

REGULERINGSPLAN FOR ØRLAND HOVEDFLYSTASJON.

PLANBESKRIVELSE MED
KONSEKVENsutREDNING

TILLEGGSNOTAT NR 07 –
KONSEKVENs AV Å FLY DAGENS
FLYMØNSTER MED NYE KAMPFLY.
PRESISERINGER TIL
TEMAUTREDNING STØY

29.04.2014



FORORD

Forsvarsbygg oversendte forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland hovedflystasjon den 20. januar 2014 til Ørland kommune.

Kommunen skal etter justert plan førstegangs behandle det innsendte planmateriale i formannskapetets møte den 22. mai 2014. Som ledd i sin forberedelse av plansaken har kommunens rådmann hatt flere møter med Forsvarsbygg, hvor det har fremkommet behov for supplerende opplysninger og oppklaring av enkelte punkter i planforslaget.

Det er utarbeidet en serie tilleggsnotater som dekker de behov som er fremkommet. Foreliggende notat omfatter konsekvens av å benytte dagens flymønster for nye kampfly.

Oslo, 29.04.2014

Olaf Dobloug
Direktør Forsvarsbygg kampflybase

1 Bakgrunn

Etter at forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning er oversendt Ørland kommune er det bedt om ytterligere utdyping av ulike temaer.

FB er bedt om å redegjøre for konsekvensen av å benytte dagens flytraséer når det i fremtiden skal flys med nye kampfly av type F-35. Det er spesielt bedt om vurdering av lydnivåer for registrerte våningshus. Foreliggende notat tar for seg dette temaet.

2 Referanse til temautredning støy i konsekvensutredningen

I temautredning for støy under forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning, er det omtalt et alternativ som betegnes 0-alternativet.

Dette alternativet er basert på fremtidig trafikk brukt på dagens rullebane og forutsetter at dagens flymønster benyttes for de nye kampflyene. 0-alternativet representerer en situasjon med en kortere rullebane enn det som er fremmet i forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning. 0-alternativet anses likevel å være representativt for den situasjonen som er ønsket belyst i dette notat.

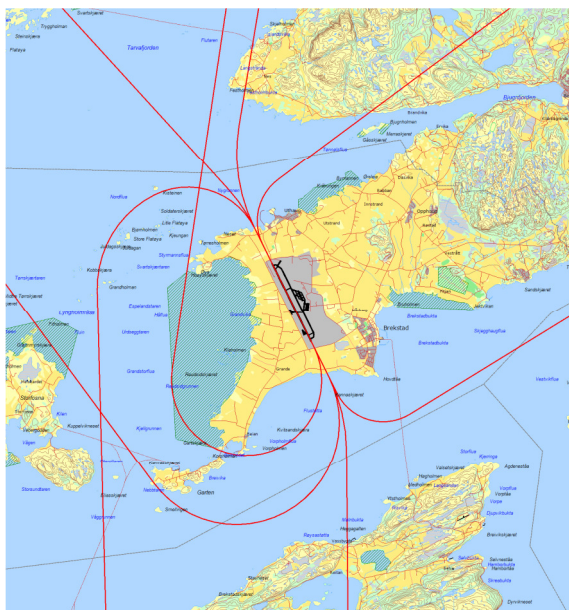
3 Forutsetninger og beregninger

3.1 Generelt

Beregningsforutsetninger og beregningsresultater er hentet fra temautredning støy i konsekvensutredningen.

3.2 Flymønster

Figur 1 og 2 nedenfor viser dagens flymønster for henholdsvis avgang og landing. Disse traséene vil også være representative for 0-alternativet. Figuren for landing viser at det i dag er angitt landingsrunder på østsiden av flystasjonen. I reell fremtidig situasjon skal disse ikke benyttes.



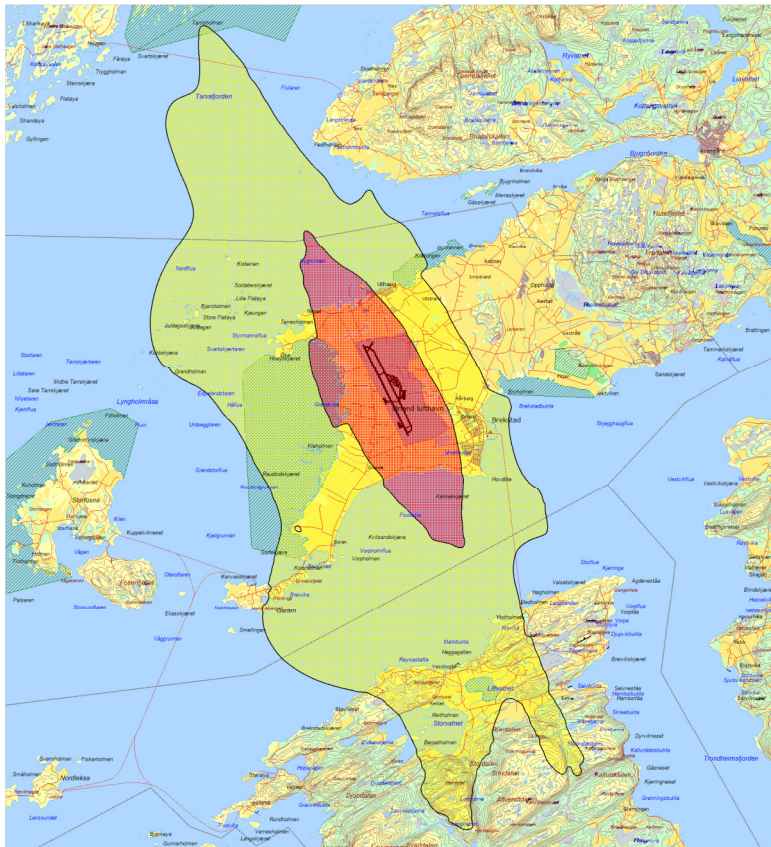
Figur 1 Avgangstraséer for jagerfly, dagens situasjon



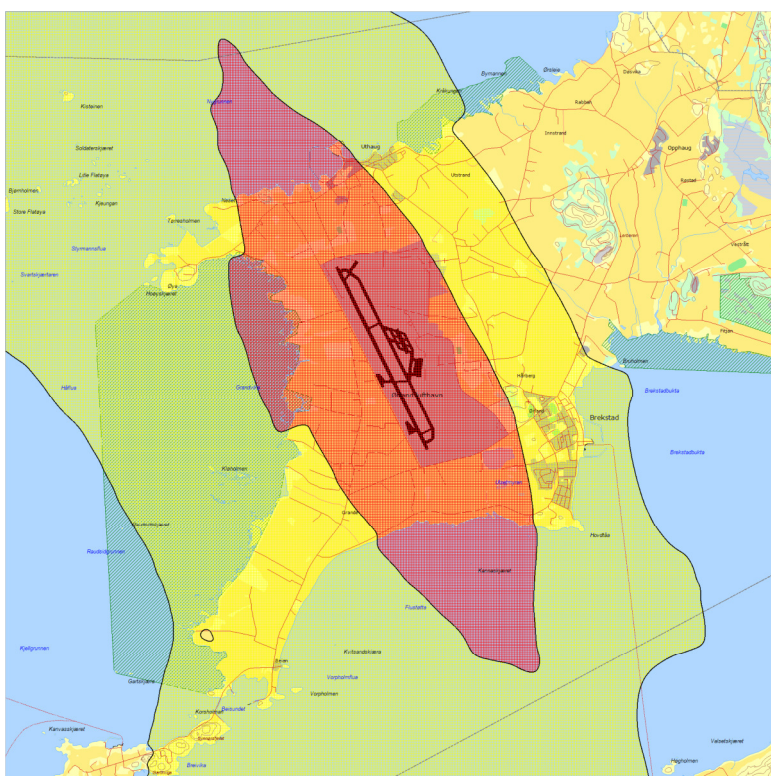
Figur 2 Landingstraséer for jagerfly, dagens situasjon

3.3 Støysonekart og tabeller

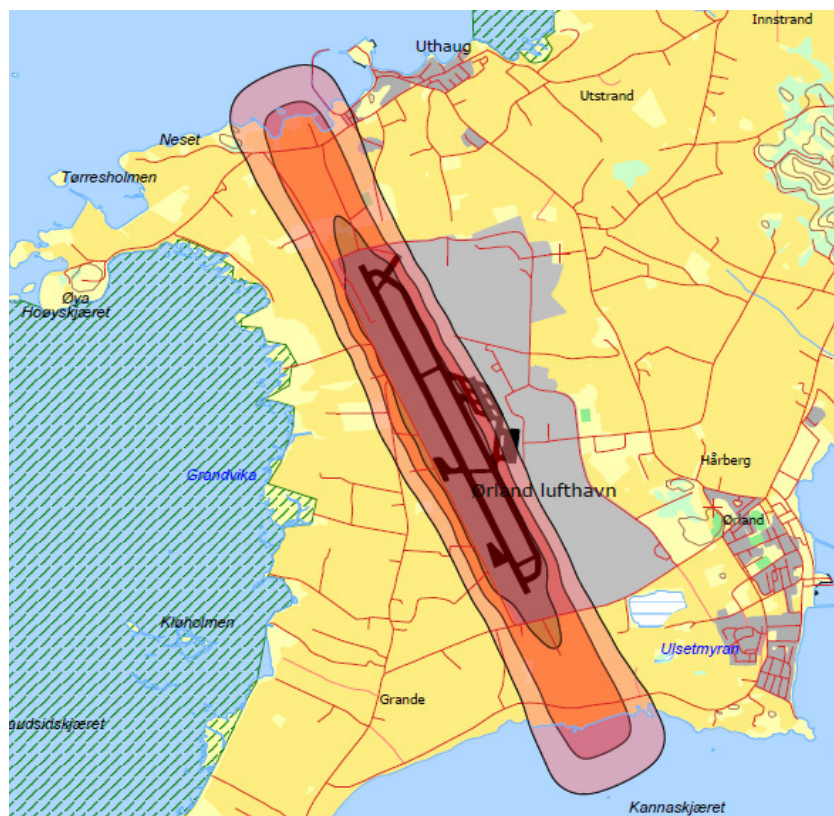
I figur 3 og 4 er det vist støysonekart iht. kriterier gitt i T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. I figur 5 er det vist utbredelse av koter for maksimalt flystøynivå på dagtid MFNday for 120 dB, 115 dB og 110 dB. Utbredelse av støysoner for øvrige situasjoner er vist i Temarapport Støy.



Figur 3 Støysoner etter T-1442 for 0-alternativet



Figur 4 Utsnitt av støysoner etter T-1442 for 0-alternativet



Figur 5 Utbredelse av koter for maksimalt flystøynivå på dagtid, MFNday, for 120 dB, 115 dB og 110 dB. 0-alternativet.

I tabell 1 nedenfor er det vist utdrag fra tabellene 5.21 – 5.23 i temautredningen. Tabellen viser antall bygninger med støyyømfintlig bruksformål etter definisjon i T-1442 i ulike støysoner og innenfor ulike støytintervaller basert på parametrene L_{den} , $L_{pAeq24t}$ og MFNday. Tabellen synliggjør konsekvenser i dagens situasjon, 0-alternativet og de to alternativene som er betegnet alternativ 1 og alternativ 2 i konsekvensutredningen.

For L_{den} (gul og rød sone) og MFNday viser tallene i parentes antall våningshus innenfor de ulike kriteriene. For L_{den} gul sone viser parentesen to tall. Det bakerste tallet representerer antallet av de angitte våningshusene som befinner seg i Agdenes kommune.

L_{den} støysone	Dagens situasjon	0-alternativet Dagens situasjon fremskrevet med F-35	Alt 1 i KU	Alt 2 i KU
Rullebane- lengde (m)	2714	2714	3300	3300
52–62 dB Gul sone	1050 (102 / 3)	1505 (127 / 34)	945 (86 / 8)	1245 (103 / 8)
≥ 62 dB Rød sone	110 (37)	214 (56)	164 (65)	164 (65)
$L_{pAeq24h}$ (dBA)				
50 – 55	907	678	787	870
55 – 60	222	930	285	409
60 – 65	88	144	79	80
65 – 70	25	67	48	65
> 70	10	38	48	44
MFN _{day} (dBA)				
110 - 115	7 (5)	25 (6)	26 (17)	25 (17)
115 – 120	0	14 (5)	32 (17)	25 (15)
> 120	0	0	0	0
SUM	7	39	58	50

4 Kommentarer

Beregningene av 0-alternativet er basert på dagens rullebane, mens de to alternativene i KU er basert på en forlengelse av dagens rullebane med 600 meter i nordlig retning. I fremtidig situasjon vil dagens rullebane trolig uansett måtte forlenges noe i nordlig retning for å imøtekomme fremtidige operative og sikkerhetsmessige krav. Følsomhetsanalyser for forlengelse av rullebanen viser at denne forskjell derfor ikke vil ha relevant betydning for vurdering av støysituasjonen nedenfor. Se temautredning støy kap. 5.11.3 for mer om dette.

Beregningene viser at 0-alternativet er det klart mest ugunstige alternativet mhp. antall støyømfintlige bygninger innenfor rød og gul sone iht. T-1442. Både rød og gul sone for 0-alternativet har større utbredelse i retning de tettest befolkede områdene ved Uthaug og Brekstad enn de to alternativene i KU. 0-alternativet medfører at deler av rød sone omfatter Uthaug og at Brekstad by vil bli liggende i midtre og øvre del av gul sone. Endringen er størst i øvre del av gul sone og rød sone generelt. Dette alternativet har også det høyeste antallet våningshus i gul sone, men et noe lavere antall våningshus innenfor rød sone enn alternativ 1 og alternativ 2 i KU. =-alternativet er det alternativet med høyest antall våningshus i gul sone i Agdenes kommune.

0-alternativet medfører også at antallet fritidsboliger i gul sone i Agdenes kommune øker betydelig.

0-alternativet er imidlertid det alternativet med færrest støyømfintlige bygninger innenfor overflyvingssonene med maksimalt flystøynivå på dagtid MFNday over 115 dB, mens det er tilnærmet samme antall som i de to alternativene i KU innenfor intervallet for MFNday 110 – 115 dB.

0-alternativet har det laveste antallet våningshus med MFNday over 115 dB og i intervallet for MFNday 110 – 115 dB.

0-alternativet og alternativ 2 i KU er begge mer gunstig enn alternativ 1 i KU i forhold til overflyving av Grandefjæra siden ingen av de to alternativene forutsetter en tidlig sving mot vest utover Grandefjæra ved avgang på sørlig baneretning.

Totalt sett er 0-alternativet ansett å være mer ugunstig enn de to alternativene som er fremmet i forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning som nå er til behandling hos Ørland kommune. I en tidlig utredningsfase medførte også flytraséene som ligger til grunn for 0-alternativet at Ørland ikke var aktuell som enebase på grunn av den konsekvensen dette hadde for støy i de tettest befolkede områdene øst for flystasjonen.

For registrerte våningshus isolert sett, er imidlertid 0-alternativet trolig mer gunstig enn de to alternativene i forslag til reguleringsplan. Det presiseres at det i vurderingen av våningshus kun er vurdert lydnivået på selve våningshuset. Driftsform og lydnivå på fjøs og andre driftsbygninger og på evt. beiteområder og innhegninger tilhørende de ulike gårdsbruk/våningshus er ikke vurdert i dette notatet.