4.3 Anleggsgjennomføring

Endelig gjennomføringsplan for anlegget er p.t. ikke ferdigstilt. Det er utarbeidet en foreløpig overordnet plan for når de ulike områdene og byggene skal bygges ut.

Forberedende arbeider som blant annet etablering av riggplasser og anleggsveier vil foregå fra høst 2014 til vår 2015. Utskiftning av masser, inntransport av pukk samt etablering av voller er planlagt å bli utført mellom vår 2015 og 2016/2017. Arbeid med betong- og asfaltdekker samt bærelag er planlagt fra høst 2015 til 2017/2018. Bygg, vakt, hangarett, teknisk infrastruktur og annet bygges ut i ulik rekkefølge fra vår 2015 og frem mot 2020. Det kan bli endringer i dette.

I toppårene 2016 og 2017 vil det være behov for mellom 500 og 700 årsverk (totalt for entreprenør og Forsvarsbygg). Et årsverk betyr ikke nødvendigvis at en person jobber i et år, to personer kan for eksempel jobbe samtidig et halvt år hver. Det kan derfor i perioder være flere og færre anleggsarbeidere på området.

7.5 Illustrasjonsplan, formingsveileder og miljøoppfølgingsplan bygg

7.5.1 Illustrasjonsplan

Som en visualisering av tiltaket skal det utarbeides en illustrasjonsplan som visualiserer helhet og sammenheng innenfor hele planområdet. Illustrasjonsplanen vil oppdateres etter hvert som prosjektet utvikles og skal fremlegges ved hver ny søknad om tiltak. Tiltakshaver er ansvarlig for at illustrasjonsplanen holdes oppdatert. Illustrasjonsplanen skal vise bebyggelsens plassering og form, infrastrukturplanlegg på bakken som veier, plasser, parkeringsplasser mv, samt grøntanlegg.

7.5.2 Formingsveileder

Formingsveileder skal utarbeides i løpet av prosjekteringsperioden. Den skal gi prinsipper for formgivning av bebyggelse og uteområder, materialbruk, farger mv. Formingsveileder skal vedlegges søknad om tiltak og det skal redegjøres for hvordan tiltaket følger opp veilederens prinsipper.

7.5.3 Miljøoppfølgingsplan bygg

Miljøoppfølgingsplan for bygg skal vise hvordan miljømål og –krav er innarbeidet og hvordan dette skal følges opp under kontrahering, bygging og drifting av tiltaket.

7.6 Miljøoppfølgingsplan ytre miljø

Miljøoppfølgingsplanen skal håndtere miljøspørsmål i bygge- og anleggsperioden. Problemstillinger som blir identifisert gjennom prosjekteringsarbeidet og reguleringsprosessen vil bli fulgt opp med konkrete tiltak og virkemidler for å ivareta miljøhensyn.

Planen skal bidra til å redusere den usikkerheten som berørte opplever i tilknytning til anleggsfasen og legges til grunn i det videre arbeidet med gjennomføring av tiltaket. Detaljert opplegg for informasjon til omgivelsene vil bli utarbeidet i perioden fram mot anleggsstart.

Miljøoppfølgingsplanen angir de tiltak Forsvarsbygg vil benytte for å gjennomføre prosjektet i henhold til det hovedmål som er satt for miljøoppfølging.

7.7 Forhold til overordnede planer og føringer

Planforslaget er i all hovedsak i samsvar med overordnede planer og føringer på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Beslutningen om i hovedsak å konsentrere jagerflyvirksomheten til én hovedbase gir besparelser på arealbeslag, miljø og samfunn på et nasjonalt nivå, mens følger av tiltaket på lokalt nivå gir noen konsekvenser som er i strid med overordnede føringer. Dette gjelder spesielt beslag av landbruksjord som vil være i strid med nasjonale føringer om vern av dyrket mark, og det gjelder økte forstyrrelser for fuglelivet i Grandefjæra, vernet som naturreservat og med status som RAMSAR-områder.

Planforslaget gir innspill til pågående rullering av kommuneplan i forhold til hovedflystasjonens ytre avgrensning, restriksjonssoner, sikringssoner og hensynssone knyttet til støybelastning. Planforslaget er samordnet med pågående revisjon av kommuneplanen.

For å sikre befolkningens, helse og barn og unges interesser, landbruk og naturmiljø skisserer planforslaget en rekke avbøtende og forberedende tiltak, samt oppfølgende undersøkelser som skal gjennomføres av tiltakshaver og Ørland kommune i samarbeid med tiltakshaver og Forsvaret.

8 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

8.1 Konsekvensutredning

Konsekvensutredningen omhandler de virkninger utbyggingen og de nye flyene har for miljø og samfunn. Konsekvensutredningen er gjennomført etter vedtatt planprogram, og er dokumentert i en rekke temarapporter. Dette er (rekkefølgen avviker fra planprogrammet):

Konsekvenser for Samfunn: Støy, regional og lokal utvikling, arealbruk, landbruk, befolkningens helse, nærmiljø og friluftsliv, transport og infrastruktur.

Konsekvenser for miljø: naturmiljø, kulturminner og kulturmiljø, landskap og lokalklima, forurensninger, energi.

Konsekvenser i anleggsfasen.

Dette kapitlet gjengir hovedkonklusjoner og anbefalinger fra utredningene.

8.1.1 Vurderte alternativ

Siden lokalisering av kampflybasen allerede er vedtatt, blir utredningens hovedmål å utrede endringer for omgivelsene og å avklare mulige tiltak for å avdemppe negative virkninger som tiltaket kan medføre for det omkringliggende samfunn. I konsekvensutredningen er dagens bruk av flybasen og eksisterende bygg brukt som referansesituasjon. Den fremskrevne situasjonen er Stortingets vedtak om utbygging for F-35.

Konsekvensutredningen omfatter utredninger av to alternativ. Alternativene skiller seg fra hverandre ved at det i alternativ 1 er minst mulig støy for eksisterende bebyggelse det viktigste kriterium for utforming av avgangstrasé for kampflyene, mens i alternativ 2 er hensynet til landbruk, fuglelivet i Grandefjæra, sikkerhet for å kunne foreta både visuelle og instrumentstyrte avganger tyngre vektlagt. Begge alternativer er utformet i samarbeid med flyoperativt miljø, F-35 programmet, Luftforsvarsstaben og Luftoperativt inspektorat.

8.1.2 Avbøtende tiltak

Forslag til avbøtende tiltak er sortert i tre kategorier. Kategoriene er basert på ansvar for gjennomføring av tiltaket.

- Avbøtende tiltak er konkrete, ofte fysiske tiltak som skal avhjelpe og forbedre en situasjon knyttet til en konkret ulempe og der ansvaret påhviler tiltakshaver. Tiltakshaver kan i denne sammenheng være Forsvarsbygg eller Forsvaret.
- Forebyggende eller forberedende tiltak er i større grad organisatoriske tiltak som skal legge til rette for en bedre håndtering av en fremtidig situasjon. Ansvarlig for denne gruppen av tiltak kan være tiltakshaver ved Forsvarsbygg, bruker ved Forsvaret, kommunen eller andre organisasjoner som blir berørt av endringene i samfunnet.
- Plantiltak er tiltak som må håndteres i fremtidige planer, enten i samfunnsplaner eller arealplaner. Myndighetene vil være ansvarlig for disse tiltakene, og i stor grad kommunen(e).

De mest merkbare virkninger av tiltaket vil være øket støy, utvidelse av basens areal med omlag 650 daa, samt 500 – 600 nye arbeidsplasser inne på basen.

Prissatte konsekvenser er knyttet til støy og arealbeslag. Kostnader er knyttet til innløsning av eiendom og bygninger, samt til støytiltak på eksisterende bebyggelse. Lokalisering av hovedflystasjonen er tidligere besluttet, og det er i planarbeidet vektlagt å minimalisere arealbruk innenfor forsvarets behov. Ved utredning av flymønstre er det vektlagt å minimalisere støyutbredelse til omgivelsene innenfor operative rammer.

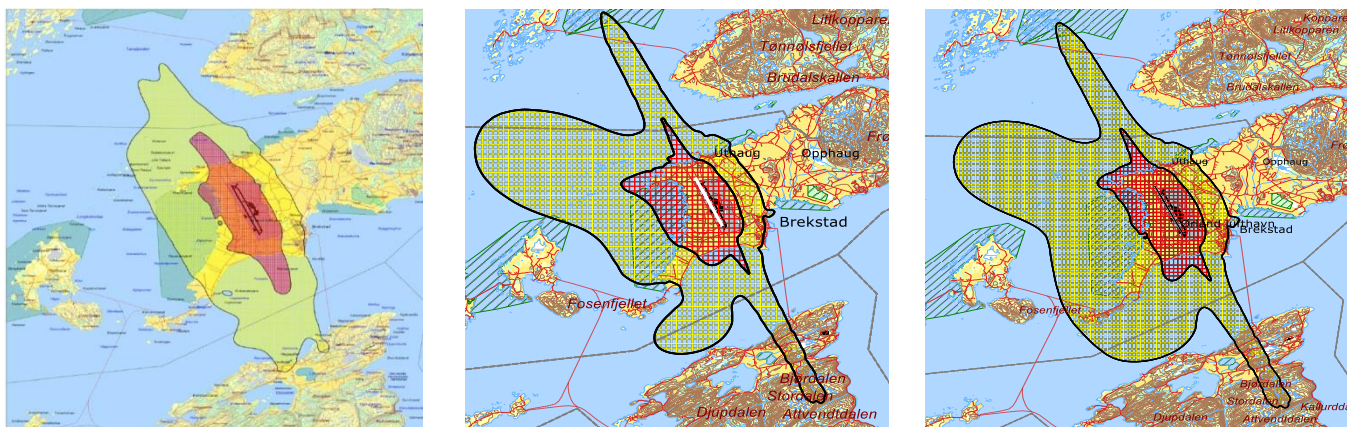
Utbredelse av støy har innvirkning på flere andre temaer, og beskrives derfor først.

8.2 Konsekvenser for samfunn

8.2.1 Støy

Antall flyavganger og sammensetning av flyflåte er den samme i alternativ 1 og alternativ 2. Rullebanen er forutsatt forlenget med 600 meter i begge alternativene.

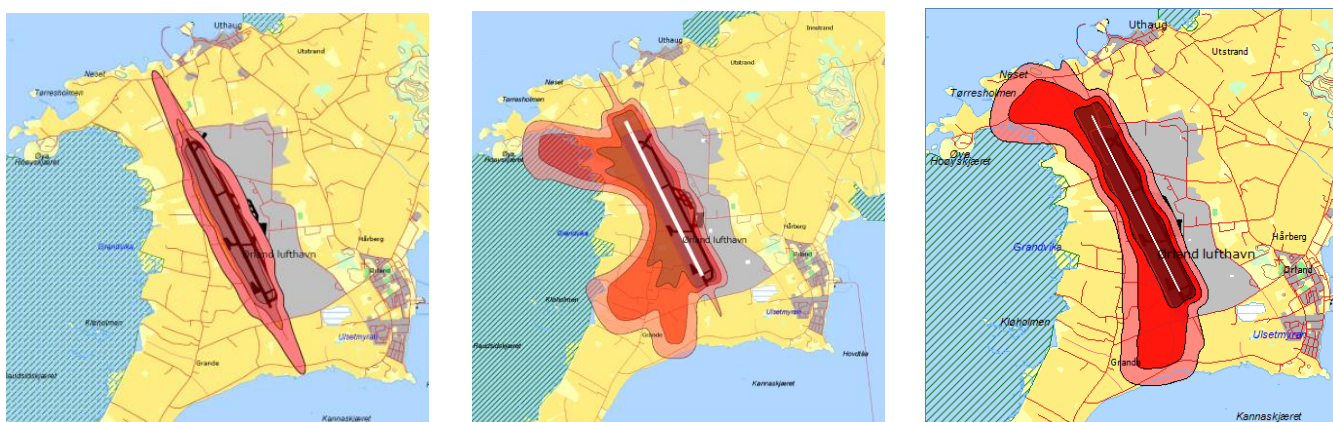
Figurene under viser støybildene uttrykt ved ekvivalent støynivå (gjennomsnittlig støynivå over døgnet) generert av de to alternative flymønstre.



Figur 8-1. Ekvivalent støynivå; dagens situasjon til venstre, alternativ 1 i midten og alternativ 2 til høyre, (figurene finnes i større utgave bakerst i rapporten).

Ekvivalent støynivå uttrykker et gjennomsnittlig støynivå over døgnet i henhold til T-1442. Dette er i henhold til gjeldende beregningsmetode og i tråd med hva regelverket legger til grunn. De fleste avganger og landinger vil i normalsituasjonen være konsentrert til én økt før og én økt etter lunsj. Utenom dette vil det normalt ikke foregå jagerflyaktivitet. Beregnet maksimalt flystøynivå (MFN) gir et riktigere bilde av det faktiske støybildet ved hver enkelt avgang/landing, og det som utgjør støybelastningen for det sivile samfunnet. Utenfor kampflybasen kan det i områder med forventet overflyvning i forbindelse med avgang være så høye støynivåer fra nye kampfly (over 115 dB MFN_{dag}) at ubeskyttet eksponering kan medføre risiko for hørselskade.

Figurene nedenfor viser utbredelse av koter for MFN_{day} for 120 dBA, 115 dBA og 110 dBA og med dette områder rundt basen der lav overflyvning (ved avgang) kan medføre et støynivå hvor eksponering uten hørselvern gir risiko for hørselskade.



Overflyvningssone 2012

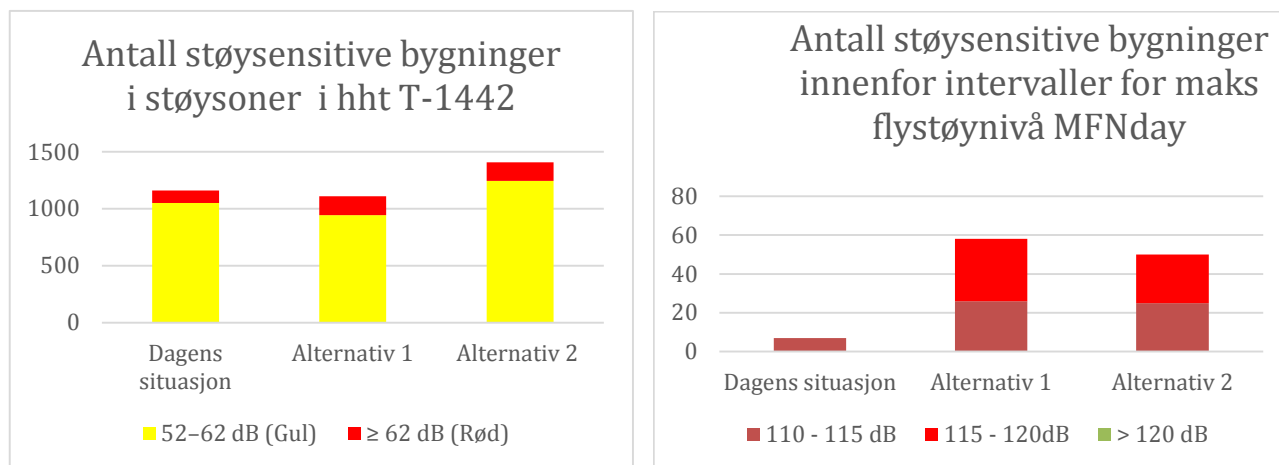
Overflyvningssone alternativ 1

Overflyvningssone alternativ 2

(figurene finnes i større utgave bakerst i rapporten).

Antall berørte bygninger i støysoner

Figurene med søylediagram nedenfor illustrerer antall støysensitive bygninger i dagens situasjon og i alternativ 1 og 2. Figurene viser antall bygninger innenfor gul og rød (ekvivalent) støysone i hht T-1442 t.v., og i intervaller over 110 dB MFN_{day} t.h.



Det vil være en økning i antall boliger i rød sone i begge alternativer sammenliknet med dagens situasjon. I alternativ 2 utvides støbelastningen vestover og hele Garten kommer innenfor gul støysone. Flere boliger i Brekstad havner innenfor, men økning i lydnivå vil være såpass liten (1-2 dB) at det knapt vil være hørbart. Forskjellen mellom alternativ 1 og 2 er derfor ikke vesentlig på dette punktet. Når det gjelder maksimalstøyen vil det derimot bli en vesentlig forskjell. Et stort antall støysensitive bygninger vil berøres av de høye lydnivåene både med alternativ 1 og 2 sammenliknet med dagens situasjon. Det er alternativ 1 som vil berøre flest bygninger med de høyeste lydnivåene.

Støy i øvelsessituasjonen

Døgnfordeling av flytrafikk endrer seg under perioder med alliert øvelse i forhold til normalsituasjonen. I normalsituasjonen foregår treningsvirksomheten med norske jagerfly i all hovedsak på dagtid. I perioder med alliert trening, og spesielt i treningsperioden på senhøsten, øves det på mørkeflyging. En stor andel av flybevegelsene foregår da i kveldsperioden (kl. 19 – 23), samt noen i nattperioden (kl. 23- 07). I nattperioden er det størst økning i antall landinger. Dette følger av fly som tar av sent i kveldsperioden.

Under øvelsessituasjonen i fremtidig situasjon øker utbredelsen av støysonene betraktelig. Rød sone går inn mot bebyggelsen på Uthaug, og hele Brekstad blir liggende i gul sone. Mot sørvest går gul sone inn mot Garten. Økning i ekvivalent lydnivå er størst for kveldsperioden hvor forskjellen mellom normalsituasjon og øvelsessituasjon ligger i intervallet 10 – 12 dB, tilsvarende en tidobling av trafikkmengden.

Tilbud om kjøp av bolig

Det foreslås kjøp av bolig dersom utendørs beregnet maksimalt flystøynivå på dagtid tilsvarer MFN_{day} ≥ 105 dBA, eller dersom beregnet ekvivalent støynivå tilsvarer LpA,24t ≥ 67 dBA. Dette inkluderer flere boliger enn om grensen settes til 110 dB MFN day, men det gir robusthet i forhold til mindre avvik fra det fastsatte flymønsteret.

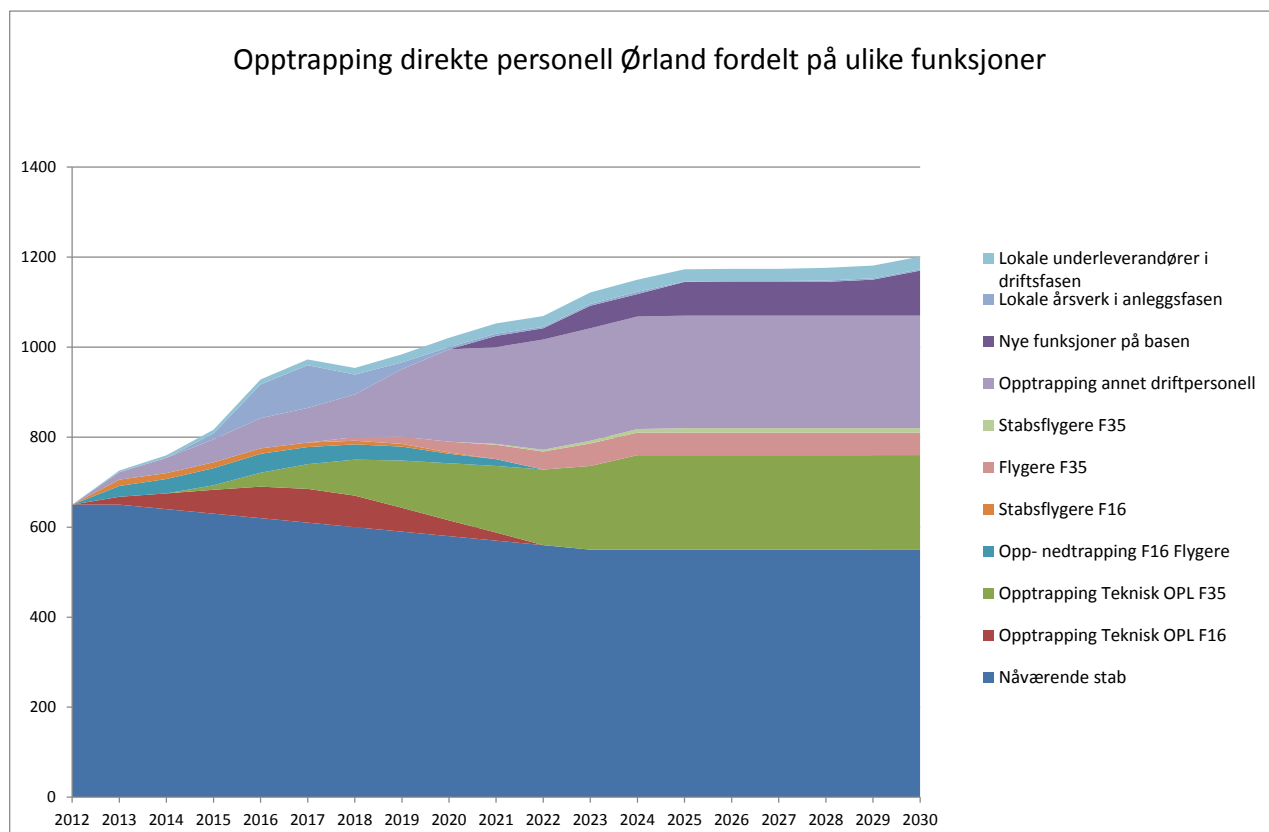
Henholdsvis 103 og 113 bygninger ligger innenfor nevnte grenseverdier.

De foreslåtte kriteriene for tilbud om kjøp av bolig er strengere enn det som er hjemlet i regelverket. Dette gjøres bl.a. som en følge av at gjeldende regelverk er noe mangelfullt i forhold til den støysituasjonen som kjennetegner virksomheten ved kampflybasen.

8.2.2 Regional og lokal utvikling

Generelt vil kommunen tilføres en positiv vekst som følge av utbyggingen av hovedflystasjonen.

Prognose for befolkningsutvikling med utbygging av Ørland hovedflystasjon tilsier at antall bosatte i Ørland og Bjugn kommuner blir i overkant av 12 000 personer i 2030. Dette er basert på at aktiviteten ved Ørland hovedflystasjon øker med 550 årsverk (antall stillinger kan bli noe høyere). 550 nye årsverk vil knyttes til F-35-anlegget samt nødvendig videreutvikling av eksisterende funksjoner og tilførsel av noen nye (eksempelvis flyvedlikehold og en skoleenhet). På sikt vil andre funksjoner kunne være aktuelle som ledd i Luftforsvarets kraftsamling på Ørland.



Figur 8-28-3 Diagrammet viser Forsvarets opptrapping av ulike personellgrupper på basen. Det forventes også en opptrapping av lokale årsverk i samband med gjennomføringen av bygge- og anleggsfasen (lyse blå).

Et lokalt næringsliv som i større grad enn i dag kan utnytte leveransebehovet til hovedflystasjonen, vil også kunne bidra til ytterligere befolkningsvekst. I en periode av utbyggingsfasen vil det også være behov for inntil 100 ekstra arbeidsplasser hos lokale tjenesteleverandører.

Hvis etablering av kampflybase for F35 ikke var blitt lagt til Ørland, ville befolkningsutviklingen i regionen sannsynligvis blitt betydelig lavere enn SSBs grunnprognose tilsier, muligens negativ. SSBs grunnprognose forutsetter at dagens situasjon fortsetter selv om dette ikke ville vært et realistisk alternativ.

En følge av utbyggingen er spesielt vekst i aldersgruppene mellom 30 og 40 år. For å dekke behovet for boliger knyttet til befolkningsveksten, må det bygges om lag 1 350 boliger i de to kommunene Ørland og Bjugn, eller ca. 70 pr. år mot ca. 40 pr. år i dag, frem mot 2030. (70 boliger pr. år inkluderer også nye boliger for de som blir tilbudt kjøp av støyhensyn og Forsvarets boliger utenfor basen.) Den beregnede befolkningsutviklingen vil medføre at kapasiteten for barnehageplasser vil være fylt opp innen 2020, og for barneskoleplasser i perioden 2017 – 2019. Skolekapasiteten på ungdomstrinnet vil være tilfredsstillende i hele perioden.

Antallet eldre øker prosentvis aller mest, uavhengig av utbyggingen; det vil uansett være en samfunnsutfordring å tilrettelegge for gode bo- og omsorgstilbud for denne gruppen.

Totalt sett vurderes konsekvensene av tiltaket å bli klart positive for befolkningsutvikling i Ørland og Bjugn. Totalt vil begge kommuner få en merkbar økning i antall arbeidsplasser og en tilhørende befolkningsvekst. Boligbyggebehovet vil øke fra ca 40 enheter til ca 70 enheter pr. år.

8.2.3 Arealbruk

Den demografiske utviklingen tilsier et boligbyggingsbehov på ca. 70 boliger pr. år fram mot 2030. Dette er inklusive de som skal erstatte boliger som vil bli tilbudt kjøpt opp som følge av støykonsekvenser og Forsvarets boliger utenfor basen.

Ørland kommune er i gang med sin kommuneplanrevisjon. De har samtidig igangsatt flere parallelle stedsutviklingsprosjekter for Brekstad der potensiale for fortetting, vekst og positiv utvikling er stort både for næring og bolig. I Bjugn har kommunen lagt til rette for en utvikling av kommunesenteret med bolig og næringsarealer og har en regulert reservekapasitet på 450 boliger ut i fra beregnet boligbehov i 2025.

Samlet sett har de to kommunene tilstrekkelig disponible arealressurser for både bolig- og næringsformål. Gjennom gode planprosesser vil kommunene kunne legge til rette for en fremtidig bolig- og næringsutvikling som støtter opp om nasjonale, regionale og lokale utviklingsmål. Forsvarsbygg vil i tillegg foreta bygging av nye boliger for nyansatte for å hindre boligmangel og unødvendig prisstigning.

Den fremtidige støysituasjonen belegger større arealer rundt Ørland hovedflystasjon med rød og gul støysone enn i dag, vesentlig landbruksarealer. På Uthaug blir et snart utbygd område regulert til bolig- og industriområde berørt av rød sone. Ingen andre områder for framtidig bolig- og næringsutvikling berøres av rød sone. Både Uthaug tettsted og Brekstad by ligger også i dag innenfor gul støysone. I Agdenes kommune vil mindre områder med spredt bebyggelse/landbruk bli noe berørt av gul støysone.

Utviklingen av Ørland Hovedflystasjon med rullebaneforlengelse og nytt område for våpenlagring vil medføre tilsvarende forskyving av tilhørende restriksjons- og sikringssoner, angitt i reguleringsplanen. Dette berører landbruksområder utenfor planområdet, hovedsakelig dyrka mark.

Utenfor Ørland hovedflystasjon må områder utsatt for høye støynivåer som følge av fastlagte utflyvingstraseer måtte merkes som fareområder. Disse fastsettes i kommuneplanen.

Totalt sett vurderes tiltaket ikke å medføre vesentlige begrensninger i planlagt bolig- og stedsutvikling. Begge kommuner har til sammen arealressurser til å imøtekommet et øket boligbehov.

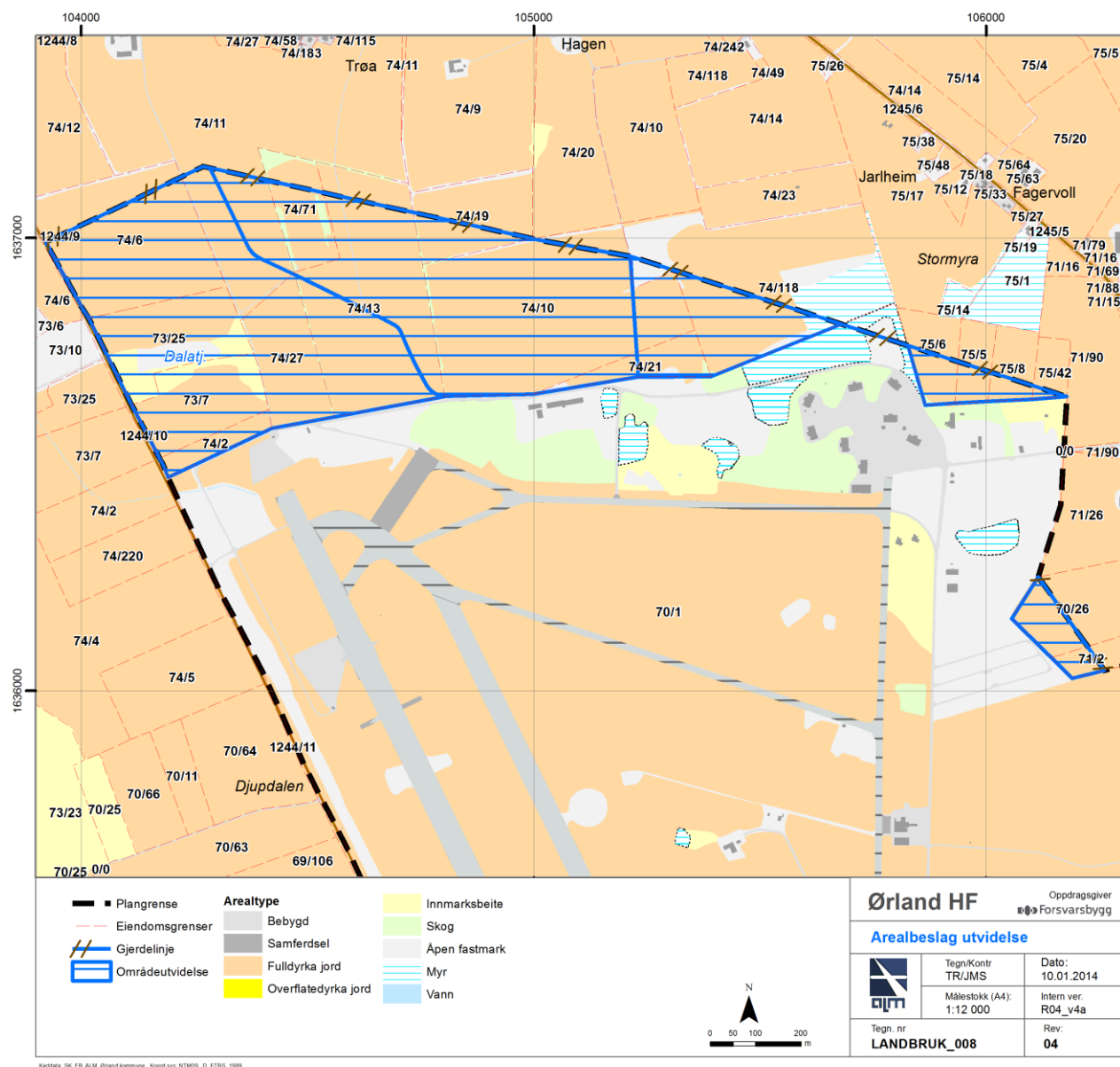
(Arealbeslag og konsekvenser for landbruk er store og omtales under Landbruk.)

8.2.4 Landbruk

Ørland er en landbrukskommune der over 60 % av arealet er dyrka mark, og Ørland hovedflystasjon grenser opp mot jordbruksområder med spredt bebyggelse. Innenfor influensområdet (definert som rød og gul støysone) ligger ca. 75 gårdsbruk. Nær halvparten av disse brukene har melkeproduksjon.

Av Ørland hovedflystasjons totalareal på ca. 6 km² er 3.400 daa leid ut, hvorav ca. 3.300 daa er dyrka mark og drives av eiere av omkringliggende bruk. Dette utleiearealet er en viktig ressurs for landbruket i kommunen.

For videreutvikling av Ørland hovedflystasjon har Forsvaret behov for ca. 650 daa nytt areal i nord og dels i nordøst. Det er anslått at 225 daa bli omdisponert til utbyggingsformål for utvidelsen av rullebanesystemet og andre tiltak i forbindelse med utbyggingen av Kampflybasen. Resten vil kunne leies ut som dyrkningsjord.



Figur 8-4 Dyrkingsressurser og arealbeslag i nord

Inne på basen er det behov for nedbygging av ca. 1000 daa av dyrkbart areal for etablering av kampflybasen. Videreutvikling eller tilflytting av andre enheter kan medføre ytterligere arealbehov til utbyggingsformål.

I tillegg til arealtap er støy og følger knyttet til overflyvning den viktige konsekvensen for landbruket. Henholdsvis 22 og 20 gårdsbruk vil bli berørt av maksimalstøynivåer høyere enn 105 dB MFN_{Day} i alternativ 1 og alternativ 2. Av disse befinner 17 seg i begge alternativene. En viktig forskjell mellom alternativene er at alternativ 2 har færre bruk med belastning over 110 MFN_{Day}, og – ikke minst – har mindre beitearealer og færre husdyrbruk over dette nivået. I alternativ 2 har 3 bruk med husdyrhold støynivå på over 110 dB MFN, mot 10 bruk med husdyrhold i alternativ 1.

Tabell 8-1 Tabellen viser maksimal støybelastning for aktive gårdsbruk som berøres. Antall husdyrbruk i parentes.

Lydnivå, MFN _{Day}	Dagens situasjon	Alternativ 1	Alternativ 2
105 – 110	2 (0)	5 (1)	7 (6)
110 – 115	1 (1)	10 (7)	6 (2)
115 – 120	0	7 (3)	7 (1)
> 120	0	0	0
Sum > 105	3 (1)	22 (11)	20 (9)

De mest utsatte gårdsbrukene vil få tilbud om støytiltak på eller kjøp/innløsning av våningshus og evt kårbolig, dersom tilfredsstillende støynivå ikke kan oppnås. Tilbud om oppkjøp vil være tilgjengelig for grunneiere til etter at de nye flyene er tatt i bruk. Flere av de berørte gardstunene har særlig kulturminneverdi. Ved innløsning av våningshus vil Forsvarsbygg søke samarbeid med kommunen og regional kulturminnemyndighet for å avklare hvordan disse bygningsmiljøene fortsatt kan disponeres på gården og bevares.

Ut fra erfaringer basert på undersøkelsene om mulige effekter på husdyr på beite (juni 2013), synes problemer å oppstå ved maksimalnivåer over ca. 115 dBA. Hvorvidt og i hvilket omfang dyrehold, ut fra hensyn til dyrevelferd, kan videreføres i områdene med de høyest maksimalstøynivåene fra overflygning, vil bli vurdert nærmere. Det er flere tilpasningsmuligheter. Det er den enkelte brukers som fortsatt er ansvarlig for eiendommen som avgjør dette. Jorda forutsettes uansett å bli drevet videre.

Landbruksmyndighetene/landbruksprosjektet forutsettes å bidra aktivt med råd og veiledning i slike prosesser. Forsvarsbygg vil i.h.t regelverket erstatte eventuelle økonomiske tap ved støypåvirkning.

Nedfall fra fly – luftforurensning – vil ut fra gjennomførte prøver ikke medføre ulemper for landbruket.

Tabell 8-2. Samlet konsekvensvurdering, landbruk

	Kort beskrivelse	Alternativ 1	Alternativ 2
Arealbeslag, nytt	Ca 650 daa dyrka mark reguleres til forsvarsformål, men ca 430 daa vil fortsatt kunne dyrkes.	Middels til stor negativ konsekvens	Middels til stor negativ konsekvens
Arealbeslag leid areal på basen	Dyrkingsressurs på ca 1.040 daa bortfaller til Kampflybase og evt 265 daa til andre utbyggingsformål. Er i prinsippet omdisponert allerede. Har konsekvenser for samlet korn- og grasproduksjon i kommunen.	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens
Støybelastning for husdyr	Sannsynlig negativ påvirkning på 5 til 10 besetninger; flest for alternativ 1. Krever driftstilpasning, flytting eller avvikling.	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Støybelastning for bruker og landbruksmiljø	Risiko for innløsning av våningshus, driftsomlegginger og tilhørende redusert sysselsetting.	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Forurensning fra flytrafikk	Sannsynligvis ingen påvirkning.	Ubetydelig	Ubetydelig
Samlet vurdering		Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering		2	1

Totalt sett vurderes konsekvensene tiltaket å bli relativt store og negative for landbruket i alternativ 1, og middels negative i alternativ 2. Alternativ 2 er klart bedre enn alternativ 1.

8.2.5 Befolkningens helse

Utbygging av kampflybasen vil bidra til befolkningsøkning, gjennom tilflytting og fødselsoverskudd. Andel ressurssterke innbyggere vil øke. Tilflytting av nye forsvarsansatte med familier vil kunne kreve en bevisst integreringsstrategi for både Forsvaret og kommunen, og i samarbeid med hverandre.

Kraftsamlingen på Ørland gir kommunen og samfunnet muligheter som kan utnyttes gjennom langsiktig planlegging ved å legge til rette for relevante utdanningstilbud og gjennom å inspirere ungdom til å utnytte mulighetene. Økt utdanningsnivå og flere arbeidsplasser er viktige parametere for bedre levekår og bedre folkehelse.

Økt støybelastning regnes som den største direkte negative konsekvensen av tiltaket. Maksimalstøynivåer over 110 dB kan gi risiko for hørselsskade og vil forekomme rutinemessig i overflyvingssonene på vestsiden av rullebanen. Opplevelse av støyplage vil også forekomme utenfor disse sonene, men graden av plage vil kunne variere fra person til person, i forhold til flyvetidspunkt, i forhold til om flyrutiner avvikes og i forhold til manglende varsling etc. Sjelden flyvning på kveld og natt gir mindre søvnforstyrrelser som ellers er en stor helserisiko relatert til støy.

Begge alternativene gir en betydelig økning i antallet boliger som utsettes for et støynivå med risiko for hørselsskade, men færre i alternativ 2 enn i alternativ 1. De gjennomsnittlige støynivåene for Hårberg skole og Ørland ungdomsskole øker ikke nevneverdig, og bare marginalt mer i alternativ 2 enn i alternativ 1. De faktiske støynivåene for Hårberg skole er relativt høye også i dag og det kan ikke utelukkes at dette har negative konsekvenser (læring) for barn på skolen.

Økt støy i rekreasjonsområdene i Grandefjæra vil kunne begrense bruken av dette området som et tur- og læringsområde for barn på dagtid. Med alternativ 2 vil Grandefjæra bli vesentlig mindre berørt enn alternativ 1.

Totalt sett vurderes konsekvensene av tiltaket å bli være positive for befolkningens helse, men de vil være negative for de som er mest berørt av flystøy. Alternativ 2 er noe bedre enn alternativ 1.

8.2.6 Nærmiljø og friluftsliv

Økt behov for friluftsområdene som følge av økt befolkning kan gi behov for at det legges bedre til rette for bruk av flere friluftsområder i kommunen.

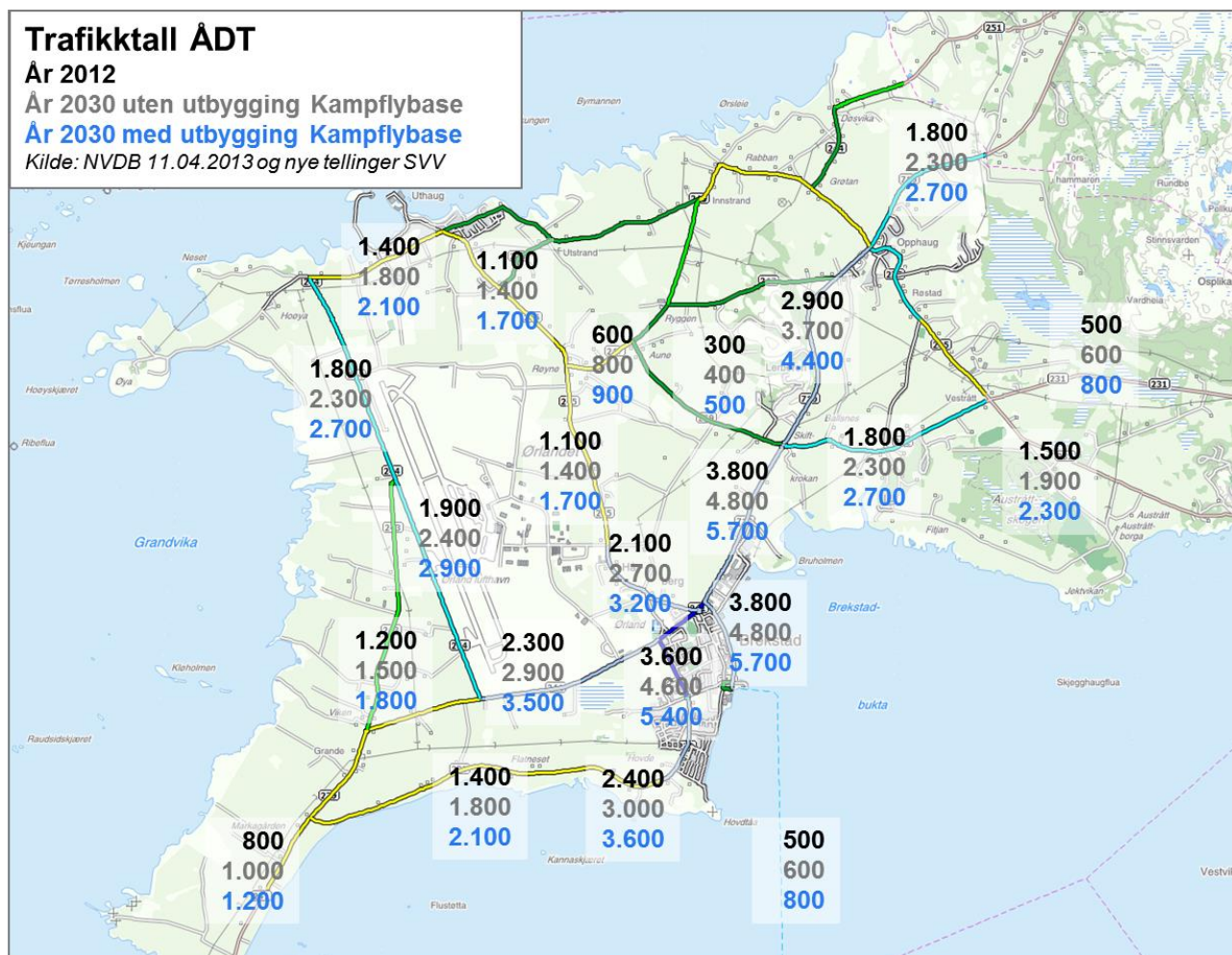
Fraflytting av boliger og gårdsbruk som en følge av støy vest for hovedflystasjonen vil kunne prege de berørte nærmiljøene negativt. Marihøna Barnehage, som også er et viktig nærmiljøområde, vil få en fordobling av opplevd lydnivå i begge alternativene. Ellers vil Solblomsten Steinerbarnehage fortsatt ligge i gul støysoner som i dag, med marginalt høyere støybelastning beregnet som ekvivalent støynivå.

Friluftslivet for øvrig utøves mest i helger og på ettermiddager når det i hovedsak ikke er aktivitet på basen. Friluftslivet ansees derfor lite berørt av aktiviteten på Ørland hovedflystasjon. Det er liten forskjell mellom alternativene, og i de fleste friluft- og nærmiljøområder er endringene i forhold til dagens støynivå små eller ubetydelige. For friluftsområdene er det først og fremst i Grandefjæra og mot Hoøya det vil være forskjeller. Støy i områder med risiko for hørselsskade dekker nordre del av Grandefjæra og områder sør for flystripen mot Grande. Alternativ 1 vil dekke et noe større område enn alternativ 2. Alternativ 2 rangeres som det beste alternativet pga. lavere nivå for støy i Grandefjæra og noe lavere i Marihøna barnehage.

Totalt sett vurderes konsekvensene av tiltaket å bli middels til stor negativ for begge alternativene fordi de mest berørte områdene er utslagsgivende for konsekvensgraden. Alternativ 2 er noe bedre enn alternativ 1.

8.2.7 Transport

Selv uten utbygging av kampflybasen innebærer en svak befolkningsvekst og mobilitetsøkning en vekst i biltrafikken på lokalt vegnet på om lag 30 % frem til 2030. Utbygging av Ørland hovedflystasjon vil øke denne veksten til anslagsvis 50 %. Dette vil ikke skape store utfordringer på dagens veinett. Dagens trafikkbelastning er på vegnettet lav, og det er ikke registrert spesielle ulykkespunkter i vegnettet (i hht Statens vegvesen registreringer og definisjoner).



Figur 8-5 Trafikktall ÅDT for år 2012, beregnet for år 2030 uten utbygging og år 2030 med utbygging (kilde: Nasjonal Vegdatabank og nye trafikktellinger SVV våren 2013).

Også fergene og hurtigbåtene vil få økt trafikk. Planlagte kapasitetsutvidelser både på bilferger og hurtigbåter vil både fange opp økt behov, og gi befolkningen et generelt bedre tilbud med høyere avgangsfrekvens. I anleggsperioden vil enkelte veier få øket tungtrafikk. Dette er omtalt under avsnitt om konsekvenser i anleggsperioden.

Både befolkningsutvikling og utvikling av Ørland hovedflystasjon kan styrke grunnlaget for å utvide det sivile rutetilbudet med fly.

Totalt sett vurderes konsekvensene av tiltaket å bli små for transportbildet i regionen.

8.2.8 Infrastruktur

Det legges opp til at eksisterende vannforsyning opprettholdes og nye bygg tilkobles eksisterende vannledning inne på hovedflystasjonen. Det vil bli lagt en ny ledning med økt dimensjon som er tilknyttet kommunal ledning ved nordøstre port. Sikkerhet i vannforsyningen er lavere enn det som anbefales av Mattilsynet og Folkehelseinstituttet. Dette kan løses ved et eget reservemagasin inne på basen.

Kommunen separerer fellesledningen fra hovedporten og frem til kommunal pumpestasjon. Dette krever at avløpet inne på hovedflystasjonen også separeres.

Overvann fra nye bygg i administrativt område ledes til kommunal overvannsledning som blir tilgjengelig etter avløpsseparering. Det blir ett tilkoblingspunkt for spillvann fra Ørlandet hovedflystasjon.

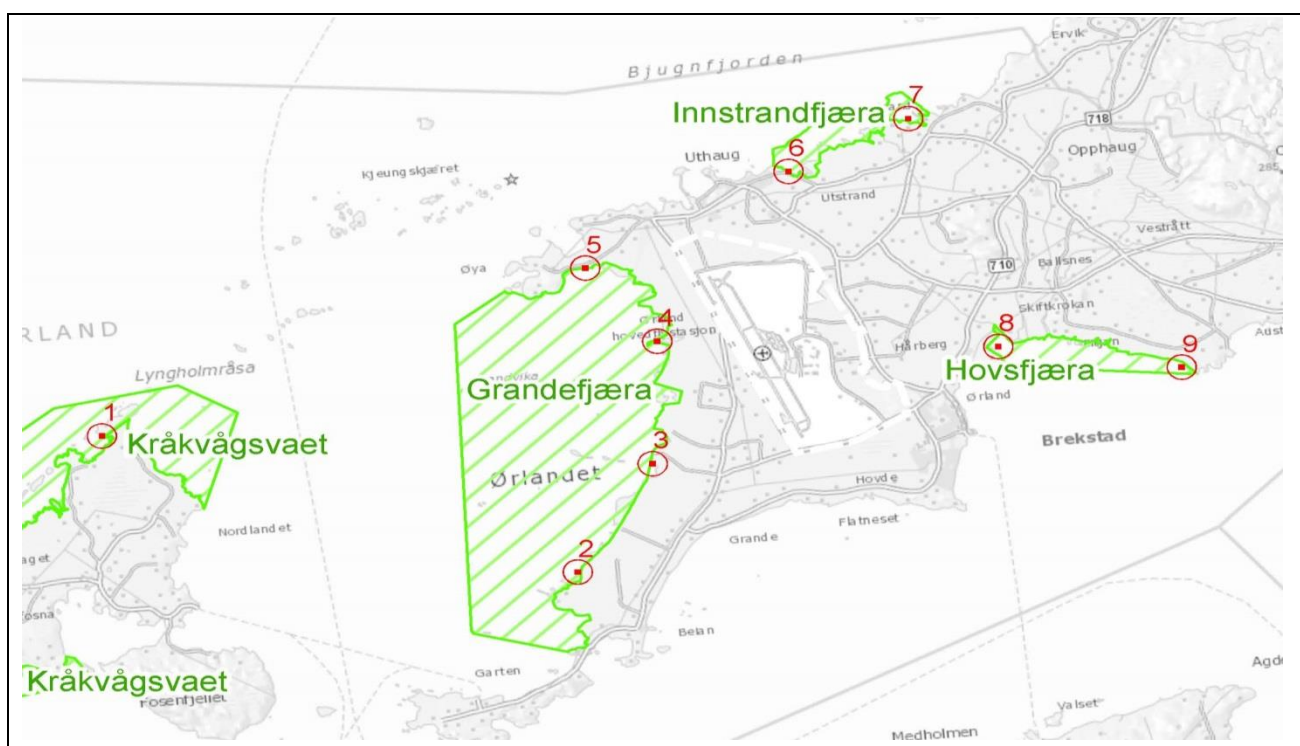
Totalt sett vurderes konsekvensene av tiltaket å bli små i forhold til eksisterende infrastruktur.

8.3 Konsekvenser for miljø

8.3.1 Naturmiljø

Alternativ 1 vil påvirke fugl i Grandefjæra naturreservat (RAMSAR) ved at de nordlige og midtre delene vil ligge i sone for maksstøy over 100 dB MFN. Kampfly vil ved avgang mot nord fly utover Grandefjæra NR over Høybukta i en høyde på ca. 220 meter, og ved avgang mot syd over de midtre deler av Grandefjæra med en høyde på ca. 345 m. Overflygning av jagerfly under ca. 300 meter og støynivå over 100 dB MFN er vurdert som å ha særlig negativ effekt for fugl, men kunnskapen om dette er liten. Det skjer også overflyvning i de midtre deler av Grandefjæra (Kløholmen), men i større høyde og konsekvensene vil derfor være mindre.

Alternativ 2 vil påvirke Grandefjæra naturreservat i langt mindre grad enn alternativ 1 ved at avgangene mot nord vil være mer i nordvestlig retning over Neset nord for Høyå. Også her vil maksimalstøyen være over 100 dB MFN, men overflyvingshøyden vil være godt over 300 m. De sentrale delene av Grandefjæra rundt Kløholmen vil i liten grad bli påvirket ved dette alternativet.



Nr	Verneområde	Dagens situasjon	Alt 1	Økning alt 1	Alt 2	Økning alt 2
1	Kråkvågsvaet FFO	78,8	82,7	3,9	79,1	0,3
2	Grandefjæra NR sør	84,7	90,6	5,9	92,4	7,7
3	Grandefjæra NR midt	90,1	109,4	19,3	93,8	3,7
4	Grandefjæra NR midt	98,9	101,9	3,0	101,9	3,0
5	Grandefjæra NR nord	92,0	114,5	22,5	111,4	19,4
6	Innstrandfjæra FFO vest	85,6	86,1	0,5	87,2	1,6
7	Innstrandfjæra FFO øst	78,1	79,3	1,2	78,5	0,4
8	Hovsfjæra FFO vest	83,1	84,2	1,1	83,4	0,3
9	Hovsfjæra FFO øst	75,5	76,6	1,1	76,6	1,1

Figur 8-6 Øverst: De utvalgte punkter for måling av støy innenfor verneområdene i Ørlandet våtmarkssystem. Nederst: Økning i maksstøy (MFNday) for alternativ 1 og alternativ 2 for utvalgte punkter innenfor verneområdene i Ørlandet våtmarkssystem.

Alternativ 1 vurderes å gi middels til store negative konsekvenser for de berørte deler av Grandefjæra, mens Alternativ 2 gir liten til middels konsekvens. De øvrige verneområdene (RAMSAR) er vurdert å bli påvirket i liten eller ingen grad.

Inne på hovedflystasjonen, innenfor planavgrensningen og i nærområdet utenfor er det registrert 7 naturtypelokaliteter. Ingen av lokalitetene er vurdert å ha nasjonal verdi. For naturtypelokalitetene medfører rullebaneforlengelsen at lokalitetene 1 Dalatjørn blir nedbygd, mens lokalitet 6 syd på hovedflystasjonen kan bli delvis nedbygd at et nytt brannøvingsfelt. En lokalitet helt i nordøst kan bli berørt ved at nytt gjerde deler dette i to, og en lokalitet kan bli berørt i anleggstiden. For de øvrige naturtypelokalitetene som berøres er konsekvensene vurdert som noe positive da lokalitetene vil bli hensyntatt i miljøoppfølgingsprogrammet, og så langt det er praktisk mulig ikke bli berørt av utbygging.

Planforslaget er vurdert etter naturmangfoldlovens §§ 8 – 12, dette er omtalt nærmere i temarapport naturmiljø.

Totalt sett vurderes konsekvensene av tiltaket å bli middels til store negative konsekvenser for alternativ 1 og liten til middels negative konsekvenser for alternativ 2 for hele Ørland våtmarkssystem. For berørte naturtypelokaliteter innenfor planområdet vurderes konsekvensen til å gi middels og store negative konsekvenser. Alternativ 2 er klart bedre enn alternativ 1.

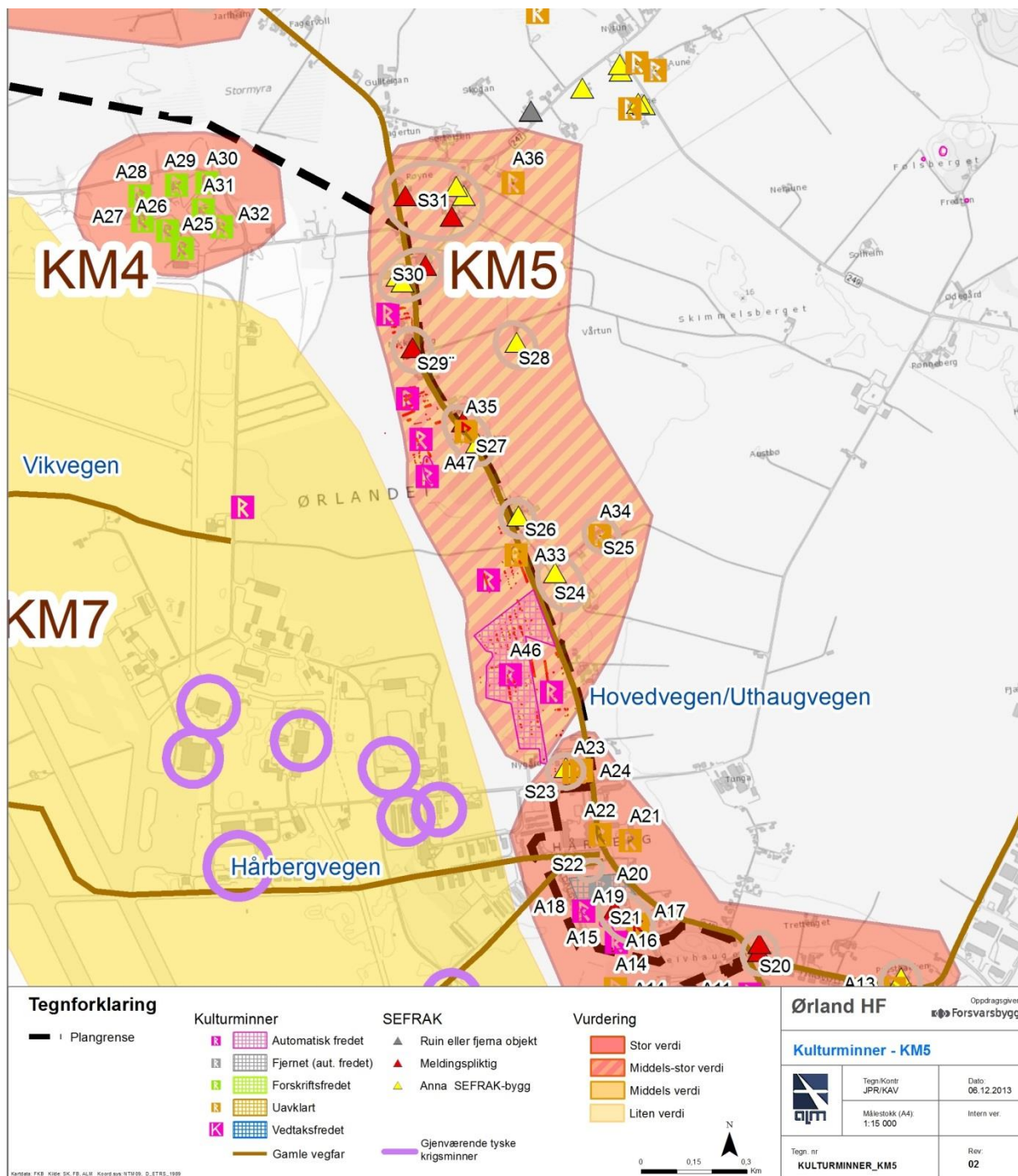
8.3.2 Kulturminner og kulturmiljø

Utbyggingen vil gi en indirekte virkning i form av økt støyemssig påkjenning for stor del av gårdsbrukene og de som bor vest og nord i influensområdet. Salg/oppkjøp av boliger og våningshus kan på sikt medføre store endringer av det kulturhistoriske landskapet. Støyisolering vil også kunne påvirke bygningers verneverdi. Støy vil ha negative konsekvenser selv om bygninger ikke rives.

I nord og vest vil endring av støybildet gi til dels store konsekvenser for opplevelsen av kulturminnene. Nøkkeltaugen og kulturlandskapet vest for Uthaug vil få en vesentlig økt støybelastning. Kjeungskjæret vil bli berørt av støy og dette kan redusere opplevelsen av kulturverdiene for de som besøker området. For kulturmiljøene øst og sør for planområdet vil fremtidig støybilde ikke påvirke opplevelsen.

Ny veg, ny port og byggeområde vil komme i direkte konflikt med nyregistrerte kulturminnelokaliteter på Vik. Disse må frigis før utbygging. Tiltaket vil ha liten innvirkning på de øvrige registrerte fornminnelokaliteter da disse er utsatt for støy også i dag.

Totalt sett vurderes konsekvensene å bli middels negative for kulturminner og kulturmiljø for begge alternativer. Det er ingen forskjell mellom alternativene.



Figur 8-7 Temakart kulturminner og kulturmiljø. KM5 Vik - Røyne, detaljkart. I området der ny adkomstveg, port og grøntområde er planlagt er det registrert nye kulturminnelokaliteter med forhistoriske bosettingsspor. Tiltaket vil også få indirekte virkning ved at ny veg og port vil gi en liten visuell påvirkning mot det kulturhistoriske landskapet med gårdstunene øst for Uthaugvegen.

8.3.3 Landskap og lokalklima

De mest synlige landskapsendringene innenfor selve kampflybasen vil være nye voller som i stor grad vil skjule nye bygninger og anlegg. Forlengelse av rullebanen på inntil 600 m vil være synlig, men ikke dominerende i det flate landskapet som karakteriserer Ørland kommune. Vollene vil gi en ny romlighet inne på basen. Inne på basen vil flere de bebygde områdene vil oppleves som mer kompakte og samlede. Ny vegetasjon vil over tid dempe fjernvirkning av terrengendringer og ny bebyggelse.

Nye tiltak på flybasen vil i enkelte områder kunne få nærvirkning. Fortetting av området rundt Hårberg skole bidrar positivt til å gi denne delen av Brekstad et mer urbant preg.

Mulig forfall og riving av tradisjonell bebyggelse av flere bruk som følge av støy kan føre til at landskapet inkl driftsformer endrer seg over tid.

Totalt sett vurderes konsekvensene av tiltaket for landskap å bli liten til middels negative for begge alternativer. Det er ingen forskjell mellom alternativene.

Lokalklimaet utenfor basen er vurdert til å ikke bli påvirket av utbygging og aktivitet.

8.3.4 Forurensning

Grunn- og vannforurensning

Miljøgeologiske og geotekniske undersøkelser indikerer at det generelle forurensningsnivået i masser på området er lavt. Det som er registrert av forurensninger, er i all hovedsak lokalisert i og omkring det gamle brannøvingsfeltet, og omkring det eksisterende brannøvingsfeltet, som inneholder nivå av perfluorerte organiske forbindelser (PFOS) over normverdien for ren jord. Det er funnet spor av PFOS i grunnvannsbrønner, kanaler og bekker i området. Forurensninger er generelt ikke påvist i landbruksarealer, som utgjør størstedelen av arealene hvor inngrep er planlagt.

I et forurensningsperspektiv er grunnforholdene på flybasen gunstige, med et tynt lag av permeable løsmasser over homogen, fast siltig leire. Dette innebærer at forurensning ved en eventuell forurensningshendelse vil forbli nær overflaten. Grunnvannet står svært grunt på området, flere steder helt i dagen, og all grunnvannsbevegelse foregår i det tynne permeable løsmasselaget.

Den planlagte aktivitetsøkningen på flybasen kan i seg selv gi økt sannsynlighet for uhell, søl og lekkasjer, med risiko for forurensning til grunnen og spredning til ytre miljø. Risikoen er blant annet knyttet til tanker, overføringsledninger, påfyllingsstusser og pumper / fylleanretninger.

Større areal flyoperative flater medfører økt forbruk og utslipp av avisningsmidler, som kan gi økt utslipp av næringsstoffer. Samtidig vil tilsvarende arealer med dyrkningsarealer (som også tilføres næringsstoffer) gå ned. Totalt sett kan endringen medføre økt totalbelastning på de lokale vannforekomstene (primærresipientene, dvs. bekker og kanaler), men risikoen for at også hovedresipienten (Grandvika / Grandefjæra) påvirkes, vurderes som liten.

Utskiftede masser planlegges lagt inn i støyvoller. Massene sikres mot avrenning på stedet. Eventuelle masser med svært høyt forurensningsnivå må transporteres til godkjent deponi.

Gjenbrukte forurensede masser forventes å bli svært lite tilgjengelig både for direkte eksponering og utslipp / spredning. I driftsfasen vil dermed risikoen knyttet til "gamle" forekomster med grunnforurensning være vesentlig mindre enn det som er tilfellet i dagens situasjon.

Terrenginngrepene forventes i sum å gi en positiv konsekvens sammenliknet med dagens situasjon, også når det gjelder risikoen for påvirkning av resipientene.

Nedfall fra fly

Flyaktivitet medfører utslipp av hydrokarboner og sot, inkludert VOC (flyktige organiske forbindelser). Videre kan det også medføre nedfall av korrosjonshindrende belegg, i første rekke kadmium.

Modellering av utslipp av VOC fra F-16 fly og F-35 fly indikerer langt lavere utslipp av VOC fra F-35 fly ved planlagt aktivitetsnivå på Ørland. Målinger ved OSL Gardermoen over flere år, samt prøvetakinger tett på rullebanen samt referanseprøver på Ørland gir ikke grunnlag for å anta at flyaktiviteten på Ørland vil bidra til overskridelser av grenseverdier for hydrokarboner og sot, inkludert VOC eller kadmium.

Konklusjoner er at utslipp fra kampfly ikke synes å medføre uakseptabel risiko for forurensning av hydrokarboner eller sot eller kadmium på landbruksarealer i nærområdene til kampflybasen.

8.3.5 Energi

Målinger i dagens bygningsmasse siste 6 år viser et gjennomsnittlig elektrisitetsforbruk på 22 mill. kWh/år, hvorav 16, 8 mill. kWh/år går til el-spesifikt forbruk³ og 5,2 mill. kWh går til el-kjeler. Maksimalt el-effektbehov er i dag på 6,1 MW. Dette inkluderer 1,8 MW til el-kjeler.

Oljeforbruket er på ca. 4 mill. kWh/år i et normalår. Ved å inkludere elektrisiteten som går til el-kjeler, får man et behov for levert energi til vannbåren varme på 9,4 mill. kWh⁴. Dette tilsvarer ca. 8,5 mill. kWh i netto varmeenergibehov.

Energi- og effektbehov for utbyggingen er avhengig av hvor store arealer som faktisk bygges ut. Det er derfor utarbeidet et øvre og et nedre estimat for de ulike fasene beskrevet i tabell 9-3.

Tabell 8-3 Estimert netto energi- og effektbehov for fase I og II

		Varme		Elektrisitet	
		[kWh/år]	[kW]	[kWh/år]	[kW]
Fase I og II: Kampflybase med tilhørende funksjoner	Øvre estimat	3 230 000	2 850	6 800 000	3 550
	Nedre estimat	2 300 000	2 100	4 400 000	2 600
Fase III: Øvrig skissert byggningsbehov	Øvre estimat	1 000 000	550	1 300 000	890
	Nedre estimat	700 000	390	900 000	620

Dersom man tar utgangspunkt i dagens maksimale el-effektbehov på 6,1 MW og legger til øvre estimat på el-effektbehov for fase I, II og III, får man et totalt el-effektbehov på 10-11 MW.

Dersom utbyggingen fører til et elektrisitetsbehov tilsvarende øvre estimat, utgjør dette 8,1 mill. kWh. Dette tilsvarer elektrisitetsbehovet til om lag 400 husstander (gitt årlig forbruk på 20 000 kWh).

Forsvarsbygg har et energisparemål på 30 % for varme og elektrisitet. Videre slår Klimaforliket fast at oljefyring skal fases ut i statlige bygg innen 2018. Dersom dette løses ved hjelp av en felles varmforsyningsløsning på Ørland, vil dette samtidig muliggjøre utfasing av el-kjeler. Dersom energisparemålene nås og el-kjeler fases ut, vil eksisterende bygningsmasse på Ørland hovedflystasjon kunne oppnå et fremtidig netto varmebehov på ca. 6 mill. kWh og et elektrisitetsbehov på 11,7 mill. kWh. El-effektbehovet kan kunne komme ned i 3,5 MW. Energisparetiltak er pr. i dag ikke finansiert.

Det er liten kapasitet på kablene som går fra nettstasjonene og inn til Ørland hovedflystasjon. Utover dette vil det ikke være nødvendig med kapasitetsøkninger i lokalt eller regionalt kraftnett. Utbyggingen anses å ha liten konsekvens for ekstern kraftforsyning.

8.3.6 Konsekvenser i anleggsfasen

Anleggsfasen vil foregå over flere år, og vil medføre konsekvenser for omgivelsene. Selve anleggsaktiviteten vil hovedsakelig foregå innenfor flyplassområdet. Men anleggsstrafikk vil også berøre offentlige veier utenfor flyplassområdet.

Bygge- og anleggsvirksomhet for denne utbyggingsetappen forventes å pågå fra sent 2014 til ca. 2020.

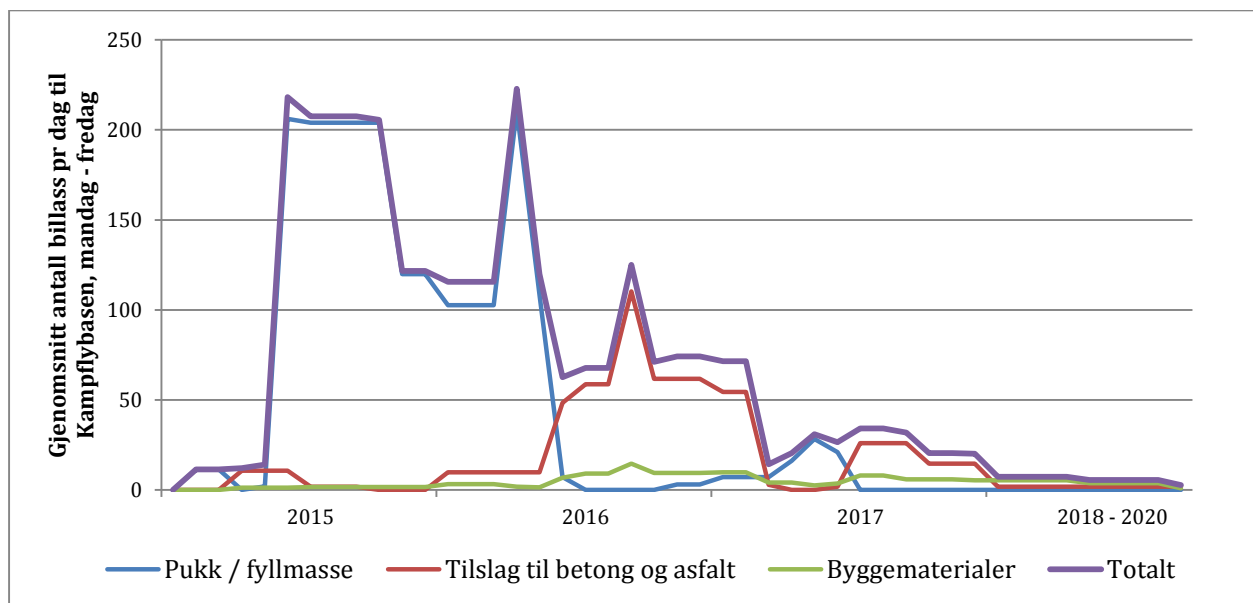
³ I el-spesifikt forbruk er elektrisitetsforbruk fra måleren som kun har tilkoblet el-kjeler trukket ifra.

⁴ Levert energi inkluderer virkningsgraden til varmeproduksjonsenheten, samt tap knyttet til distribusjon og regulering i varmeanlegget i bygget. Netto energibehov er byggets netto behov uten at tap knyttet til produksjon, distribusjon og regulering er inkludert.

Biltrafikk

Utgravde masser fra anlegget er forutsatt disponert inne på basen, med unntak av eventuelt overskudd av matjord, som forutsettes disponert for jordforbedring. Dette medfører minimalt med transportbehov av masser ut fra hovedflystasjonen.

Derimot er det et betydelig behov for transport av steinmasser inn til anleggsområdene, både for rullebaneforlengelsen, andre flyoperative arealer og fundament for bygg. I transportberegningene skilles det på 3 grupper: fyllmasser, tilslag til betong og asfalt, og generelle byggematerialer. Basert på overordnet plan for utbyggingen er behov for masser og materialer fordelt over byggetiden etter antakelser på når det er behov for de ulike massene og byggematerialene.



Figur 8-8: Overordnet oversikt over transport av masser og byggematerialer inn til området pr dag, mandag - fredag. Grafen viser antatt transport inn til basen (en vei) slik at transport på veinettet rundt blir dobbelt av det som vises i grafen (for tur/retur transport).

Figur 8-8 viser foreløpige planer for anleggsdriften. Totalt vil det i relativt korte perioder vil være rundt 200-250 lastebiler på vei inn til området pr dag. Utenfor de mest intensive periodene vil det være rundt 70-120 lastebiler inn til området pr dag. Det er forutsatt at transport av masser og materialer foregår mandag – fredag.

Transport av fyllmasser utgjør klart den største andelen (66 %) av totalt transport, og størstedelen av transporten er antatt vil foregå fra tidlig 2015 til 2016. Det vil på det meste være rundt 200 biler pr dag med tilkjørte fyllmasser. Transport av tilslag til betong og asfalt vil hovedsakelig foregå i perioden fra tidlig 2016 til 2018, og den transporten utgjør rundt 50 (opptil 100 i en kort periode) lastebiler inn til området pr dag.

Transport av byggematerialer omfatter blant annet sement til betong, bitumen til asfalt, armeringsstål, byggeplater, isolasjon, vinduer osv. Transport av byggematerialer utgjør en relativ lav andel (7 %) av total transport, og transporten fordeles jevnt i hele utbyggingsperioden. Det vil i perioden være mellom 2-15 (gjennomsnitt 7) lastebiler med byggematerialer inn til området pr dag.

Massetransporten vil særlig merkes på veger hvor trafikkmengden i utgangspunktet er lav. Det kan derfor være behov for særskilt sikring av myke trafikanter, særlig skolebarn i denne perioden.

For beboere andre som ferdes langs traseen for anleggstrafikk, vil økningen bli godt merkbar fordi trafikkmengden er såpass lav i utgangspunktet. Anleggstransport vil i perioder gi økt trafikk på enkelte vegstrekninger, uten at dette vil få kapasitetsmessige konsekvenser. Miljømessige og trafikksikkerhetsmessige tiltak vil være aktuelle avbøtende tiltak.

Forsvarsbygg vil i samarbeid med Ørland kommune og vegholder (Sør-Trøndelag fylkeskommune) komme fram til gode kjøreruter.

Andre forhold

Støy regnes ikke med å utgjøre noe spesielt problem i anleggsperioden.

Det vil bli iverksatt beredskap for å fange opp forurensningssituasjoner i anleggsperioden.

Inne på hovedflystasjonen er det registrert noen naturmiljøer som forutsettes bevart. Noen av disse vil være sårbare i anleggsperioden, og må merkes spesielt. Forstyrrelse og støy i anleggsfasen vil ellers være av lokal karakter innenfor og tett ved hovedflystasjonen, og ikke påvirke Ramsar-områdene.

El-behovet i anleggsfasen vil ikke ha noen konsekvenser for ekstern elektrisitetsforsyning i form av behov for økt kapasitet inn til basen.

Det er viktig å avgrense anleggsområdene slik at det ikke gjøres inngrep utover det som er nødvendig. Anleggsarbeidene vil i det alt vesentlige skje innenfor dagens gjerde, og arealer til rigg og drift er forutsatt lagt der. Riggarealer kan imidlertid berøre arealer som i dag leies ut til dyrking. Disse må i så fall istandsettes etter avsluttet anlegg.

Det må gjøres tiltak for at sterk vind ikke påfører omgivelsene problemer pga støy og løse gjenstander fra byggeplass.

Anleggsperioden vil bli planlagt nøye for å unngå skadelige virkninger på kulturminner.

Anleggsfasen vil i perioder kreve til dels mange midlertidig stasjonerte arbeidere. Det er i topp-perioden (ca 2016) antatt i underkant av 600 årsverk med bygge- og anleggsarbeidere. Det er ikke avklart fordeling på lokal/regional, nasjonal og internasjonal arbeidskraft, men erfaringsmessig kan man vente at ca. 30 % er utenlandsk. Midlertidige stasjonerte arbeidere kan, utenfor arbeidstid, medføre økt press på lokalsamfunnet og dagens fritidstilbud. Etablering av Kampflybasen vil ha et potensial for både å øke kompetansen og å forbedre privatøkonomien til grupper som i dag enten har lav inntekt eller ikke er aktive i yrkeslivet.

Erfaringer fra andre større byggeprosjekter viser at anleggsfasen kan medføre noe mer press på lege- og helsetjenester, samt medføre noe mer «liv på byen» i helgene.

Ørland hovedflystasjon har en egen enhet for brann og redning (BPR). Enheten samarbeider med Fosen Brann og Redningstjeneste. Det vil være fokus på forbyggende tiltak med brannsikring i brakkerigger og tilsyn. Brakkerigger er kategorisert som særskilt brannobjekt. Erfaringsmessig brenner det oftere enn ellers i brakkerigg under anleggsgjennomføring. En egen ROS – analyse vedrørende kapasitet og beredskap vil bli gjennomført av brannvesenet.

Tiltaket i anleggsfasen antas å være et potensielt mål for mobile vinningskriminelle. Utbygging generelt gir erfaringsvis flere muligheter for kriminell aktivitet. Det kan også være et mulig ordensproblem i forbindelse med mange tilreisende anleggsarbeidere, selv om dette kontrolleres gjennom avtaler mellom byggherre og entreprenør. Egen ROS - analyse vedrørende beredskap vil bli gjennomført av politiet.

8.4 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Med utarbeidelse av risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS- analyse) er formålet er å gi grunnlag for å forebygge risiko for skade og tap av liv, helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv.

En hendelse er i ROS- analysen risikovurdert i rødt felt hvor umiddelbare tiltak er nødvendig. Dette gjelder brann i anleggsfasen (hendelse 60). Brann i anleggsfasen vurderes som sannsynlig og kan potensielt være svært alvorlig, og det vil være nødvendig med tiltak blant annet i forhold til anleggsbrakker. Anleggsbrakker bør registreres som særskilte brannobjekter med krav til branntilsyn.

Ytterligere fem hendelser er risikovurdert i oransje felt hvor tiltak er nødvendig. Dette gjelder:

- Flystøy; maksimalnivåer / avvik fra fastsatt flymønster (hendelse 42)

- Ulykke med fly; avgang/landing (hendelse 51).
- Trafikkulykke i anleggsperiode; økt trafikk / høy tungtrafikkandel (hendelse 56).
- Kriminalitet; mobile vinningskriminelle (hendelse 58).
- Brann i driftsfase; stor ny bygningsmasse / bygg med sikkerhetsrestriksjoner (hendelse 59)

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig	6,19,48	7	42,58,	60
2. Mindre sannsynlig	21,22,24,30,49	9,14,31,37,39	11,17,38,40	51,56,59
1. Lite sannsynlig	43		29	47,52,54,55

Risikoreduserende (reducere sannsynlighet eller konsekvens) tiltak kan være målrettede tiltak for å redusere risiko knyttet til enkeltforhold på hovedflystasjonen. Gjennomføring av risikoreduserende tiltak knyttet til risikoforhold i utbygging og drift av stasjonen og er det Forsvarsbygg og Forsvaret som har ansvaret for å gjennomføre. Brannvesenet har et særlig ansvar for brannforebygging og slukking, mens Politiet har ansvar knyttet til kriminalitet. Enkelthendelser og aktuelle tiltak er omtalt i analysen.

ROS– analysen har identifisert et særskilt behov for samordning og oppfølging av lokalt beredskapsarbeid, og det gis noen anbefalinger knyttet til videre arbeid:

- Aktuelle personer i Ørland kommune sikkerhetsklarerer til tilstrekkelig nivå. Ansvarlig for dette er Ørland kommune i samarbeid med beredskapsavdelingen hos Fylkesmannen.
- Det utarbeides en sikkerhetsgradert tilleggsrapport til denne ROS-analysen som blant annet omhandler risiko for uønskede, villedende handlinger. Rapporten utarbeides med lavest mulig graderingsnivå. Forsvarsbygg er ansvarlig for utarbeidelse av slik rapport.
- Ørland kommune må ha et forsterket fokus på sin rolle i beredskapsarbeidet, herunder etablere og oppdatere planverk knyttet til sektorene, og etablere en kommunedekkende ROS – analyse. Det vises også til forskrift om kommunal beredskapsplikt, som angir kommunes rolle og ansvar i beredskapsarbeidet.
- Det er behov for et tydelig fokus på samordning mellom alle aktører med beredskapsansvar. Ørland kommune bør, med bakgrunn av de oppgaver kommunen har i beredskapsarbeidet, sørge for at beredskapsarbeidet er tilstrekkelig samordnet.

Vurderinger av risiko- og sårbarhetsforhold er ikke vesentlig påvirket av alternativer for avgangsmønster. De fleste risiko- og sårbarhetsforholdene som er identifisert knyttet til drift av hovedflystasjonen er forhold som eksisterer i dag, men risikobildet kan være endret for de enkelte hendelser.

9 ANBEFALINGER

Tiltakshaver gir i dette kapitlet anbefalinger om flymønster, om avbøtende tiltak og oppfølgende undersøkelser. Det angis ansvar for gjennomføring av de ulike tiltakene. Ansvarsfordeling, gjennomføring og sikring av tiltakene blir gjenstand for egne avtaler mellom tiltakshaver og Ørland kommune.

I anbefalingene nedenfor er det gjort helhetlige vurderinger av de avbøtende tiltakene. Mange av tiltakene er kommet frem som behov fra flere av temautredningene. Der de dekker flere temaer er dette angitt. Videre er det tatt hensyn til at de avbøtende tiltakene skal være rettet direkte mot å avbøte uønskede virkninger av tiltaket. I temarapportene kan det i tillegg være listet opp andre ønskede tiltak, de som ikke er en følge av tiltaket tas ikke med.

Risikoreduserende tiltak knyttet til enkelthendelser er omtalt i risiko- og sårbarhetsanalysen, og er ikke gjengitt i kapittel 9.2

9.1 Anbefalt flymønster

De to alternative flymønstrene påvirker omgivelsene forskjellig. Alternativ 2 gir totalt sett en bedre situasjon enn alternativ 1.

Begge alternativene medfører at flere støysensitive bygninger blir liggende i rød støysone, og alternativ 1 har det største antallet støysensitive bygninger som utsettes for maksimalstøy over 110 dB MFN. Alternativ 2 har flere støysensitive bygg i gul sone enn alternativ 1.

Samlet vurdering av konsekvenser for landbruket tilsier at alternativ 2 er bedre enn alternativ 1. 10 gårdsbruk med husdyrhold får støynivåer over 110 dB MFN mot 3 i alternativ 2. Foreløpige observasjoner viser at beitende storfe viser fluktreaksjoner når maksimalstøyen kommer opp imot 115 dB MFN. Terskelen for når reaksjoner oppstår varierer, men derfor vil alternativ 2 gi en mer robust situasjon enn alternativ 1.

Tilsvarende reagerer fugl med flukt ved lavtflygning. I alternativ 1 tar flyene av til dels vesentlig lavere over Grandefjæra naturreservat enn i alternativ 2. Dette øker risiko for forstyrrelse av fugl i sårbare perioder og for fugl-fly konflikt. Alternativ 2 vil derfor være i bedre overensstemmelse med vernebestemmelsene for Grandefjæra.

For temaer som Befolkningens helse, Nærmiljø og friluftsliv og Kulturmiljø har forskjellen mindre signifikant betydning, men også her anbefales alternativ 2 fordi antall berørte boliger og våningshus i maksimalstøysone er lavere og mindre del av friluftsområder i Grandefjæra berøres av de høyeste støynivåene. For de øvrige temaene har ikke forskjellen i de alternative flymønstrene noen betydning.

Med bakgrunn i de forhold beskrevet over og flyoperativ sikkerhet vil tiltakshaver anbefale at alternativ 2 fastlegges som utflygingsmønster for fremtidig jagerflyaktivitet ved Ørlandet hovedflystasjon.

Tabellen nedenfor oppsummer kort hva som gjør de to alternative flymønstrene forskjellige.

Tabell 9-1 Sammenligning av konsekvenser fra alternativ 1 og alternativ 2. Rangering markert med ([tall]), hvor (1) er beste alternativ.

	Alternativ 1	Alternativ 2
KONSEKVENSER FOR SAMFUNN		
Støy	(2) Flest berørt av høye støyyverdier. Antall støysensitive bygg reduseres i gul sone, men øker i rød sone ifht dagens situasjon. Betydelig økning av antall boliger med lydnivå MFN _{day} >110 dB.	(1) . Antall støysensitive bygg øker både i gul og i rød sone ifht dagens situasjon. Færre boliger med lydnivå MFN _{day} >110 dB enn alternativ 1.
Lokal og regional utvikling	Alternativene er like	Alternativene er like
Arealbruk	Alternativene er like	Alternativene er like
Befolkningens helse	(2) Flere er berørt av høye støynivåer enn i alternativ 2.	(1)
Nærmiljø og friluftsliv	(2) Mer støy i Grandefjæra	(1)
Landbruk	(2) 10 gårdsbruk med husdyrdrift får høyere lydnivåer	(1) 3 gårdsbruk med husdyrdrift får høyere lydnivåer

	Alternativ 1	Alternativ 2
	enn MFNday>110 dB.	enn MFNday>110 dB.
Transport	Alternativene er like	Alternativene er like
Infrastruktur	Alternativene er like	Alternativene er like
KONSEKVENSER FOR MILJØ		
Naturmiljø	(2) Lav utflyvning over Grandefjæra særlig i nord, mulige fluktreaksjoner hos fugl. Mindre forenlig med gjeldende verneforskrift.	(1) Minst 100 m høyere ved utflyvning i Grandefjæra nord, og over 600 m høyere i Grandefjæra syd. Langt mer robust i forhold til gjeldende verneforskrift, enn alternativ 1, også ved øvelser.
Kulturmiljø	(2) Flere gårdsmiljøer berørt av høye støynivåer enn i alternativ 2	(1)
Landskap	Alternativene er like	Alternativene er like
Lokalklima	Alternativene er like	Alternativene er like
Forurensning	Alternativene er like	Alternativene er like
Energi	Alternativene er like	Alternativene er like
Samlet rangering	(2)	(1)

9.2 Anbefalte avbøtende, forebyggende og planmessige tiltak

For å redusere de negative konsekvensene av dette tiltaket anbefales:

Tabell 9-2. Oversikt over anbefalt avbøtende tiltak.

Avbøtende tiltak	Har betydning for tema	Ansvar
Optimalisert flymønster	Støy, landbruk, naturmiljø, helse	Forsvaret
Etablering av faste flykorridorer for helikopter	Støy	Forsvaret
Etablere overvåkingsanlegg og –rutiner for å sikre at fastsatt flymønster følges, både norske og gjestende fly	Støy, befolkningens helse, landbruk, nærmiljø, naturmiljø,, til dels kulturmiljø	Forsvaret
Varsling av planlagte avvik fra normal flyaktivitet	Befolkningens helse, landbruk, nærmiljø	Forsvaret
Innløsning: tilbud om kjøp av bolig	Støy, Befolkningens helse, Landbruk	Forsvarsbygg
Bygningsmessige tiltak på bygg med støysensitiv bruk for å overholde krav til innendørs lydnivå	Støy, Befolkningens helse	Forsvarsbygg
Skilting/varsling av fareområder med risiko for hørselskade	Befolkningens helse	Forsvarsbygg
Tidlig dialog med berørte, juridisk bistand i utbyggingsfasen	Befolkningens helse	Forsvarsbygg
Igangsette forsvarrets boligbygging utenfor planområdet	Lokal utvikling, befolkningens helse	Forsvarsbygg
Reparere eventuelle fysiske jordbruksskader	Landbruk	Forsvarsbygg
Makeskifte og tilbud om erstatningsjord	Landbruk	Forsvarsbygg/Ørland kommune landbruksprosjekt
Fordrøyningsanlegg for å redusere utslipp av næringsstoffer til vassdragene til Grandefjæra	Naturmiljø	Forsvarsbygg
Utsatte naturtypelokaliteter, vist i illustrasjonsplan, merkes med sperrebånd i anleggsfasen	Naturmiljø	Forsvarsbygg
Tiltak for å hindre spredning av uønskede arter	Naturmiljø, landbruk	Forsvarsbygg
Båndlegging Messerschmidt hangarområde	Kulturminner	Forsvarsbygg/Riksanstikv

		aren
Frigivelse og utgraving av fredete kulturminner. Sikring av kunnskapsverdien ved utgravde kulturminner	Kulturminner	Forsvarsbygg/Ørland kommune/Sør-Trøndelag fylkeskommune
Avviklingsplan for håndtering av fraflyttede hus, herunder klausulering av fraflyttede våningshus slik at de kan stå	Kulturminner/kulturmiljø	Forsvarsbygg/Ørland kommune/Sør-Trøndelag fylkeskommune
Tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn og masser (del av MOP)	Forurenset grunn og vann	Forsvarsbygg
Rigg- og marksikringsplan for begrenning og istandsetting av terrenginngrep i anleggsfasen (del av MOP)	Landskap	Forsvarsbygg
Formingsveileder for bygg og landskap	Landskap	Forsvarsbygg
Krav til energieffektivitet for maskinpark, minimering av diesellaggregatbruk og unngå bruk av oljefyring i anleggsfasen (del av MOP)	Energibruk og energiløsninger	Forsvarsbygg
Trafikksikkerhetstiltak i anleggsperioden	Infrastruktur, veinett og transport	Forsvarsbygg
Redusere støvplager i anleggsperioden med krav til vaskeanlegg ved pukkverk	Infrastruktur, veinett og transport	Forsvarsbygg

Tabell 9-3. Oversikt over anbefalte forebyggende tiltak.

Forebyggende tiltak	Har betydning for tema	Ansvar
Forsvaret må søke å minimere flyving på natt og i helgen	Befolkningens helse, nærmiljø	Forsvaret
Det utarbeides en sikkerhetsgradert tilleggsrapport til ROS-analysen som blant annet omhandler risiko for uønskede, villedende handlinger	Sikkerhet	Forsvarsbygg
Etablering av samarbeid-/informasjonsorgan sivilt samfunn – Forsvaret. Etablere gode varslingsrutiner	Befolkningens helse, nærmiljø	Forsvaret/Ørland og Bjugn kommune
Vurdere styrking av lokalt kulturtilbud, felles aktivitetstilbud sivilt samfunn - Forsvaret	Befolkningens helse, nærmiljø	Forsvaret/Ørland og Bjugn kommune
Økt kommunal krise- og helseberedskap for berørte av tiltaket og berørte i permanent situasjon	Befolkningens helse, sikkerhet	Ørland kommune
Samordne beredskapsplanlegging mellom aktuelle aktører	Sikkerhet	Ørland kommune
Strategi for å heve/skaffe nødvendig lokal kompetanse innen helsesektoren	Befolkningens helse	Ørland kommune
Eventuelt overskudd av matjordressurser som jordforbedring i landbruket fordeles	Landbruk	Forsvarsbygg/landbruksmyndighetene
Optimaliseringsprosjekt for landbruket	Landbruk	Ørland kommune

Tabell 9-4. Oversikt over anbefalte plantiltak.

Plantiltak	Har betydning for tema	Ansvar
Angi restriksjonssoner og fareområder i kommuneplanen for støyutsatte områder. Restriksjoner på oppføring av ny, støysensitiv, bebyggelse i rød støysone.	Sikkerhet, Befolkningens helse	Ørland kommune
Hensynssone rundt Messerschmidt-hangarene	Kulturmiljø	Ørland kommune
Helseplan og beredskapsplan for psykisk helse	Befolkningens helse	Ørland kommune
Tilrettelegging av arealer for næringsutvikling og boligbygging.	Lokal utvikling	Ørland kommune
Økt kapasitet i kommunalt tjenestetilbud (skole, barnehage, eldre, idrett og kultur) – også i anleggsfasen	Befolkningens helse, nærmiljø	Ørland kommune
Tilrettelegge for andre/nye områder for friluftsliv og naturmiljø	Naturmiljø, friluftsliv	Ørland kommune
Ny gang-sykkelveg langs F245	Infrastruktur, vegnett og transport	Sør-Trøndelag fylkeskommune

9.3 Anbefalte oppfølgende undersøkelser

Følgende undersøkelse anbefales gjennomført både for å skaffe bedre kunnskapsgrunnlag om konsekvensene og for å påse at gitte tiltak har den tiltenkte effekt.

Støy:

Jevnlige støymålinger gjennom et oppfølgingsprogram som overvåker støyforhold og sporing av flytraséer.

Landbruk:

Nye forsøk med overflyvning av husdyr på beite. Dette vil bidra til et mer robust bilde av de generelle reaksjoner på påregnelig og plutselige høye støynivåer for dyr.

Transport:

Det vil være behov for kontinuerlig oppfølging, registrering og vurdering av kapasiteten på transporttilbudet til og fra Brekstad i årene fremover, og de vil være en fordel om trafikksekskapene har beredskap til raskt å sette inn ekstra kapasitet, både på hurtigbåt, ferje og buss.

Naturmiljø:

Det bør gjennomføres systematiske og oppfølgende undersøkelser/effektstudier av fuglelivet i Grandefjæra NR, både før, underveis og etter utbygging for nærmere å dokumentere endringer i adferd (fluktresponser) og forekomst som følge av tiltaket. Dette anbefales gjennomført som effektstudier av adferd og forekomst, spisset for å vurdere påvirkningen av støy og flyforstyrrelser på fuglers reaksjon og reaksjonsmønster. Forsvarsbygg vil avtale nærmere program for gjennomføring med Fylkesmannen i Sør-Trøndelag. Oppfølgende undersøkelser er trolig nødvendig for å følge opp Naturmangfoldloven og de internasjonale forpliktelsene gjennom Ramsar-konvensjonen.

Kulturmiljø:

I tillegg til selve hovedtiltaket vil tiltak som rigg og deponiområder, anleggsveger, etc., kunne utløse krav om arkeologiske undersøkelser i henhold til kml § 9 (undersøkelsesplikten). Dagens baseområde er undersøkt våren og sommeren 2013. Deler utenfor og innenfor planområdet gjenstår. Det er Sør-Trøndelag fylkeskommune som har forvaltningsansvaret i det gjeldende området.

Forurensning:

Før oppstart av anleggsarbeider må det gjennomføres flere runder med prøvetaking og analyse av vann fra brønner og kanaler / bekker (i de samme punktene som til nå er prøvetatt). Analysene må dekke et spekter av avrenningsforhold (årstid / nedbør / temperatur), slik at nåsituasjonen er godt definert før anleggsfasen. Grunnvann filtreres før tungmetallanalyser, slik at reelt forurensningsnivå kan vurderes.

Kjemisk oksygenforbruk (KOF) og glykol må inkluderes i analyseprogrammet for kanaler / bekker, i tillegg til analyseparametrene fra undersøkelsen sommeren 2013. Hensikten er å få bedre oversikt over belastningen fra fly- og baneavsningsmidler.

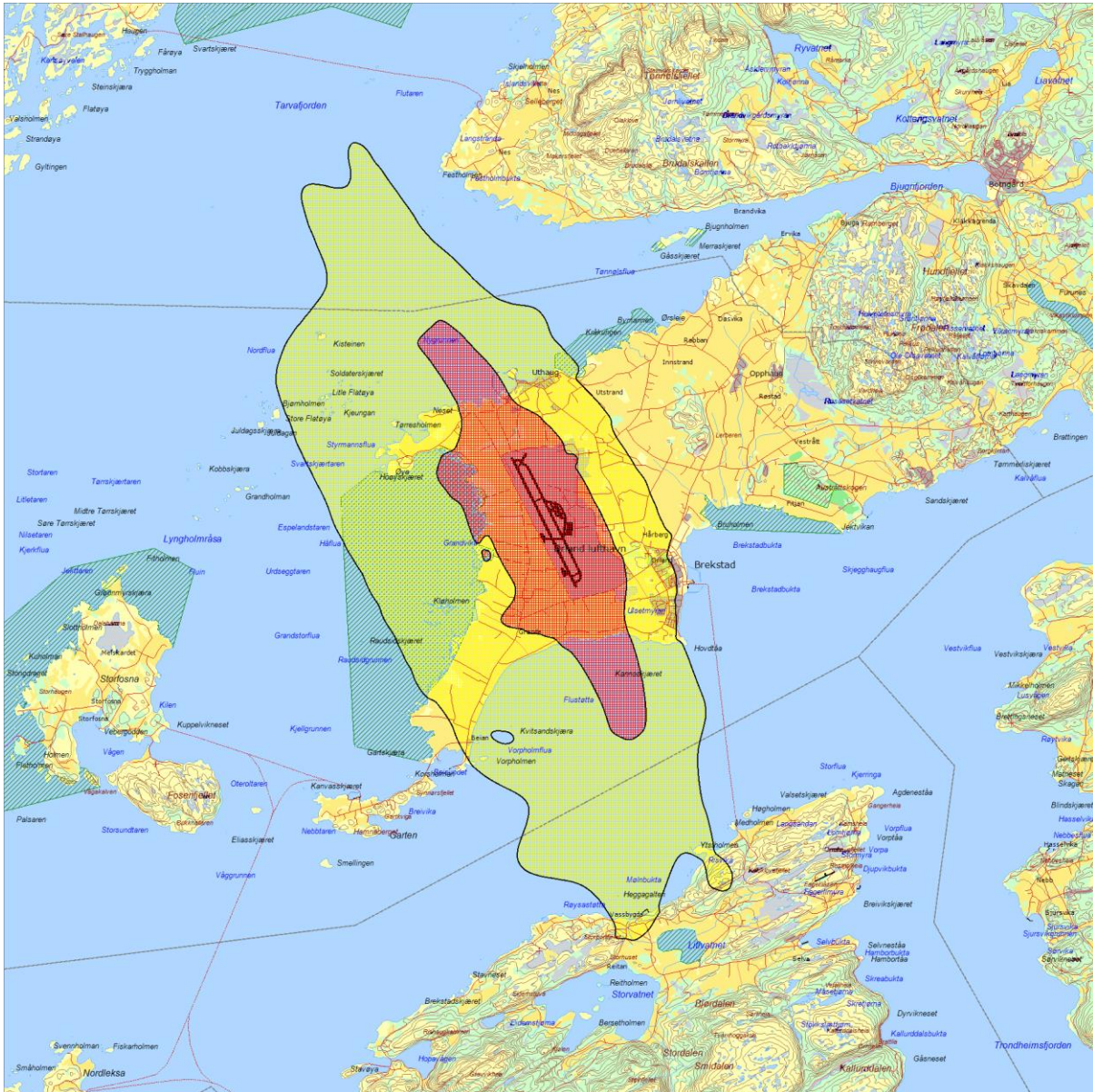
10 VEDLEGG

I denne rapporten: Støykart for

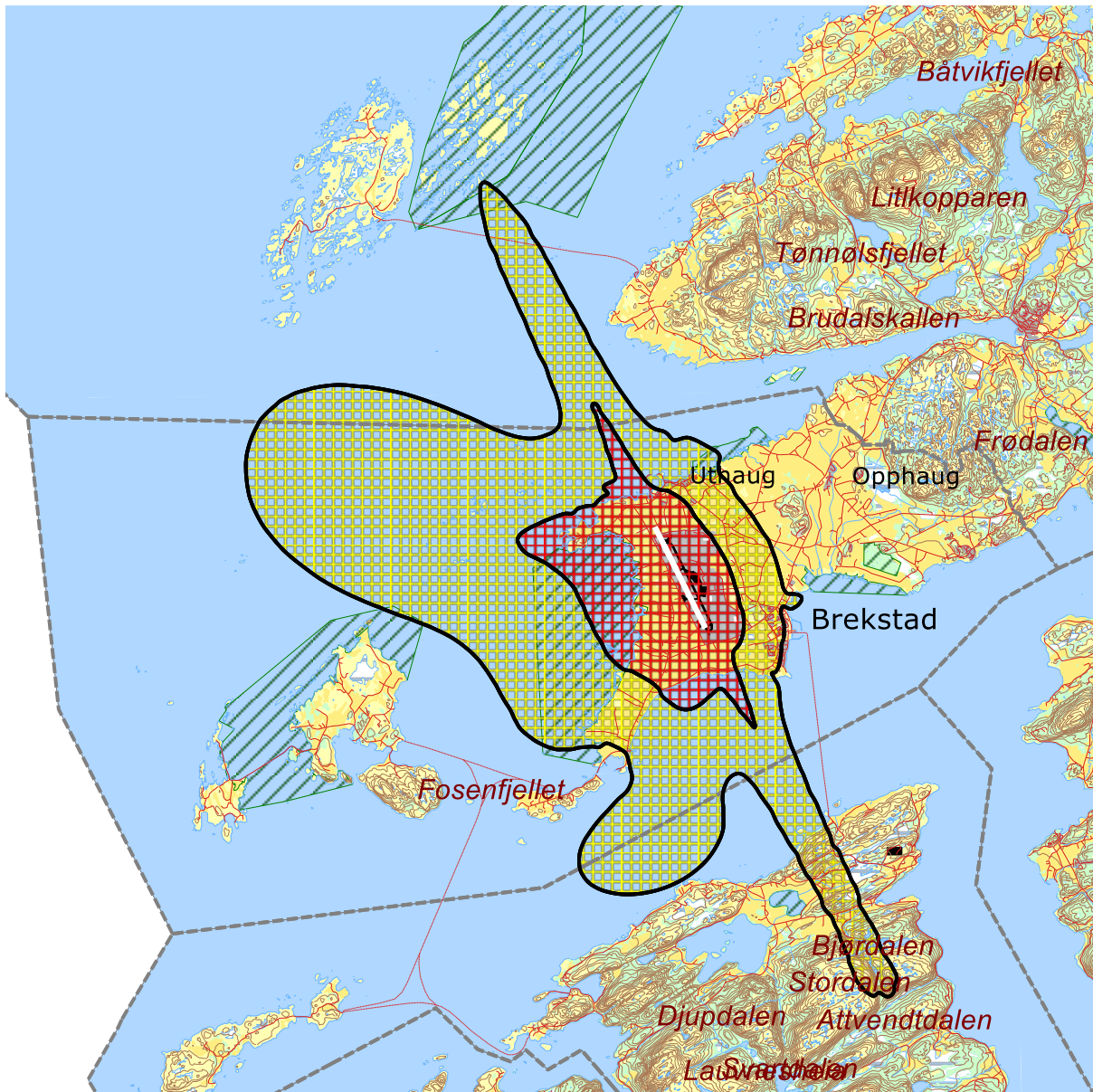
1. Ekvivalent støynivå L_{DEN}
2. Maksimalt støynivå MFN_{day}

I separate vedlegg:

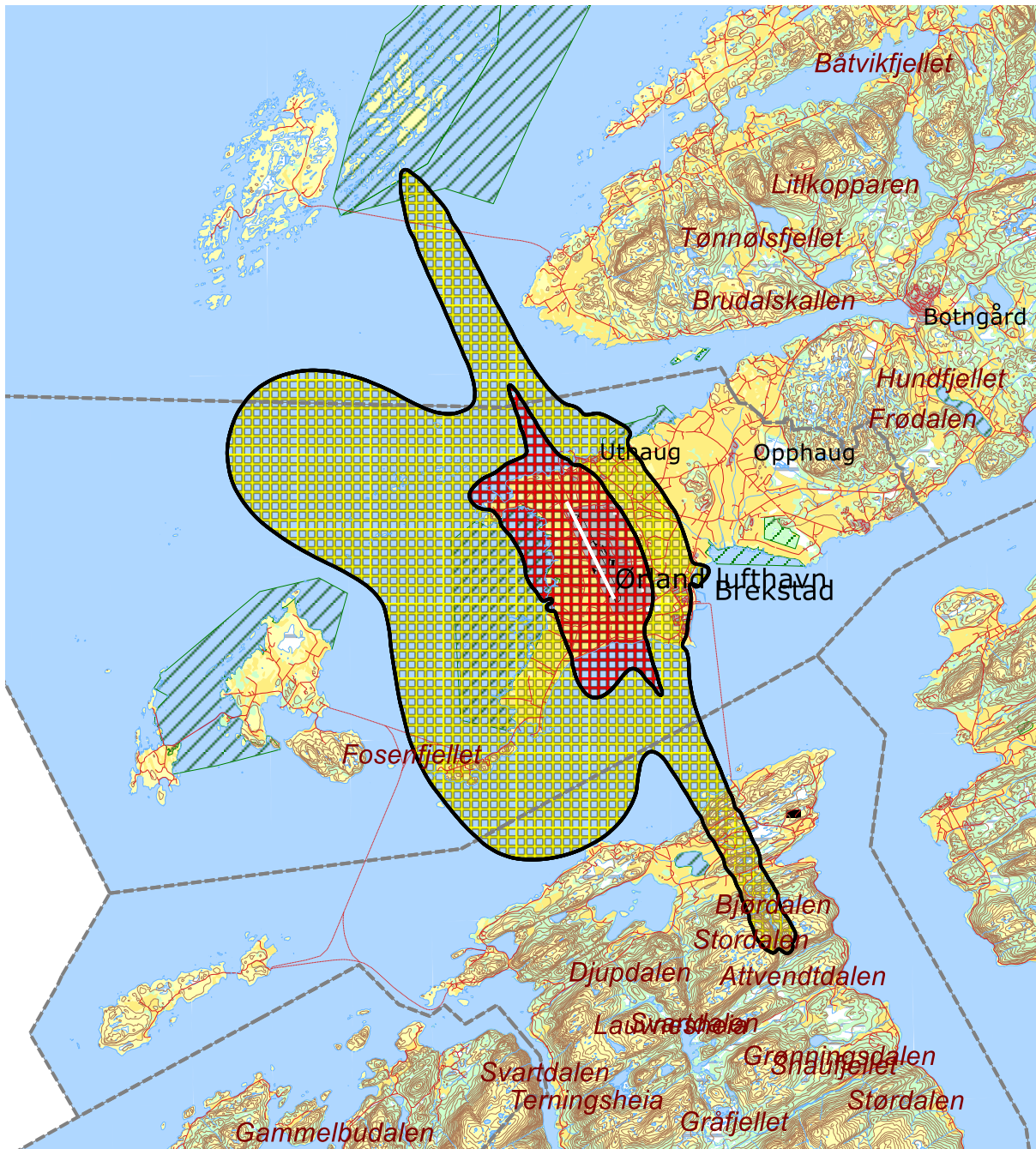
1. Reguleringsplan og konsekvensutredning for Ørland hovedflystasjon, plankart, datert 13.01.2014
2. Reguleringsplan og konsekvensutredning for Ørland hovedflystasjon. Reguleringsbestemmelser.
3. Reguleringsplan og konsekvensutredning for Ørland hovedflystasjon. 14 temautredninger



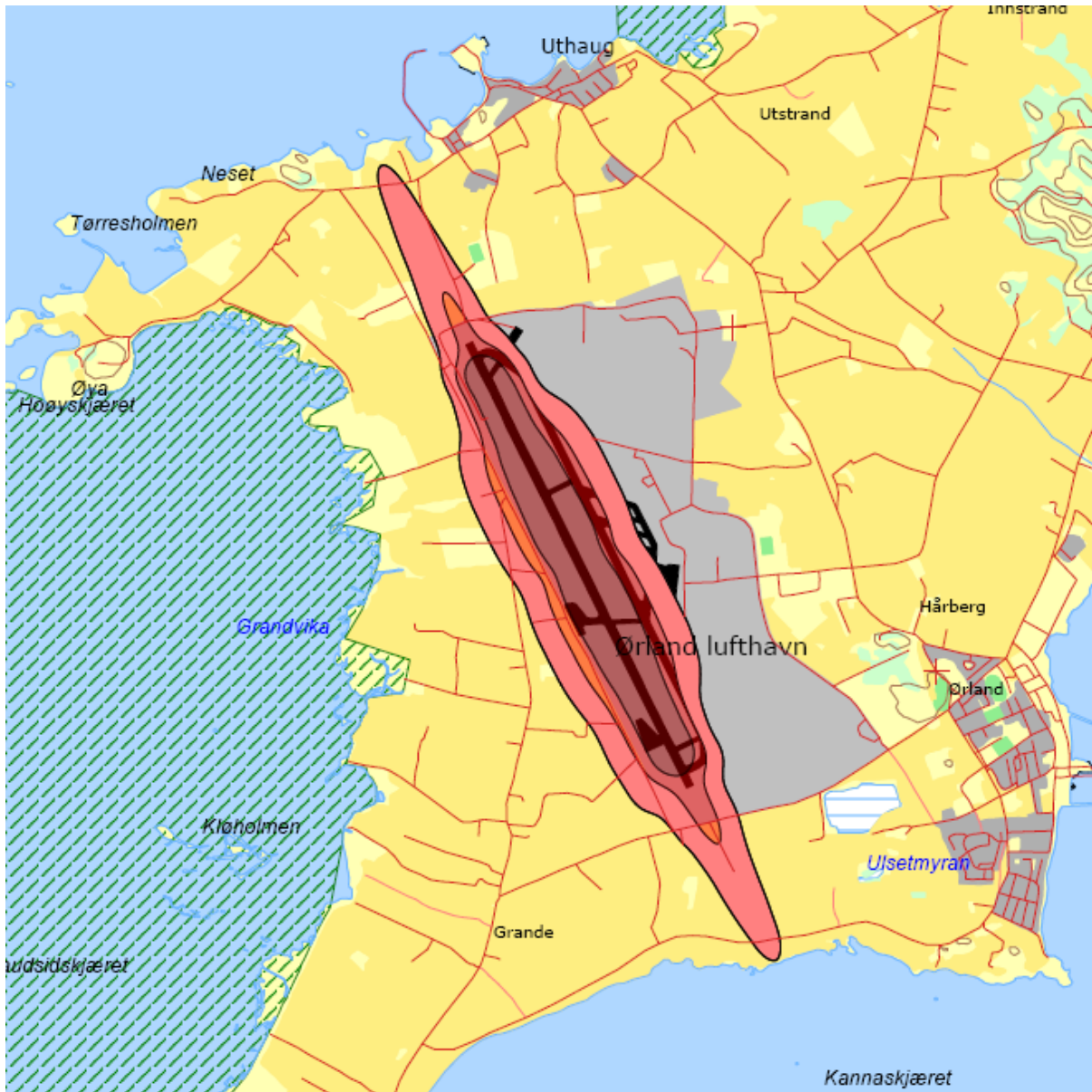
Lden dagens situasjon



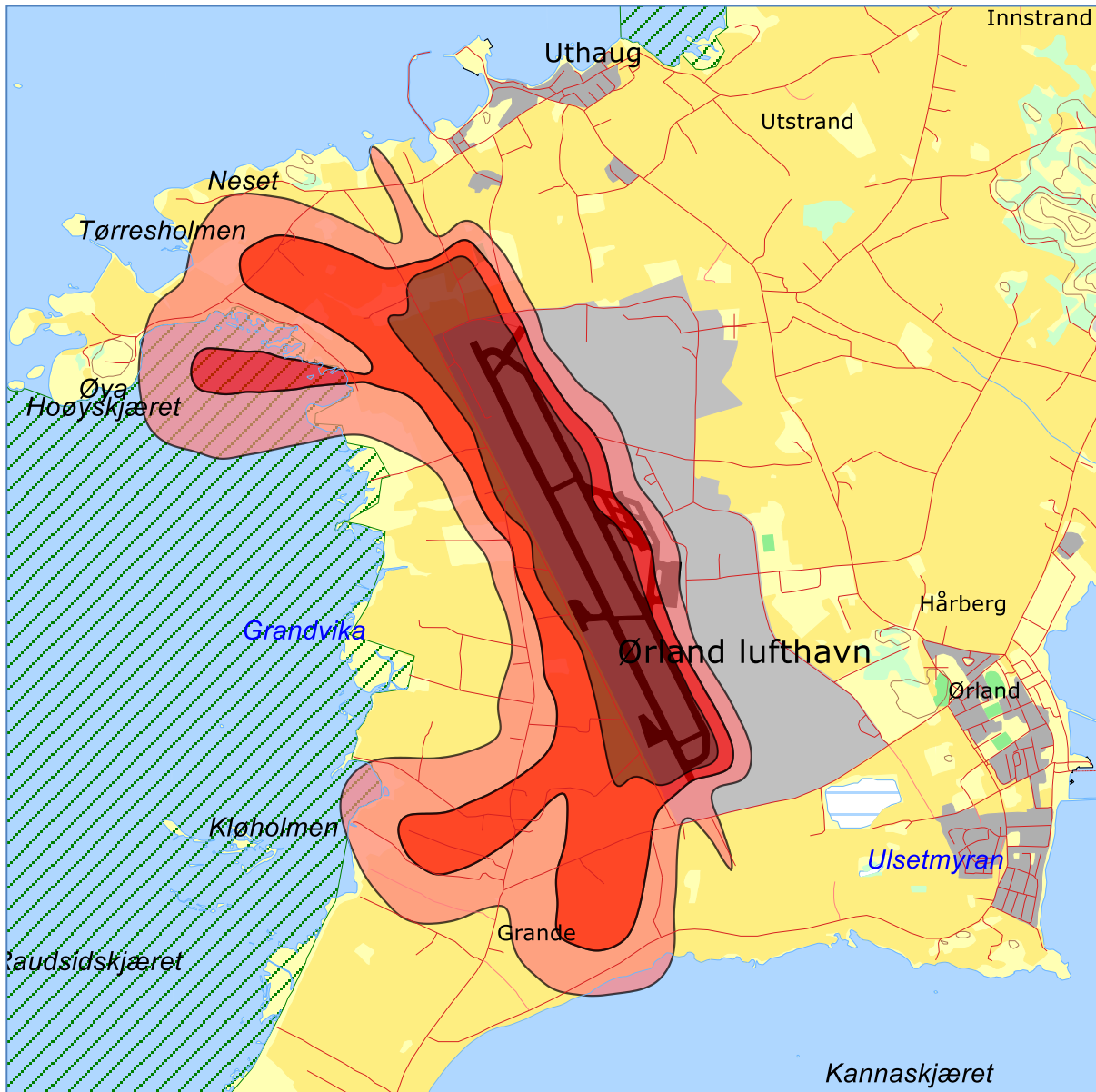
Lden Alternativ 1



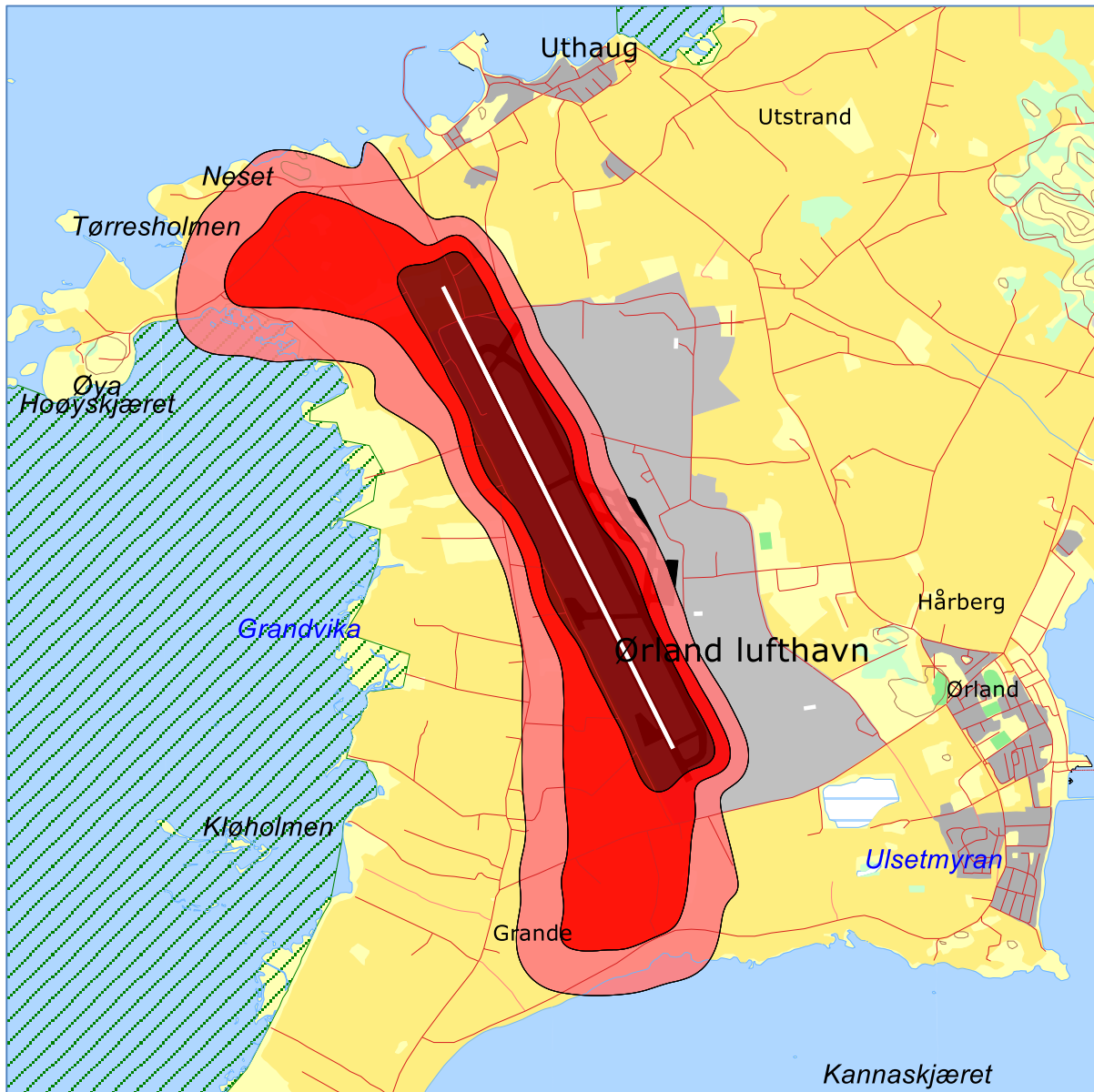
Lden Alternativ 2



MFN_{day} (maksimalt flystøynivå dagtid) Dagens situasjon



MFN_{day} (maksimalt flystøynivå dagtid) Alternativ 1



MFN_{day} (maksimalt flystøynivå dagtid) Alternativ 2



Forsvarsbygg kampflybase