



Rapport_

Forsvarsbygg

OPPDRA

Kampflybase – Plan- og prosjekteringsgruppe

EMNE

Reguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland flystasjon. Lokal og regional utvikling og arealbruk.

DOKUMENTNUMMER

ALM-PLAN-RAP-002

REVISJON

00

DATO

19.9.2013

00	19.9.2013	FORELØPIG RAPPORT	SH	RBS	KL
REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

FORORD

Stortinget vedtok i 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. Etter at det er opprettet en styrke med nye F-35 fly vil F-16 flyene bli utfaset. 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. På grunn av tiltakets omfang fastsatte Ørland kommunestyre et program for plan- og utredningsarbeidet i møte den 23. mai 2013. Planprogrammet fastsetter utredningsomfang- og tema som følge av tiltakets samlede konsekvenser for miljø og samfunn i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser

Foreliggende temarapport omfatter utredning av tiltakets konsekvenser for lokal og regional utvikling og arealbruk, og inngår i en serie temarapporter. Utredningene er gjennomført i henhold til utredningsprogrammet i det fastsatte planprogrammet.

Temarapportene er foreløpige. Det kan derfor i foreliggende utgaver forekomme mangler, feil eller avvik rapportene i mellom for samme omtalte forhold. Dette er resultat av den åpne prosessen det er lagt opp til i samarbeid med sektoretater og Ørland kommune. Som grunnlag for bearbeiding og ferdigstilling gjennomfører Forsvarsbygg i september 2013 samråd både med berørte kommuner, fylkeskommunale og statlige sektoretater, lokale lag og organisasjoner og berørte parter. Det inviteres til å komme med innspill til de utredninger som er utført så langt. Temarapportene vil bli bearbeidet videre frem til ferdigstilling i desember 2013.

Temarapportene omhandler i hovedsak konsekvenser av den utbyggingen som er besluttet inne på basen. Noen rapporter inneholder også konsekvenser av besluttet bygging av noen leiligheter og boliger utenfor basen. Naturlig fremtidig utvikling av basen er i mindre grad berørt.

De justerte temarapporter danner grunnlag for selve konsekvensutredningsdokumentet som skal følge reguleringsplanen for Ørland flystasjon. Reguleringsplanen er planlagt oversendt Ørland kommune for behandling ved årsskiftet 2013/2014.

I mange av temarapportene omtales konsekvenser av støy, hovedsakelig med utgangspunkt i kartlagt rød og gul støysoner. Rød og gul støysoner er først og fremst et verktøy for kommunen for vurdering av framtidig arealbruk, og er derfor ikke nødvendigvis egnet for å angi influensområdet for andre miljøtema som berøres av støy. I den grad enkelthendelser og overflyvning er avgjørende, vil dette bli tydeliggjort i den videre bearbeidingen av temarapportene.

Opplysninger om plan- og utredningsarbeidet kan fås ved henvendelse til Forsvarsbygg kampflybase v/Arnt Ove Okstad på e-post arnt.ove.okstad@faveoprojektledelse.no eller telefon 464 47 030.

Innspill/uttalelser i forbindelse med samrådsrunden sendes skriftlig til Forsvarsbygg kampflybase v/Arnild Herrem innen 10.10.2013,

Postadresse: c/o Faveo Prosjektledelse AS, Granåsvegen 15, 7048 Trondheim

Epost: arnhild.herrem@faveoprojektledelse.no

Oslo, 19.9.2013

Olaf Dobloug
Direktør Forsvarsbygg kampflybase

INNHOOLD

1	SAMMENDRAG	4
1.1	METODE	4
1.2	TILTAK- OG INFLUENSOMRÅDE	4
1.3	KONSEKVENSVURDERING	4
1.1	AVBØTENDE TILTAK	7
2	TILTAKSBESKRIVELSE	9
2.1	GENERELT	9
2.2	BYGGEBEHOV	9
2.3	BANEBEHOV	9
2.4	BASENS INDRE ORGANISERING	9
2.5	FLYOMFANG OG -MØNSTER	10
2.6	ENDRING I STØYBILDE	11
2.7	OMRÅDER MED OVERFLYVNING	12
3	TILTAKS - OG INFLUENSOMRÅDE	14
4	OM DELUTREDNINGEN	18
4.1	AVGRENSNING AV FAGOMRÅDET	18
4.2	NASJONALE, REGIONALE OG LOKALE MÅL OG RETNINGSLINJER	18
4.3	PLANPROGRAMMETS KRAV	19
5	METODE OG DATAGRUNNLAG	21
5.1	Befolkningsprognose og næringsutvikling	21
5.2	Arealbruk	23
6	KONSEKVENSER	24
6.1	Befolkningsutvikling	24
6.2	Sysselsetting	34
6.3	Pendling	36
6.4	Boligbyggebehov	36
6.5	Forholdet til andre prognoser	37
6.6	Oppsummering av utfordringer som resultat av demografiske analysene	38
6.7	Arealbehov	38
6.8	Arealbruk og støy	40
6.9	Restriksjoner	45
6.10	Klauserings- og sikringssoner som påvirker arealbruk	45
6.11	Konsekvenser for stedsutvikling, arealbruk og utbyggingsmønster	46
6.12	Konsekvenser i anleggsperioden	46
	REFERANSER OG KILDER	47

1 SAMMENDRAG

1.1 METODE

I denne utredningen om lokal og regional utvikling og arealbruk har vi slått sammen to deltema som i planprogrammet er omhandlet som to separate tema. Konsekvensutredningen er gjennomført med henblikk på å utrede de krav som er satt til disse temaene i planprogrammet.

Den regionaløkonomiske modellen Panda er anvendt for beregninger og analyse av demografisk utvikling, pendling, sysselsetting og boligbyggebehov. Det er lagt til grunn en prognosehorisont fram til 2030, beregningene tar utgangspunkt i statistikk fra SSB (4M) publisert 2012.

Arealbruksvurderinger baserer seg i på digitale kartdata, spesielt digitalt markslagskart, reguleringsplaner og kommuneplaner.

I denne rapporten har vi avgrenset omtalen av konsekvenser til vurderinger av områder for bolig- og næringsformål. Arealmessige konsekvenser av tiltaket som landbruk og infrastruktur er omhandlet i egne rapporter. Konsekvenser for befolkning og offentlige myndigheter knyttet til helse og støy er også omtalt i egne rapporter.

1.2 TILTAK- OG INFLUENSOMRÅDE

Tiltaksområdet er arealet innenfor planavgrensningen og består av de områder som blir direkte påvirket av arealbeslag av den planlagte utbyggingen, dvs. dagens arealer for Ørland flystasjon med de utvidelser og grensejusteringer forlengelsen av rullebanesystemet krever. Tiltaksområdet har et totalareal på 4061 daa. Det er 3400 daa fulldyrka jord innenfor tiltaksområdet. Dette arealet drives i dag av 11 gårdbrukere. Dagens areal for Ørland flystasjon eies av Staten v/Forsvarsdepartementet. Eiendommene forvaltes av Forsvarsbygg. Den planlagte forlengelsen av rullebanesystemet i nord vil gi en utvidelse på inntil 600 meter.

Dette området er i dag bestående av dyrkamark.

Kommunene Ørland og Bjugn har et felles bo- og arbeidsmarked med stor intern pendling.

De demografiske analysene har tatt utgangspunkt i de to kommunene som en region. Kommunene har felles utfordringer og krever felles løsninger. Sett i lys av den aktuelle kommunesammenslåingsprosessen, men også pga geografisk nærhet, er det naturlig å se på hvordan tiltaket kan ha en innvirkning på lokal og regional utvikling både i Ørland og i Bjugn. Ørland flystasjon ligger i Ørland kommune og innbyggere her vil i større grad bli direkte berørt av utvikling av kampflybasen. Det vil derfor være noe mer fokus på Ørland, men Bjugn og tettstedet Botngård vil også merke effektene av økt befolkning

Områder som ligger innenfor støysonene vurderes også. Dette betyr at konsekvenser for arealbruk også i Agdenes kommune omtales.

1.3 KONSEKVENSVURDERING

Befolkningsutvikling

Grunnprognosen tilsier en befolkning på 10845 personer i 2030. Prognose med utbygging av Ørland er 12050. Det vil altså si at en utbygging vil kunne føre til en ekstra vekst i de to kommunene på i alt ca 1200 personer i 2030.

Det understrekes at det er knyttet usikkerhet knyttet til beregningene.

Kapasiteten for barnehagebarn vil være fylt opp innen 2020.

Kapasiteten i barneskolen vil møte sin grense i perioden 2017 – 2019. Kapasiteten i ungdomstrinnet vil være tilfredsstillende i hele perioden.

Som følge av utbyggingen vil det bli en vekst særlig i aldersgruppene mellom 30 og 40 år.

Antallet eldre øker prosentvis aller mest uavhengig av utbyggingen; det vil være en generell samfunnsutfordring å legge til rette med gode bo- og omsorgstilbud for denne gruppen.

Sysselsetting

Fra 2012 til 2030 forventes en økning på i alt 550 i direkte årsverk. I dette tallet er også inkludert lokale årsverk i utbyggings- og driftsfasen og en viss konsumeffekt.

Samlet sett vil den forventede vekst i sysselsettingen bli fanget i planlagte områder for næringsutvikling og ved sentrumutvikling i Brekstad og Botngård. En beskjeden andel av veksten vil være konsumgenerert, dvs salg av varer og tjenester internt i regionen til befolkningen.

Pendling

Statistikk for 2011 viser at det er betydelig intern pendling mellom Bjugn og Ørland. Bjugn har en utpendling på ca 750 hvorav 370 går til Ørland. Ørland har en utpendling på 650 hvorav 220 pendler til Bjugn. Ser vi bort fra internpendingen mellom kommunene, har regionen en brutto utpendling på vel 800 personer. Regionens innpendling er mellom 250 og 300. Av regionens ca 4500 sysselsatte, er det en liten andel på ca 280 som dekkes ved innpendling. Vi antar at ansatte i Forsvaret utgjør en vesentlig andel av dem.

Vi har lagt til grunn en vesentlig høy andel pendlere blant ansatte i Forsvaret i framtida. Opp mot to tredeler av Forsvarets ansatte forventes å pendle de første årene. Etter hvert kan tenkes at denne andelen vil falle til om lag halvparten. En andel av yngre befal som avtjener pliktår, melder flytting, men er ofte ikke i familiesituasjon. De er dermed nærmest å sammenlignes med innpendlere i relasjon til lokalt konsum.

Boligbygging

Fram til 2030 må det bygges om lag 1350 boliger i alt, dette tilsvarer gjennomsnittlig 70 boliger per år.

Arealbeslag som følge av forlengelse av rullebaneforlengelse på 600 meter

Tabell 1-1 Arealbeslag, mulig arealbeslag ved Hovedalternativ 1, 600 meter forlengelse av rullebanen

Arealoversikt

	Rullebaneforlengelse	Annet nordområdet	Østområdet	SUM
Bruttoareal innenfor planområdet	317	340	228	885
Aktuelt for Forsvaret	292	160 – 340	83	535 - 715
Herav nedbygd	100	Ikke avklart	Ikke avklart	

Konsekvensene for landbruket mhp verdi og omfang er beskrevet i egen temarapport for landbruk (ALM-PLAN-RAP-009, 2013).

Konsekvenser for arealbruk som følge av støy

Samlet sett vil areal innenfor støysoner på landareal i Ørland kommune bli større som følge av støy med en utbygging enn uten. I Hovedalternativet med rullebaneforlengelse 600 meter, vil mindre areal ligge innenfor gul sone enn i dag, men mer areal i rød sone enn i dag. Hovedalternativ 1 gir 2400 daa mindre innenfor gul støysonen enn i dag. Hovedalternativet har ca 3100 daa mer innenfor rød sone enn i dag. Hvilken betydning dette har, får man et bedre bilde av ved å vurdere arealtyper som kommer innunder de ulike sonene, jfr tabell 1-2.

Tabell 1-2 Arealbelastning landareal, markslag

Arealbelastning gul sone, landareal			
Arealtype, markslag	Dagens situasjon, daa	Hovedalternativ, daa	Endringer fra Dagens situasjon
Fulldyrka jord	8896	7101	-1795
Overflatedyrka jord	20	20	0
Innmarksbeite	548	400	-148
Skog	20	17	-3
Åpen fastmark	1519	1142	-376
Myr	66	98	33
Bebyggd	666	624	-43
Samferdsel, veggrunn	240	214	-25
Arealbelastning rød sone, landareal			
Arealtype, markslag	Dagens situasjon, daa	Hovedalternativ, daa	Endringer fra Dagens situasjon
Fulldyrka jord	6463	8907	2444
Overflatedyrka jord	0	0	0
Innmarksbeite	525	755	230
Skog	29	29	0
Åpen fastmark	549	924	376
Myr	0	5	4
Bebyggd	48	50	2
Samferdsel, veggrunn	106	139	33

Markslagene til berørt landareal i Ørland kommune er vist i tabell Tabell 1-2 Arealbelastning landareal, markslag.

Konsekvensene ved utbygging vil være stor for jordbruksområdene i begge alternativ, se egen temarapport med konsekvensutredning og avbøtende tiltak (ALM-PLAN-RAP-009, 2013). Det er igangsatt flere prosjekter for omstilling i landbruket i Ørland, disse koordineres av kommunen. Forsvarsbygg vil samarbeide med kommunen for å tilby erstatningsarealer og evt. makeskifte for å avbøte tapene.

Areal med bebygde områder innenfor støysonen vil samlet sett bli mindre enn i dag; betydelig mindre arealer innenfor gul sone, ca 1780 daa. I Alternativ 1 ligger 2 dekar daa mer innenfor for rød sone. Beregningene viser at pr. i dag ligger et betydelig antall bygninger innenfor støysonene.

Arealbrukskonsekvenser som følge av restriksjoner

Hinderrestriksjoner er gitt av regelverk (Luftfartstilsynet, 2006).

I praksis betyr dette at det ikke kan bygges installasjoner over 45 m utover som f.eks vindmøller innunder det arealet som omfattes av regelverket. Forskjellen mellom alternativene er ikke vesentlig.

Klauserings- og sikringssoner som påvirker arealbruk

(Avventer her innspill på endelige soner)

Konsekvenser for stedsutvikling, arealbruk og utbyggingsmønster

Den demografiske utviklingen tilsier et boligbyggingsbehov på ca 70 boliger pr. året fram mot 2030, dvs totalt 1350 boliger. Dette er inklusive eventuelle boliger som måtte erstattes som følge av støykonsekvenser.

Ørland kommune er i gang med sitt kommuneplanarbeidet og stedsutviklingsprosjekter for Brekstad. Kommunesenteret i Ørland kommune har potensiale for vekst og positiv utvikling både mhp næring og boligutvikling.

Ingen arealer regulert til bolig- og næringsformål blir berørt av rød sone.

I Bjugn kommune er det i kommuneplanen lagt til rette med arealer for sentrumsfunksjoner i Botngård. Kommunen har også lagt til rette for en arealbruk som tilsier en overdimensjonering på 450 boliger mhp beregnet boligbehov.

Samlet sett har regionen disponible arealressurser for bolig- og næringsformål. Gjennom gode planprosesser vil kommunene kunne legge godt til rette for å sikre arealer for fremtidig bolig- og næringsutvikling som støtter opp om nasjonale, regionale og lokale mål for lokal og regional utvikling.

Konsekvenser i anleggsfasen

En opptrapping av lokale årsverk i utbyggingsfasen kan utgjøre opp mot 90 til 100 sysselsatte på det meste, men vil trappes ned til 0 når anleggsfasen er over. Denne gruppen vil bli rekruttert fra regionen og kan skrives seg fra noe mer innpendling og mindre utpendling, noe mer innflytting og mindre utflytting i en periode og redusert arbeidsledighet.

Dette vil ikke kreve tilrettelegging for bolig- og næringsformål utover det kommunen likevel bør gjøre for å sikre sysselsetting i driftsfasen.

1.1 AVBØTENDE TILTAK

Tilrettelegging for arbeidsplasser og attraktive boområder.

Det er viktig å sikre nok arealressurser til bolig- og næringsutvikling, og at dette blir attraktive områder med et differensiert tilbud ulike grupper. Samlet sett har ikke Bjugn og Ørland kommune mangel på arealressurser til bolig og næringsformål. I hvilken grad man forvalter disse ressursene med hensyn på å nå målsetninger for arealutvikling forankret i nasjonale, regionale og lokale strategier og programmer, vil være opp til aktørene i planprosesser regionalt- og lokalt.

Kommunene bør som følge av dette tiltrekke seg flere dyktige fagfolk innfor byggesak, planlegging og prosjektledelse, og starte opp planarbeider og investeringer før de største demografiske endringene inntreffer.

Foreløpig

2 TILTAKSBESKRIVELSE

2.1 GENERELT

Behovet for en ny reguleringsplan for Ørland flystasjon følger av Stortingets vedtak om at Ørland flystasjon skal utvikles til hovedbase for Norges nye kampfly, F-35, og representere en kraftsamling for luftforsvaret. Reguleringsplanen skal gi de nødvendige rammer for forsvarets definerte behov, i tillegg til at den skal ta høyde for enkelte ikke definerte behov. Dette omtales som hovedalternativ i rapporten. Planen skal derfor legge til rette for nødvendig baneanlegg, nødvendige bygg og anlegg i tilknytning til F-35 flyene, flytting og oppgradering av dagens vakt og administrativt område.

Hovedalternativet som beskriver framtidig situasjon, omfatter to skvadroner med F-35 og forutsetter at F-16 er utfaset. Hovedalternativet sammenlignes med dagens situasjon, som er dagens situasjon med F-16 og faktisk flyaktivitet i 2012.

2.2 BYGGEBEHOV

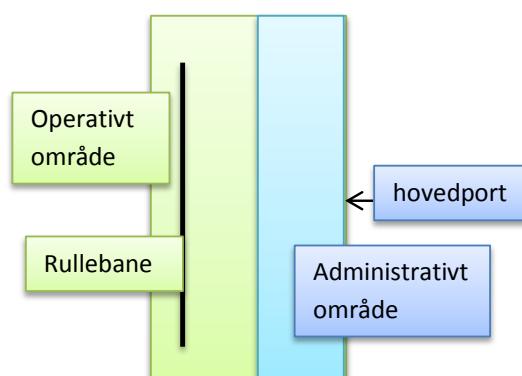
Det er planlagt 40-45 000 m² ny bygningsmasse for F-35, i tillegg kommer infrastruktur og rullebaneforlengelse, samt rundt 25 000m² ombygging og modernisering av eksisterende bygningsmasse. Som en del av F-35 utbyggingen skal det også tilrettelegges for 250 hybler/kvarter hvorav ca halvparten utenfor baseområdet. I tillegg forutsettes ca 60 leiligheter lokalisert i nærområdet til basen.

2.3 BANEBEHOV

Eksisterende banesystem med tilhørende operative flater ivaretar behovene for dagens virksomhet, med en rullebane på 2 714 meter. Flyaktiviteten ved hovedbasen er ventet å bli anslagsvis dobbelt så høy som dagens aktivitet. F-35 flyene medfører behov for en lengre rullebane enn eksisterende bane på Ørland, både av støymessige og operative hensyn. I planprogrammet for «Reguleringsplan og konsekvensutredning for Ørland flystasjon» ble lagt til grunn en forlengelse/ lengdeforskyvning med 600 m mot nord. Det er per september 2013 under vurdering om forlengelsen kan gjøres kortere enn 600 meter, og endelig banelengde er foreløpig ikke fastlagt. Inntil videre er 600 m forlengelse lagt til grunn for konsekvensutredningen. Der kortere banelengde har betydning for konsekvensene er dette omtalt.

2.4 BASENS INDRE ORGANISERING

Basens indre organisering tilpasset 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. Forutsetning om at dagens virksomhet med F-16 skal fortsette frem til den nye flyflåten er på plass, 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.

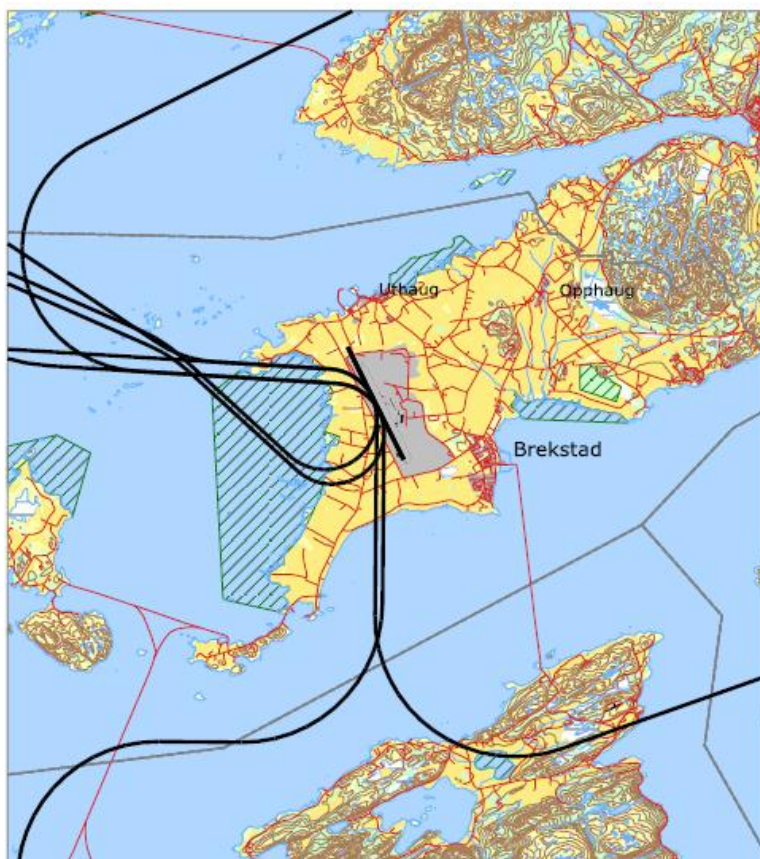


2.5 FLYOMFANG OG -MØNSTER

For framtidig situasjon er det lagt til grunn totalt ca 4730 avganger /år med norske F-35 ved Ørland flystasjon. I tillegg er det forutsatt alliert øvingsvirksomhet med 1600 avganger/ år med utenlandske jagerfly. Dette omfatter jagerfly av typen F-35, F-16 og andre. Ca 80 % av flyaktiviteten vil foregå på dagtid, 15 % på kveld og 5 % på natt.

F-35 flyene har et annet og kraftigere støybilde enn dagens F-16. Det er derfor over flere år arbeidet for å finne et optimalisert flymønster som reduserer støybelastningen for flest mulig i området rundt Ørland flystasjon. Arbeidet er gjennomført i samarbeid med operativt miljø og ulike flyvemønstre har vært testet hos flyprodusentens F-35 simulator.

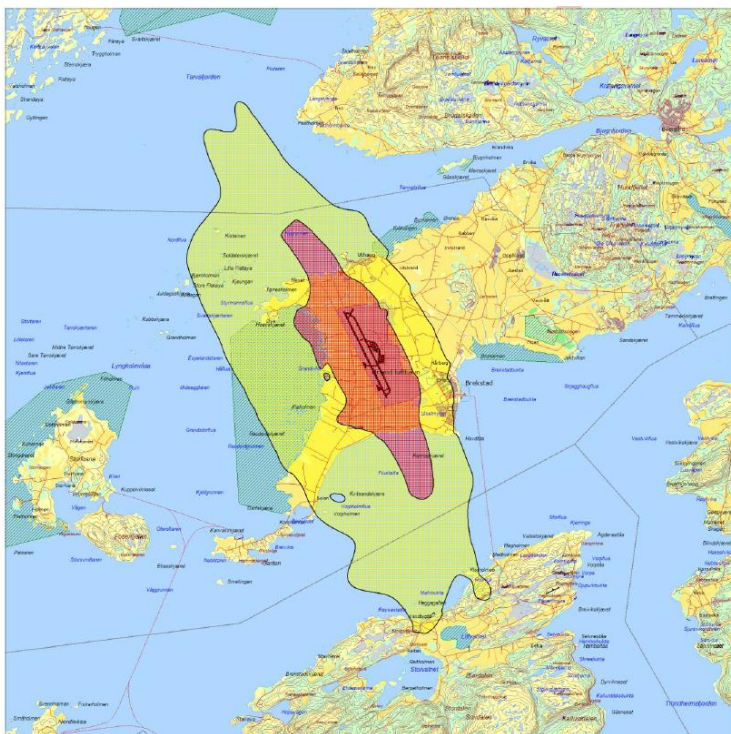
Flyvemønsteret som legges til grunn for utredning av hovedalternativet tilsvarer det som i støyutredningen (ALM-PLAN-RAP-004 KU støy) kalles 9.2. Flyene tar av med et avgangsmønster som vist i figuren under. Mønsteret er forskjellig fra dagens, og er optimalt for støysituasjonen for Brekstad og Uthaug som har høy boligtetthet. Det mest optimale er at alle avganger bøyer av mot vest, men pga drivstofføkonomisering tillates 1/3 av avgangene som skal i sørlig retning å gå rett mot sør.



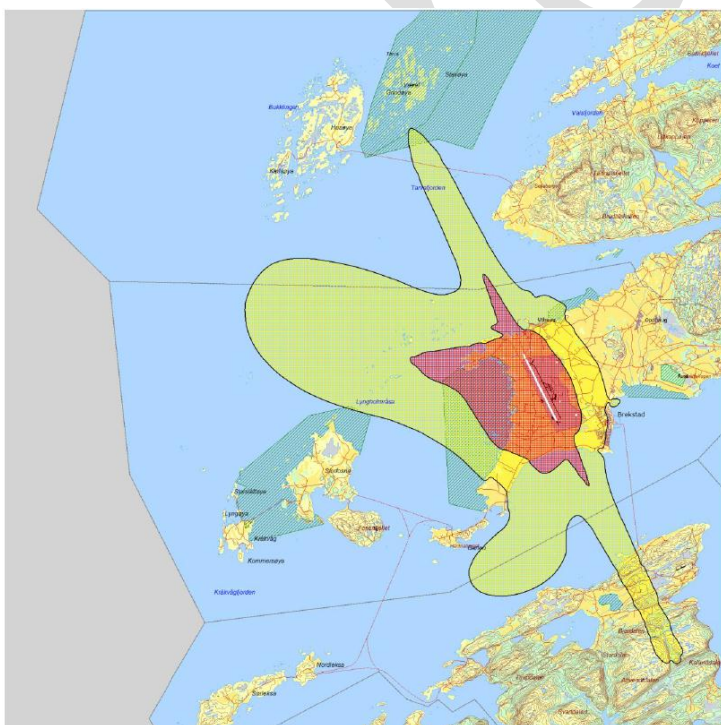
Figur 1. Flymønster lagt til grunn for støyberegninger med F-35.

2.6 ENDRING I STØYBILDE

Figurene på neste sider viser de to situasjonene, dagens situasjon 2012 og framtidig situasjon med F-35. Et viktig resultat er at tettbebyggelsene Brekstad og Uthaug vil oppleve små endringer (1 - 2 dBA) i forhold til dagens situasjon og fortsatt ligger innenfor gul sone. Men samtidig vil landbruksbebyggelsen vest for flystasjonen og Grandefjæra få en større belastning.



Figur 2. Dagens støybilde, beregning basert på flyaktivitet i 2012.



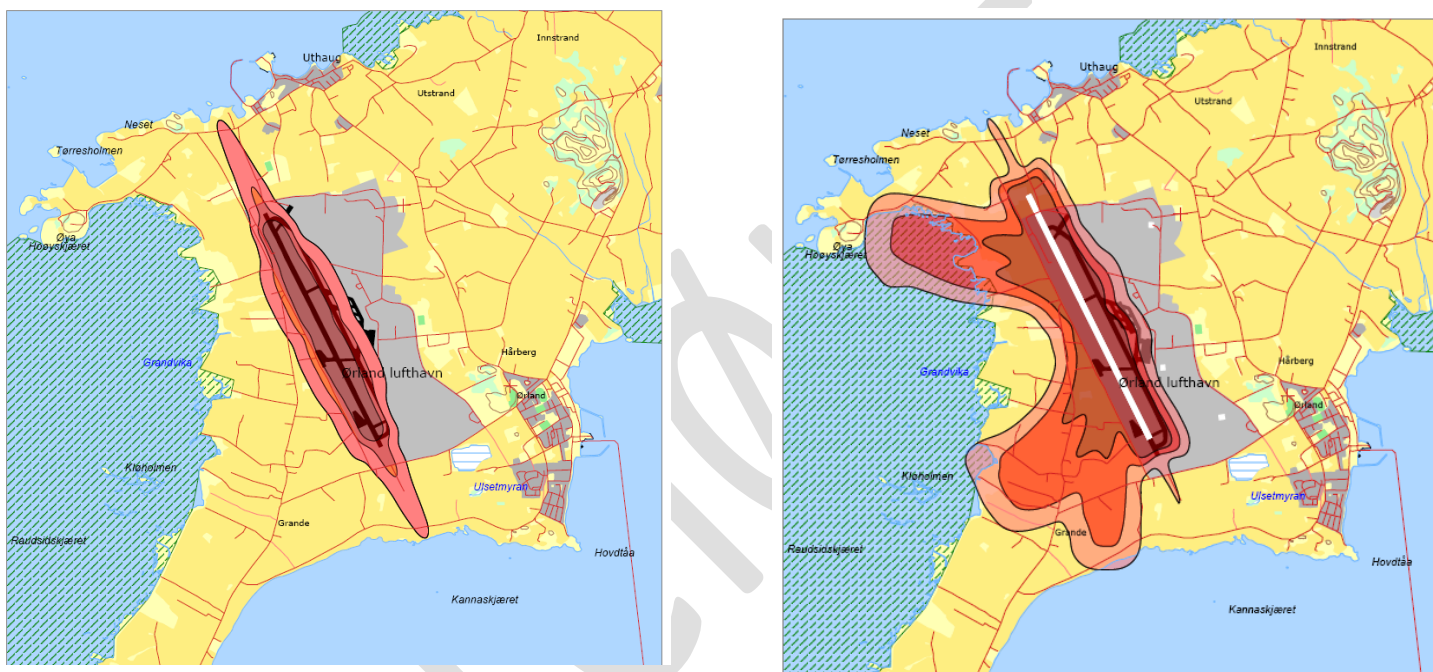
Figur 3. Fremtidig støybilde, beregning med komplette F-35 skvadroner.

2.7 OMRÅDER MED OVERFLYVNING

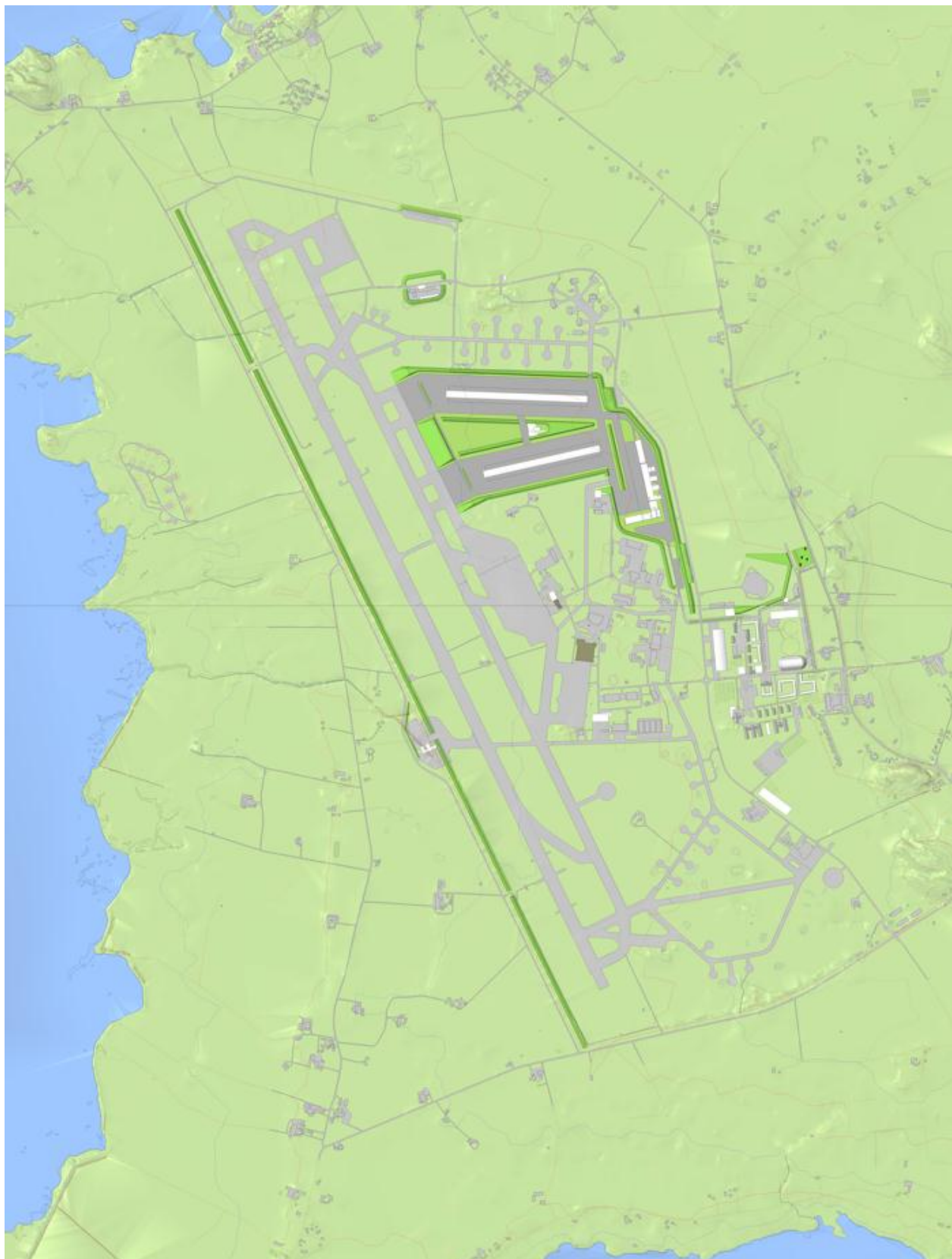
Utenfor kampflybasen kan det i områder med forventet overflyvning i forbindelse med avgang være så høye støynivå fra nye kampfly at ubeskyttet eksponering kan medføre risiko for temporært og permanent hørselskade.

I det videre arbeidet er det valgt å synliggjøre områder med maksimalnivåer MFNdag 110 dB og høyere. Dette viser områder rundt basen hvor overflyvning kan medføre et støynivå hvor eksponering uten hørselvern kan medføre risiko for hørselskade. Bakgrunnen og vurderingene av maksimalnivåer er beskrevet nærmere i temarapport støy ALM-PLAN-RAP-004.

Figurene nedenfor viser utbredelse av koter for MFNday for 120 dBA, 115 dBA og 110 dBA, både for hhv. dagens situasjon og for hovedalternativet.



Figur 4 Utbredelse av koter for MFNday for 120 dBA, 115 dBA og 110 dBA, for dagens situasjon til venstre og hovedalternativet til høyre.

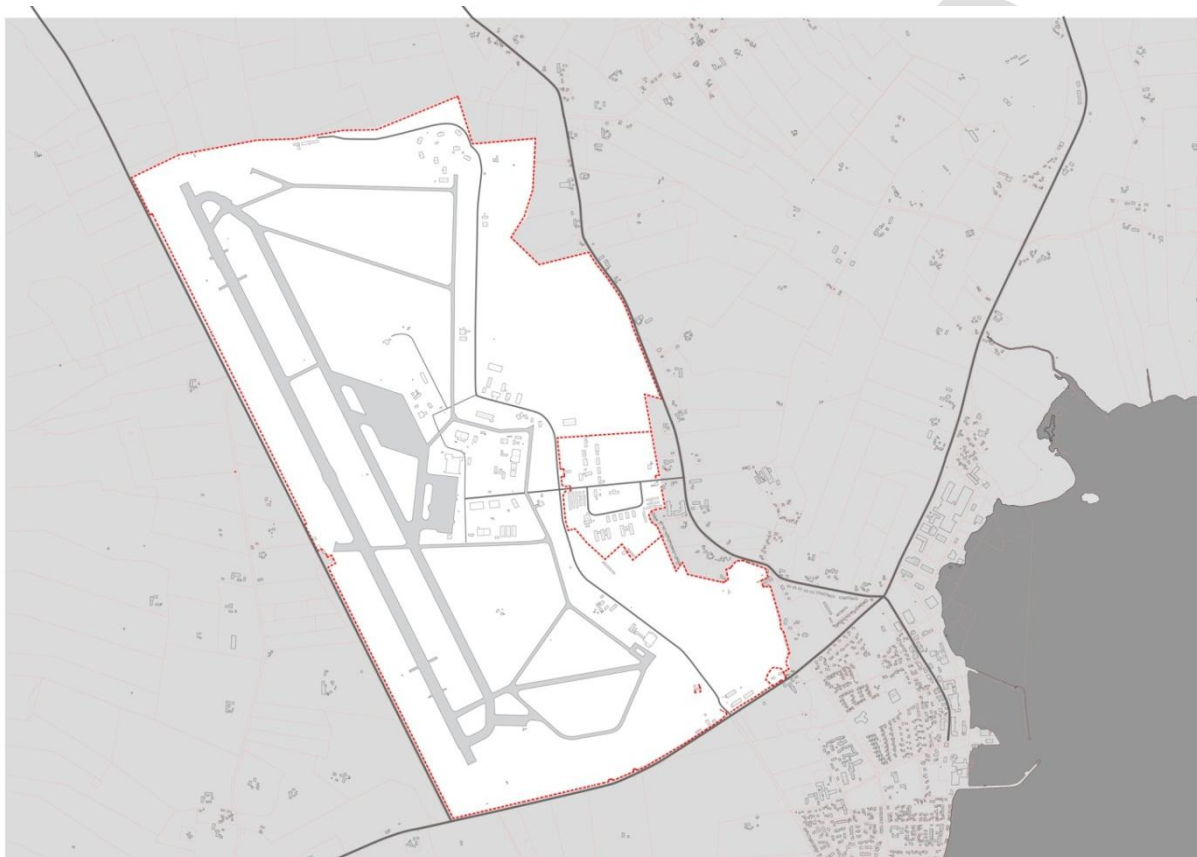


Figur 5: Illustrasjon av tiltaket.

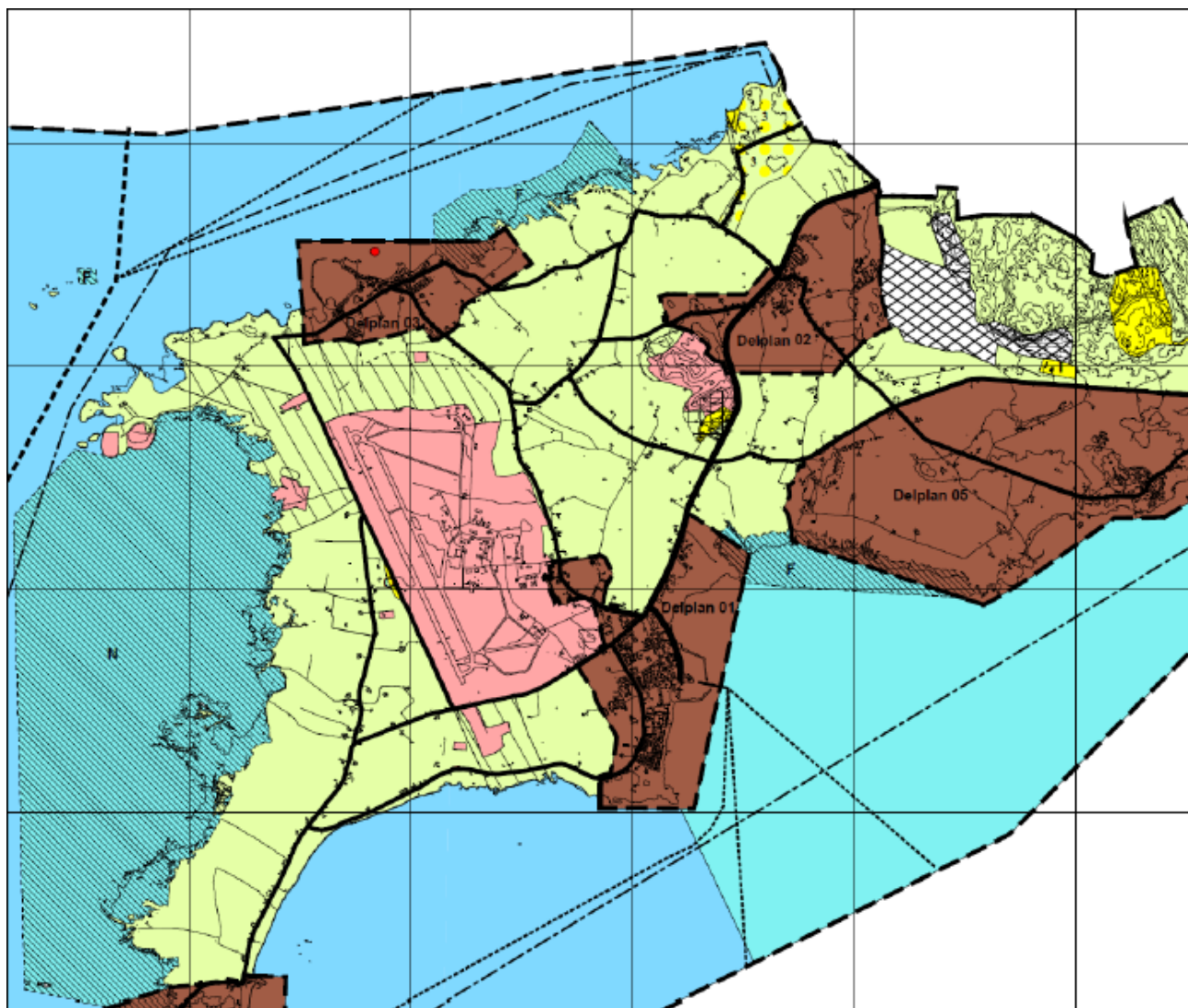
3 TILTAKS - OG INFLUENSOMRÅDE

Kommunene Ørland og Bjugn har et felles bo- og arbeidsmarked med stor intern pendling. De demografiske analysene har tatt utgangspunkt i de to kommunene som en region. Kommunene har felles utfordringer og krever felles løsninger. Sett i lys av den aktuelle kommunesammenslåingsprosessen, men også pga geografisk nærhet, er det naturlig å se på hvordan tiltaket kan ha en innvirkning på lokal og regional utvikling både i Ørland og i Bjugn. Ørland flystasjon ligger i Ørland kommune og innbyggere her vil bli mest direkte berørt av utvikling av kampflybasen, derfor vil det være noe mer fokus på Ørland, men Bjugn og tettstedet Botngård vil også merke effektene av økt befolkning

Områder som ligger innenfor støysonene vurderes også. Dette betyr at arealbruk utover Bjugn og Ørland kommune omtales også.

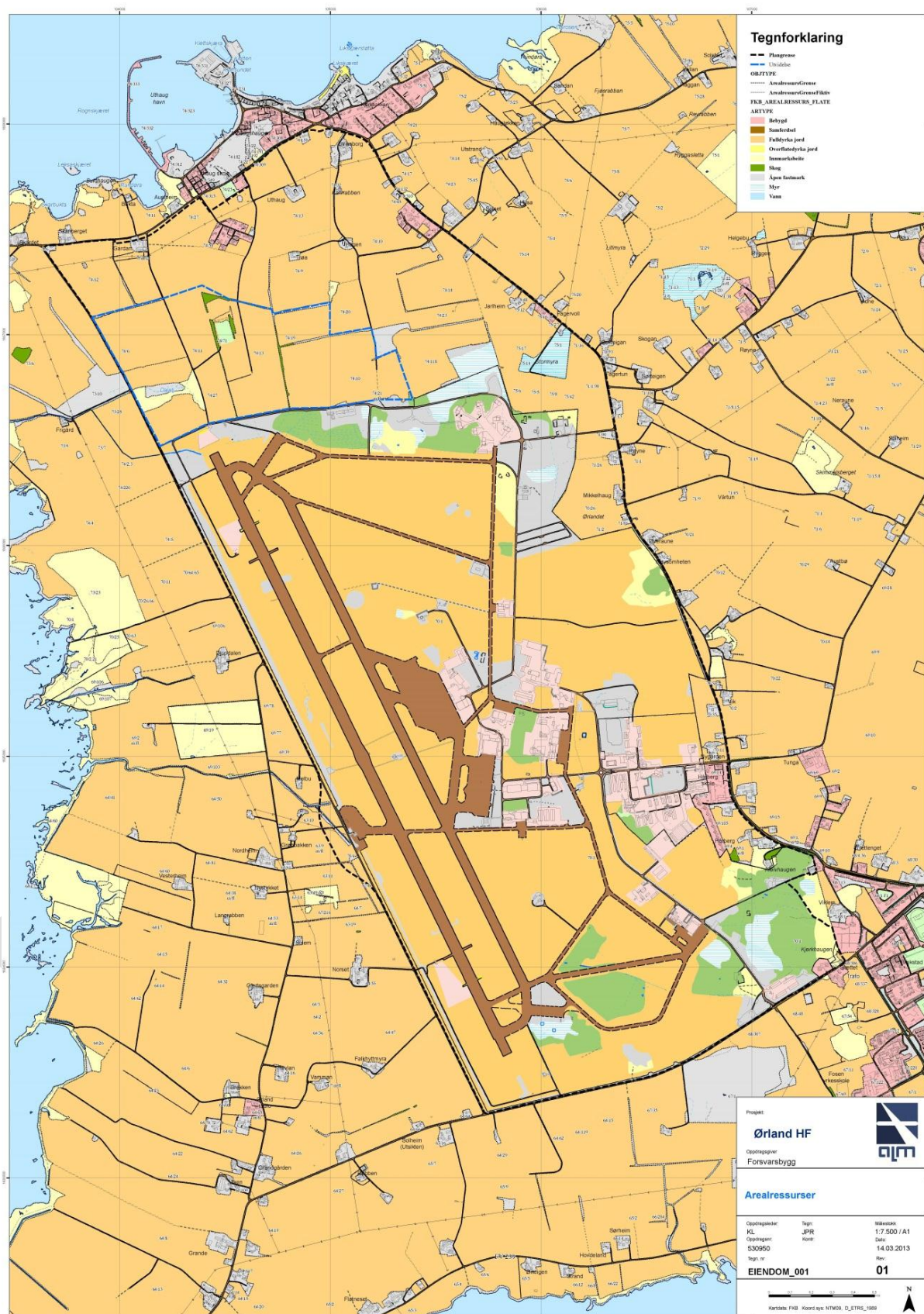


Figur 6 **Ørland hovedflystasjon** i dagens situasjon | basens utstrekning



Figur 7 Kommuneplankart for Ørland kommune





Figur 9 Arealressurser

4 OM DELUTREDNINGEN

4.1 AVGRENSNING AV FAGOMRÅDET

Denne konsekvensutredningen omhandler:

- 1) Deltema lokal og regional utvikling.
- 2) Deltema arealbruk.

Disse to deltemaene er i (Forsvarsbygg kampflybase, 2013) beskrevet som to separate deltema. For å svare ut planprogrammets krav om å vurdere konsekvenser for stedsutvikling, arealbruk og utbyggingsmønster, er disse to temaene utredet i sammenheng.

I og med at størsteparten av de direkte inngrepesmessige virkningene er dyrket mark, overlapper temaet arealbruk i stor grad med temaet landbruk. Temaet landbruk er gjennomført som en egen konsekvensutredning, se temarapport for landbruk (ALM-PLAN-RAP-009, 2013).

Utfordringer knyttet til demografiske endringer har også konsekvenser for befolkningens helse og for utbygging av infrastruktur. Disse utfordringene er nærmere beskrevet i egne temarapporter for helse (ALM-PLAN-RAP-010, 2013) og trafikk (ALM-PLAN-RAP-008, 2013).

Konsekvenser for arealbruk som følge av støy er omhandlet i denne rapporten, med kilden for de beskrivelsene som foreligger her er hentet fra temarapport for støy (ALM-PLAN-RAP-004, 2013).

4.2 NASJONALE, REGIONALE OG LOKALE MÅL OG RETNINGSLINJER

Nasjonale mål og retningslinjer

Det foreligger en rekke nasjonale mål og føringer som har konsekvenser for regional utvikling og arealbruk.

I denne temarapporten vil vi trekke frem « Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging».

Retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging skal bidra til at arealbruk og transportsystemer planlegges for en effektiv og bærekraftig utvikling av tettsteder. Det vil si å planlegge et utbyggingsmønster som bygger oppunder sentrum, legger til rette for effektiv transport og unngår nedbygging av verdifulle områder.

Andre nasjonale mål og retningslinjer som vil ha føringer for arealbruk er jordloven, vannressursloven, naturmangfoldloven, statlig retningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene og retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Mål og føringer for disse områdene er behandlet i egne temarapporter.

Regionale mål og retningslinjer

Strategi for Arealbruk i Sør-Trøndelag (Sør-Trøndelag fylkeskommune, 2013) vil omfatte regionale prinsipper/retningslinjer for arealbruk for tematikk relatert til by/tettsted, kystområder, fjell og utmark. Dette arbeidet er igangsatt med planlagt vedtak 1. halvår 2014.

Lokale mål og retningslinjer

Ørland kommune

Etter vedtaket om å etablere kampflybasen i Ørland kommune har Ørland kommune valgt å utvikle en planstrategi og et planprogram parallelt. Planstrategien ble sendt på høring våren 2013. (Ørland kommune, 2013) .

I planstrategien for Ørland heter det at: *«Det er et overordna mål å få lagt til rette for at flest mulig skal kunne bosette seg i kommunen, noe som også vil medføre store utfordringer for både de kommunale tjenester og økt press på arealressursene.»* Kommunen skriver også: *«Det er viktig for kommunen å sikre at så mange som mulig av våre nye arbeidstakere på Ørland Hovedflystasjon får muligheter til å bo og arbeide i kommunen og at de opplever stor trivsel i fritiden. Arbeid er fortsatt en avgjørende faktor for hvor folk bosetter seg, men også gode boliger, tilgang til tjenester, nærhet til familie samt steds- og miljøkvaliteter er faktorer som påvirker valg av bosted.»*

I planstrategien heter det at det skal utarbeides felles utviklingsstrategier for Bjugn og Ørland mot 2020 . Dette er bl.a fulgt opp gjennom et felles utredningsarbeid om konsekvenser av mulig kommunesammenslåing (Telemarksforskning, 2013). I felles kommunestyremøte 12.06.13 mellom Ørland og Bjugn kommune ble rapporten behandlet og det ble vedtatt videre prosess om dette.

Bjugn kommune

I planstrategien for Bjugn kommune (Bjugn kommune, 2010) heter det: *«Kommunen ønsker å stabilisere folketallet på dagens nivå og sikre en livskraftig bosetning i alle deler av kommunen blant annet gjennom arealforvaltning og infrastruktur».* Om næringsliv og sysselsetting vil kommunen at : *«Kommunen vil bidra til at det kan skapes nye arbeidsplasser på grunnlag av lokale fortrinn, ny teknologi og kommunikasjon og utvikling av eksisterende næringsvirksomhet. Samarbeid med de sterke fag- og utdanningsmiljøene i Trondheim må utvikles.»*

I kommuneplanens arealdel for Bjugn kommune (Bjugn kommune, 2013) er det vedtatt en målsetting om at kommunen skal tilrettelegge for at flest mulig tilknyttet Ørlandet Hovedflystasjon skal etablere seg i Bjugn. Arealforvaltningen skal legge til rette for nye og miljøvennlige boområder, barn og unges interesser skal vektlegges. Næringsarealer og infrastruktur skal tilpasses et framtidsrettet næringsliv.

Bjugn kommune har en klar målsetting om at arealforvaltningen skal skje innenfor prinsippene om bærekraftig utvikling.

4.3 PLANPROGRAMMETS KRAV

Planprogrammet krav til utredning av lokal og regional utvikling

Planprogrammet (Forsvarsbygg kampflybase, 2013) gir følgende føringer for hva som skal utredes:

Det skal gis en vurdering av hvordan utbyggingen vil påvirke befolkningsutvikling, sysselsetting og stedsutvikling.

Influensområdet skal beskrives.

Det skal utarbeides prognoser for befolkningen på Ørland og Bjugn, fordelt på aldersgrupper som effekt av etablering av kampflybase på Ørland. Det må gjøres faglige begrunnede forutsetninger om tilflytting til Ørland og Bjugn og sannsynlig pendlingsaktivitet fra andre kommuner. Generell statistikk og Forsvarets erfaringstall samt tidligere utredninger for FD kan benyttes her.

Med utgangspunkt i prognosene skal det gis en kort oppsummering av utfordringer kommunene Ørland og Bjugn står over på kort og lengre sikt. Det gis en enkel analyse av behovet for utbyggingsareal til boliger, næringsformål, offentlige tjenester og annen sentral infrastruktur knyttet til dette (skole, barnehager).

Arealbruk og utbyggingsmønster: Det skal utredes hvordan utbyggingen bygger opp under kommuneplaner og fylkesplan, og om den på annen måte kan påvirke framtidig utbyggingsmønster i Ørland kommuner og nabokommuner. Andre forhold som kan ha betydning for økonomisk aktivitet og sysselsetting i Ørland kommune og nabokommuner, vil bli vurdert.

Metode:

Utbyggingsfasen: Prosjektet vil i utbyggingsfasen skape et stort antall midlertidige arbeidsplasser primært innen bygge- og anleggssektoren – arbeidsplasser som i stor grad vil bli dekket av innpendling.

Driftsfasen: Etter at utbyggingsfasen er over og virksomheten er overført til Ørland, vil Forsvarets virksomhet øke sammenlignet med dagens nivå. Samtidig vil midlertidige arbeidsplasser bli lagt ned. Sysselsettingseffekten i driftsfasen vil primært bestå av sysselsatte innen Forsvaret og sysselsetting i bedrifter som leverer varer eller tjenester til Forsvaret.

Verktøy: Pandamodellen

Aktuelle utredningshorisont bør være mot 2030, ca 10-12 år etter oppstart av driftsfasen.

Konsekvenser for utvikling av bomiljø i landbruksområder vurderes i samråd med fylkeslandbrukssjefen. (Dette omhandles i egen temarapport for landbruk)

Planprogrammets krav til utredning av arealbruk

Planprogrammet (Forsvarsbygg kampflybase, 2013) angir at det skal utredes endret arealbruk som følge av:

- *Forlengelse av rullebane*
- *Støy*
- *Rullebanesystem med restriksjoner*
- *Klauserings- og sikringssoner som påvirker arealbruk*
- *Konsekvenser i anleggsperioden*

Forskjellen mellom alternativene er lengden på rullebanen. Dette gir en forskjell i arealbeslag, støysoner og sikringssoner.

5 METODE OG DATAGRUNNLAG

Konsekvensutredningen er gjennomført med henblikk på å utrede de krav som er satt til utredninger i planprogrammet for deltemaene arealbruk og lokal og regional utvikling

5.1 Befolkningsprognose og næringsutvikling

I forbindelse med utarbeidelse av befolkningsprognoser er følgende forutsetninger lagt til grunn:

Tatt utgangspunkt i all informasjon vi har mottatt om forventet opptrapping av Forsvarets aktivitet på Ørland hovedflystasjon.

- Overføring av F 16 fra Bodø til Ørland
- Anlegg og utbygging av utvidet Ørland
- Oppstart og drift av F35
- Beregnet virkninger av konsum utført av økt befolkning, innpendlere og vernepliktige skjønsmessig.
- Beregnet virkninger av økte underleveranser til Ørland i anleggs- og i driftsfase.
- Tatt hensyn til behov for ca 100 erstatningsboliger.
- Nye funksjoner lagt til Ørland Flystasjon – skole, vedlikehold med mer

Den regionaløkonomiske modellen Panda er anvendt for beregningene. Den beregner samvirke mellom økt økonomisk aktivitet og befolkningsutvikling.

Det er lagt til grunn en prognosehorisont fram til 31.12.2030. Ved sammenligning med for eksempel SSB's prognoser må det tas hensyn til at SSB bruker 01.01 i året som tidspunkt mens vi nytter 31.12 som telletidspunkt. 31.12.2030 tilsvarer altså SSB's 01.01.2031.

Siste sanne statistikkår er 2011 med 31.12.2011 som siste tidspunkt. Selv om det foreligger informasjon om utviklingen etter den tid, foreligger ikke den i tilstrekkelig detaljert grad til å kunne nyttes som historiske data eller som premiss for prognosene. Det betyr at 2012 (31.12.2012) er første prognoseår.

Grunnprognosen

Vi har valgt å se på de to kommunene som én funksjonell enhet uten å skille mellom utviklingen i hver av kommunene – vi har rent teknisk lagt til grunn en «kommunesammenslutning».

Ved vurdering av prognosene har vi sett på kommunene samlet. Om befolkningsveksten kommer i den ene eller i den andre kommunen vil i stor grad være en konsekvens av hvordan boligtilbudet er i de to kommunene til enhver tid og hvordan det utvikler seg. Med boligtilbudet forstås både summen av eksisterende boliger og nybygde boliger fratrasket boligavgang. I kommuner som har opplevd nedgang i folketall, men likevel har hatt boligbygging, kan det tenkes at det er skjult ledig boligkapasitet som kan mobiliseres ved økt boliggetterspørsel.

Rambøll med samarbeidspartnere har hatt et oppdrag for kommunene der befolkningsprognoser har stått sentralt (Rambøll, 2013). ALM og Rambøll har utvekslet informasjon og drøftet faglige utfordringer knyttet til dette arbeidet. Til tross for ulik faglig tilnærming, er befolkningsprognosene for regionen nokså like. Rambølls (2013) prognose når et innbyggertall på 11700 i 2030. ALMs prognose når dette tallet i 2027. Det betyr at underveis vil ALM prognose ligge svakt over Rambølls.

Beregningene tar utgangspunkt i SSB 4 M publisert juni 2012. (SSB har ikke utarbeidet prognose i 2013.)

Det er lagt til grunn den oppfatning at denne har litt for sterk befolkningsutvikling og det er derfor skjønsmessig lagt til grunn en noe lavere veksttakt.

SSB's 4 M har et folketall i 2030 på 10978 for de to kommunene, mens vår grunnprognose har 10845. Prognose med utbygging av Ørland: 12050

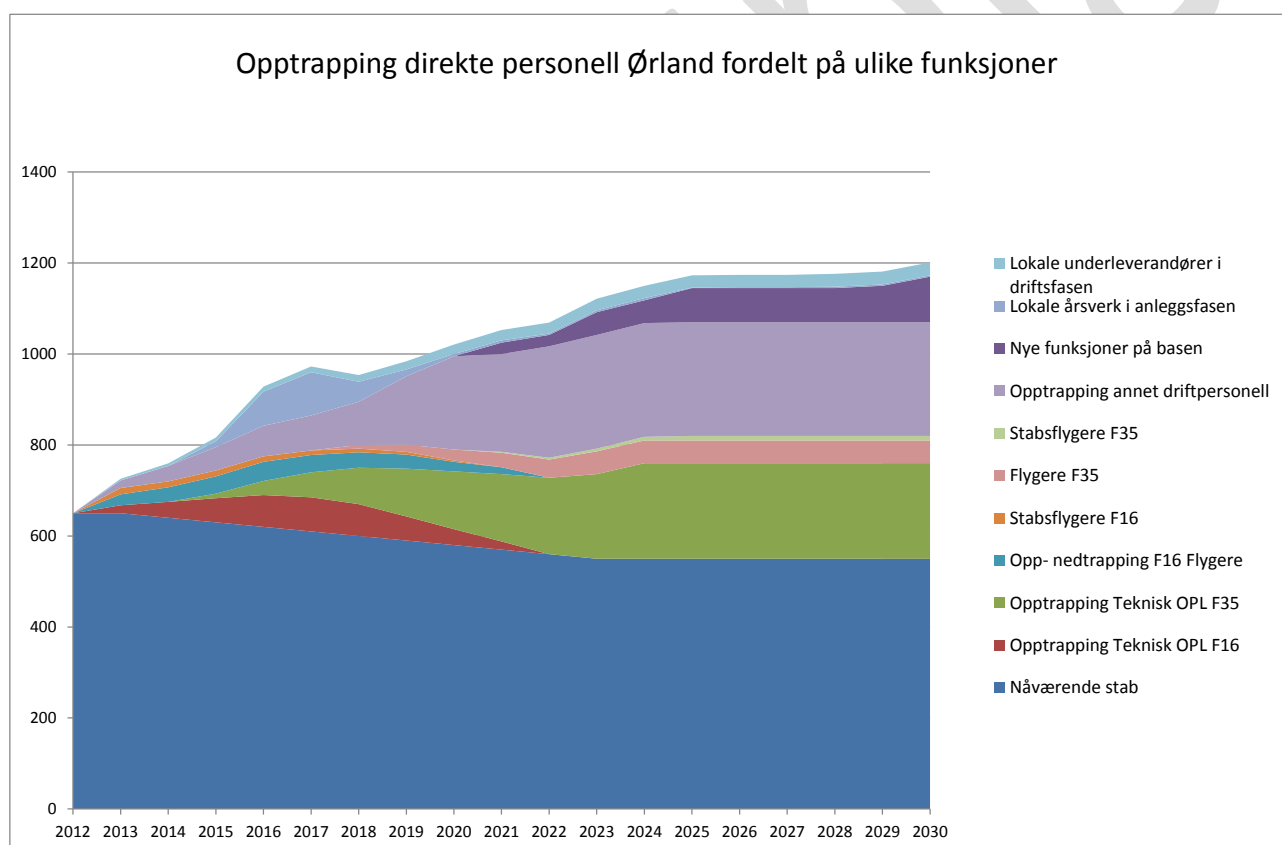
Det vil altså si at en utbygging vil kunne føre til en ekstra vekst de to kommunene på i alt ca 1200 personer i 2030.

Det understrekes at det er betydelig usikkerhet knyttet til beregningene:

- Det er usikkerhet knyttet til forventet i vekst i SSB's prognose 4M og dermed tilsvarende usikkerhet knyttet til forventet vekst uten utbygging. SSB's prognose forutsetter en befolkningsvekst fra 2012 til 2030 på 1160 personer til tross for nedgang i folketallet over flere år fram til nå.
- Det er usikkerhet knyttet til omfanget av opptrapping i regi av Forsvaret, til Forsvarets kommende kjøp av varer og tjenester regionalt og til andelen av sysselsatte i regionen som pendler inn.
- Vi har stipulert innpendlingsandelen knyttet til ansatte i Forsvaret og andelen knyttet til generell pendlingstilbøyelighet ut og inn av regionen.

Forsvarets opptrapping med direkte ringvirkninger

Nedenfor vises en illustrasjon av Forsvarets opptrapping av personell på basen.



Figur 5-1 Opptopping ulike personellgrupper på basen

Diagrammet over viser opptopping av ulike personellgrupper uttrykt i årsverk. Det kan være mer enn en sysselsatt bak et årsverk. Legg merke til at det forventes en opptopping av lokale årsverk i samband med gjennomføringen av bygge- og anleggsfasen. Disse kan utgjøre opp mot 90 til 100 sysselsatte på det meste, men vil trappes ned til 0 når anleggsfasen er over. Denne gruppen vil bli rekruttert fra regionen og kan skrives seg fra noe mer innpendling og mindre utpendling, noe mer innflytting og mindre utflytting i en periode og redusert arbeidsledighet.

Fra 2012 til 2030 forventes en økning på i alt 550 årsverk. I dette tallet er også inkludert lokale årsverk i driftsfasen og en viss konsumeffekt.

Tabell 5-1 Opptopping personell basen. Tall i parentes gjelder makstall for funksjoner som trappes opp for deretter å fases ut.

Funksjon	Endring
Nåværende stab	-100
Opp/nedtrapping Teknisk OPL F16 (75)	0
Opptopping Teknisk OPL F35	210
Opp/nedtrapping F16 Flygere (42)	0
Opp/nedtrapping Stabsflygere F16 (14)	0
Flygere F35	50
Stabsflygere F35	10
Opptopping annet driftpersonell	250
Nye funksjoner på basen	100
Lokale årsverk i anleggsfasen (95)	0
Lokale underleverandører i driftsfasen	31
Netto økning 2012 - 2030	551

Ved å inkludere funksjoner som øker aktiviteten midlertidig på basen, vil vi kunne få en forsterkning i folketallet som kan gi noe varige effekter.

Vi har forutsatt at det vil bli utskiftninger i «grunnstaben». Derfor er nåværende stab redusert med 100 ansatte mens kommende stab er økt tilsvarende. Lokale årsverk i anleggsfasen vil i stor grad være innen bygge- og anleggssektoren. Etter slutføring vil disse sysselsatte ikke være knyttet til flystasjonen.

5.2 Arealbruk

Arealbruksvurderingene baserer seg i stor grad på digitale kartdata, spesielt digitalt markslagskart (DMK) og tilliggende reguleringsplaner samt kommuneplan.

Virkninger for arealbruken kan generelt deles i følgende hovedtyper:

- Direkte arealtap som følge av inngrep
- Begrensninger i bruk som følge av tiltaket som, båndlegging av areal, støy, sikkerhet med mer.

Forskjellene mellom referansealternativet og utredningsalternativene 1 og 2 er sammenliknet med hensyn til direkte arealbeslag og begrensninger på bruk.

Største delen av arealbeslaget vil være av dyrket mark. Det er ikke gjort verdivurderinger i denne temarapporten fordi verdien av landbruksjord er vurdert i temarapporten for landbruk. I denne rapporten er det i større grad lagt vekt på å vurdere konsekvenser for gjeldene reguleringer for bolig og skole.

6 KONSEKVENSER

6.1 Befolkningsutvikling

Vekstprognoser

Befolkningsutviklingen vises for de to vekstprognosene parallelt – i hovedsak i form av diagrammer med kommentarer.

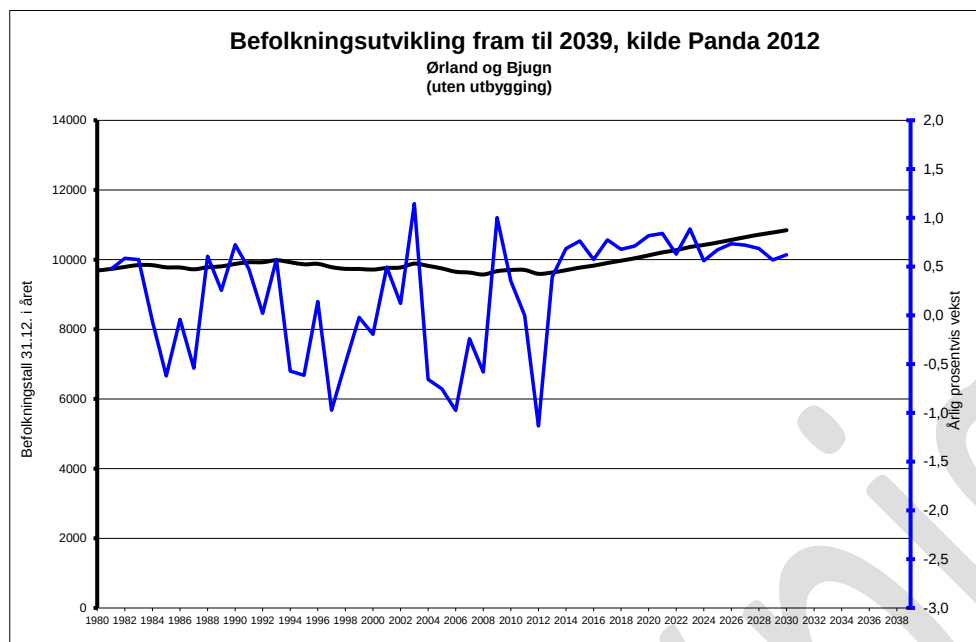
- Prognose «uten utbygging» representerer en veksttakt noe lavere enn SSB's 4M per juni 2012 og utgjør referansebanen eller 0-alternativet.
- Prognose «med utbygging» består i å legge virkningene av Forsvarets opptrapping «oppå» 0-alternativet.

Prognosen med utbygging vil derfor avhenge både av nivået for 0-alternativet og virkningene av utbyggingen.

Ved presentasjon av resultatene viser vi utviklingen ifølge statistikk fra 1980 og kontinuerlig fram til 31.12.2030. Etter vår vurdering er det nyttig å se om kommunene er i sammenhengende vekst eller om det har svingt, for eksempel om elevtall har vært like høye tidligere.

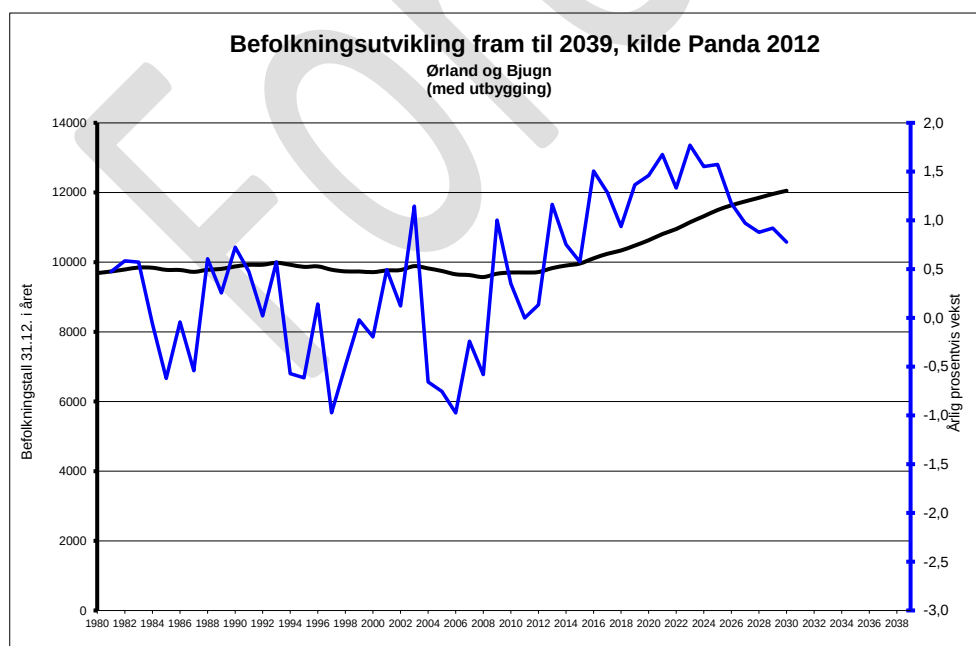
Vi har videre valgt å presentere resultatene ved hjelp av diagrammer. Rett nok kan det være noe vanskelig å lese av nøyaktig hvilket tall som søylene representerer. På den annen side er ikke nøyaktighetsgraden så absolutt som tall i tabeller kan forlede leseren til å oppfatte.

Befolkning totalt



Figur 6-1 Befolkningsutvikling i regionen uten utbygging – 0-alternativet

Den sorte kurven viser folketallet ved utgangen av året – skala til venstre. Den blå kurven viser den årlige prosentvise veksten – skal til høyre. Utviklingen bygger i stor grad på SSB's alternativ 4M, men har en noe lavere folketallsutvikling og innebærer en årlig vekst mellom om lag 0,5% og 0,9% per år i prognoseperioden, mens den har svingt på et betydelig lavere gjennomsnittsnivå de siste tretti årene. Særlig de siste 20 årene har gjennomsnittsveksten vært under 0 – altså nedgang i folketallet. Det går ikke fram av premissene hva årsaken er til at SSB har kommet fram til et vekstnivå som så klart betyr en endring i forhold til den nære fortida.



Figur 6-2 Befolkningsutvikling i regionen med utbygging

Med utbygging forventes befolkningsveksten å bli større slik at folketallet i 2030 vil være drøyt 12000 personer i alt i de to kommunene. Veksten vil øke fra i dag og fram til 2025. Deretter vil den årlige veksten avta noe, men fortsatt være betydelig høyere enn i de siste årene (2000-tallet).

Enkelte aldersgrupper

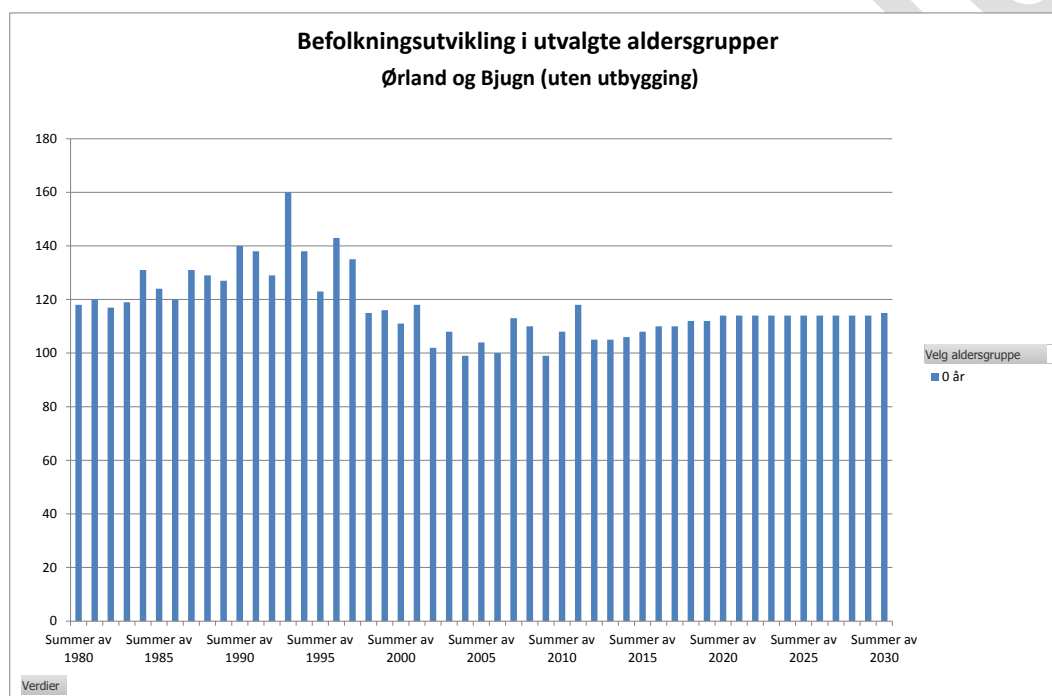
Vi viser en del resultater som særlig kan påvirke etterspørselen og behovet for kommunale tjenester. Vi viser både 0-alternativet og utbyggingsalternativet.

Barn og unge

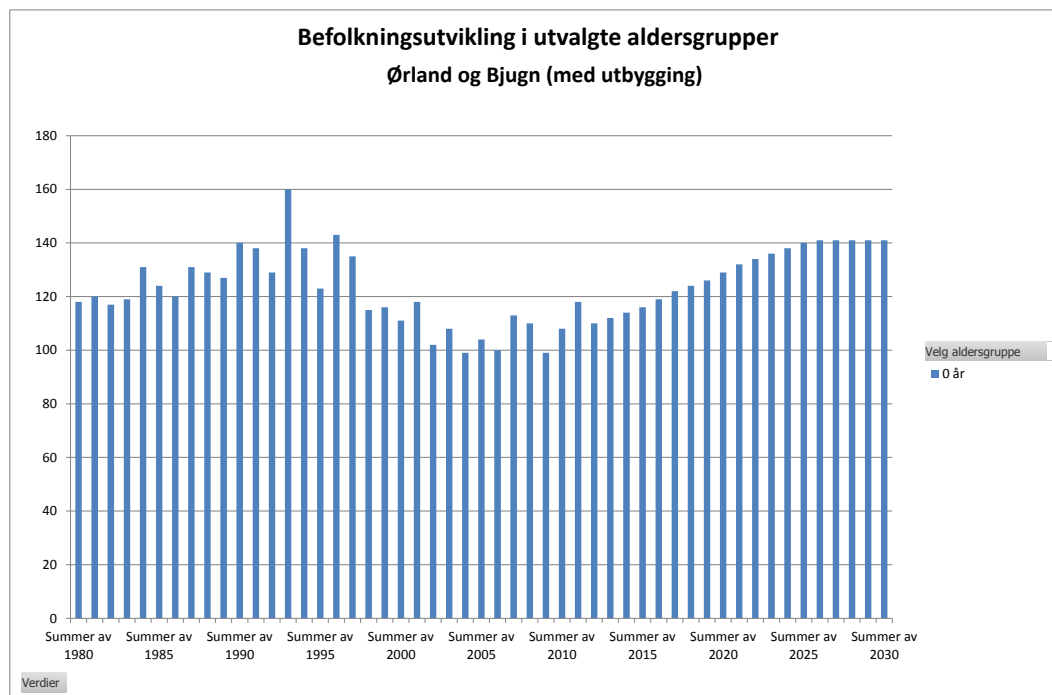
Barn og unge er viktig for det kommunale tjenestetilbudet.

0-åringene

Med 0-åringer menes barn som på nyttårsaften ennå ikke har feiret ett-årsdag. De kan være født som innbygger i kommunen eller kan ha flyttet inn før første fødselsdag.



Figur 6-3 Befolkningsutvikling - antall 0-åringer uten utbygging, 0-alternativet

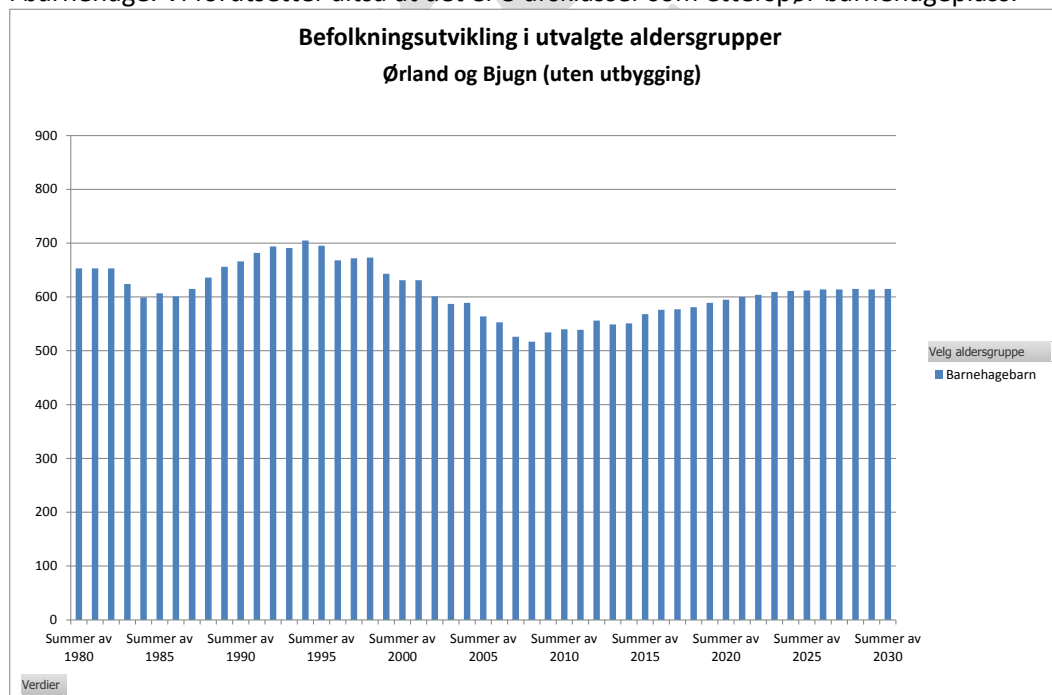


Figur 6-4 Befolkningsutvikling - antall 0-åringene med utbygging

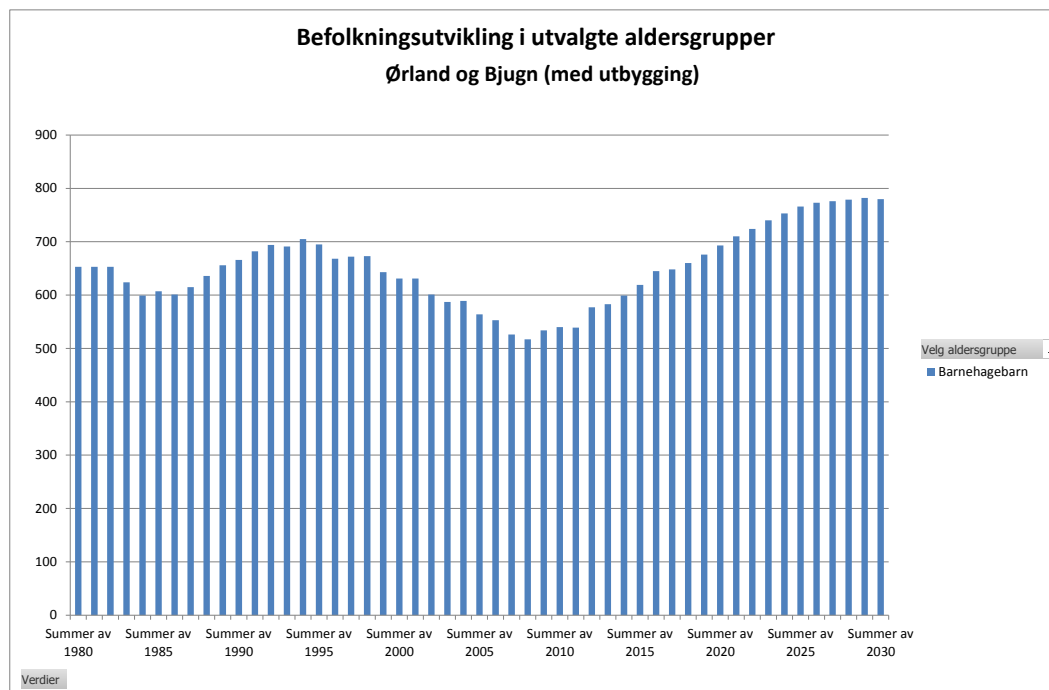
Uten utbygging vil antall 0-åringene (et mål for antall fødte siste år) være på om lag 125 per år. Med utbygging vil antall 0-åringene gradvis øke til opp mot 140 per år. Det skyldes at de som flytter inn og de som lar være å flytte ut i stor grad vil være personer i aldersgruppene 25 – 40 år, som vi vil vise nedenfor.

Barnehagebarn

Vi forutsetter at det er aldersgruppene fra 1 til 5 år som etterspør barnehageplass, mens 0-åringene ikke er i barnehage. Vi forutsetter altså at det er 5 årsklasser som etterspør barnehageplass.



Figur 6-5 Befolkningsutvikling - antall 1-5-åringene uten utbygging



Figur 6-6 Befolkningsutvikling - antall 1- 5-åringer med utbygging

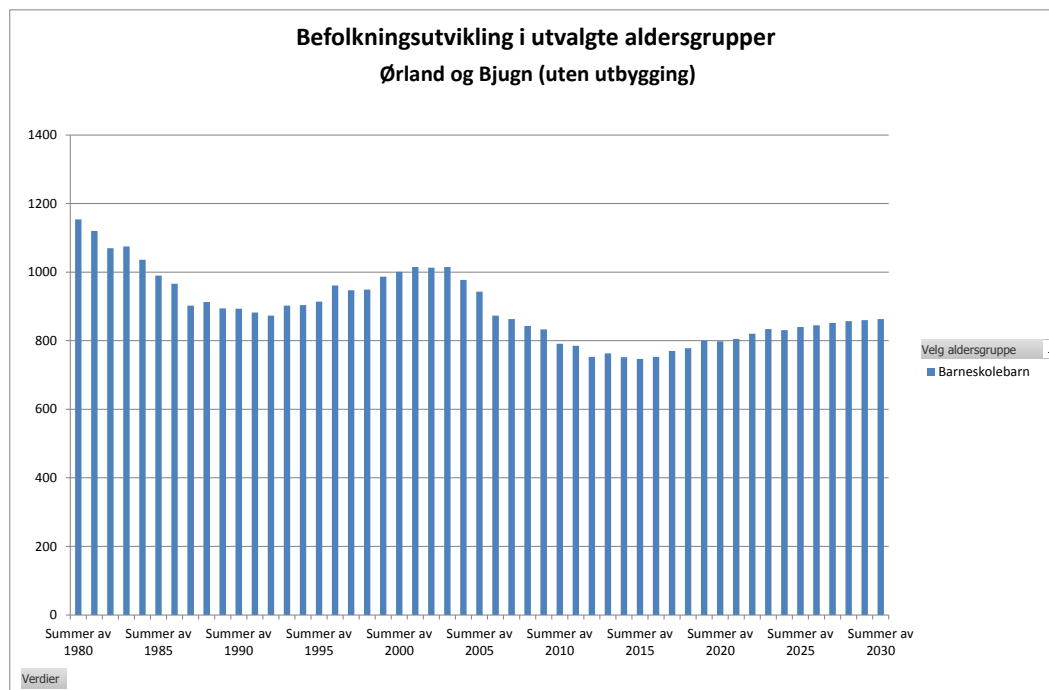
Uten utbygging ville antallet barnehagebarn vokse til noe over 600 mot 2030, mens med utbygging vil en fram mot 2030 få 780 potensielle barnehagebarn. Kommunene hadde midt på 90-tallet en foreløpig topp på ca 700 barn i barnehagealder, men da var det ett kull mer som var aktuell samtidig som dekningsgraden vanligvis var lavere. I 2020 vil kommune igjen nå 700 barn i barnehagealder. Trolig vil etterspørselen etter barnehagebarn bli relativt høyere i framtida.

I dag er det en samlet barnehagekapasitet i de to kommunene på 540 plasser. Det er ventet en økning i kapasiteten i Bjugn på 80 plasser i 2015 slik at regionens samlede kapasitet vil være 620 plasser fra 2015 av. Nå er det 520 barn som er i barnehage. Det tilsvarer om lag 90 % av antall barn fra 1 – 5 år. Med noe økende andel barn som går i barnehage, vil regionens samlede kapasitet være fylt opp i 2017 – 2020 en gang. Kapasiteten vil nok først bli spist opp i Ørland kommune.¹

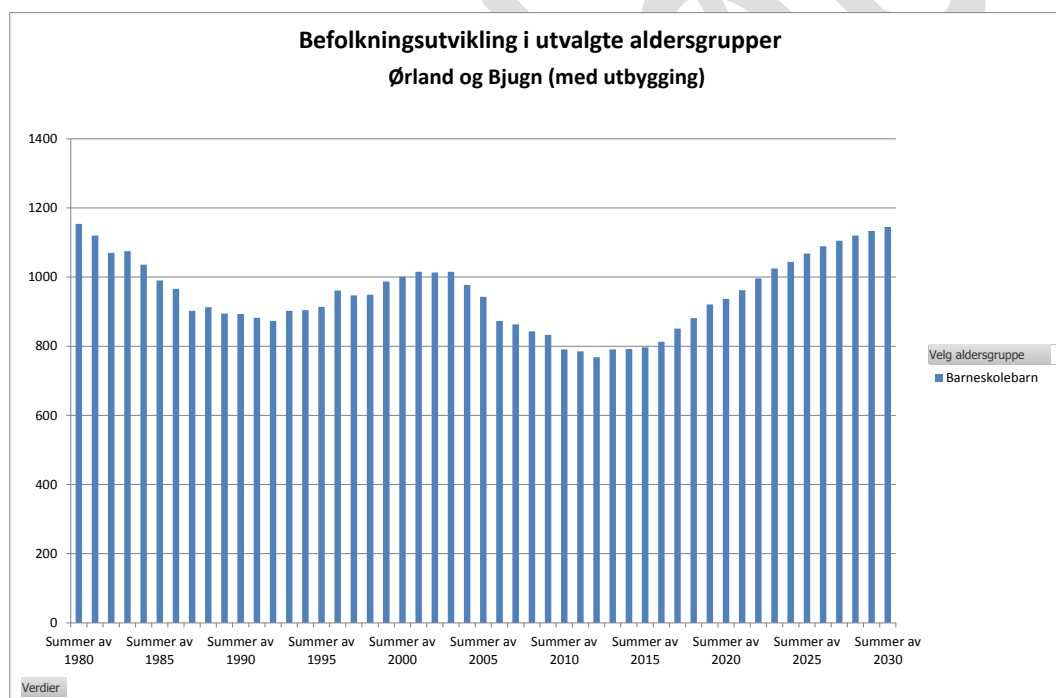
Barneskolen

Barneskolen omfatter de 7 kullene 6 til 12 år. Skolestart for 6-åringer ble innført fra skoleåret 1997/98. Før det var det altså et årskull mindre i barneskolen.

¹ Disse opplysninger er hentet fra Rambøll-rapporten (2013).



Figur 6-7 Befolkningsutvikling - antall barn i barneskolen uten utbygging



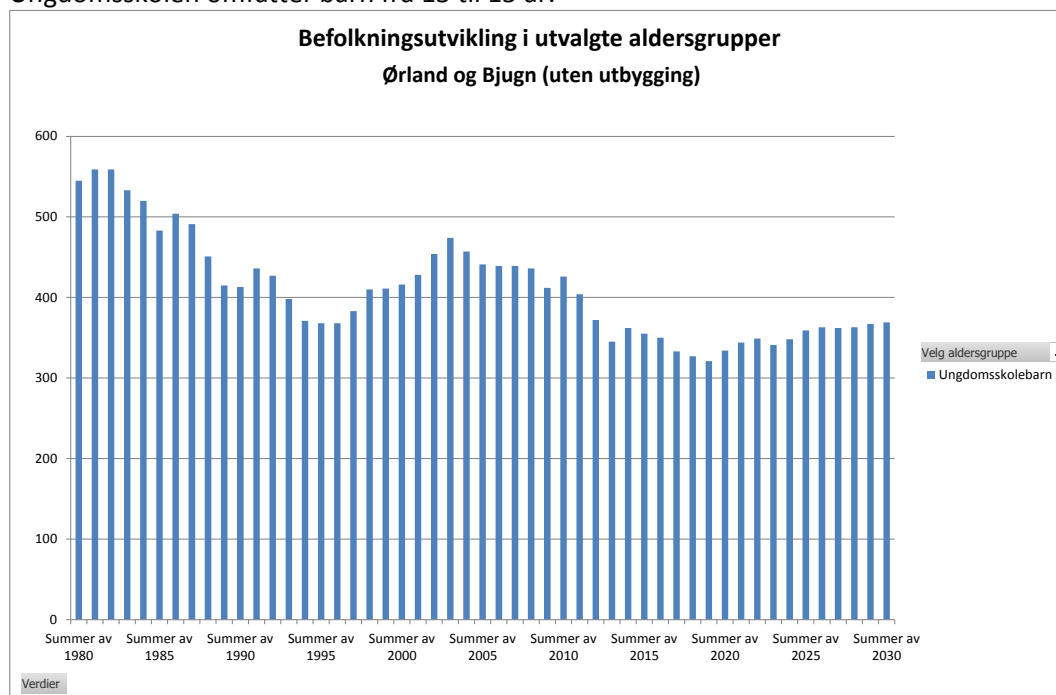
Figur 6-8 Befolkningsutvikling - antall barn i barneskolen med utbygging

Om Forsvaret ikke hadde bygd ut, ville kommunene ikke nådd samme antall barn i barneskolen som de tidligere har hatt – for eksempel i 2000 til 2002. Med utbygging vil kommunene mellom 2020 og 2025 nå samme nivå som ved årtusenskiftet. Legg merke til at antall barn i aktuell alder var flere i 1980, men da var skolealderen fra 7 år av.

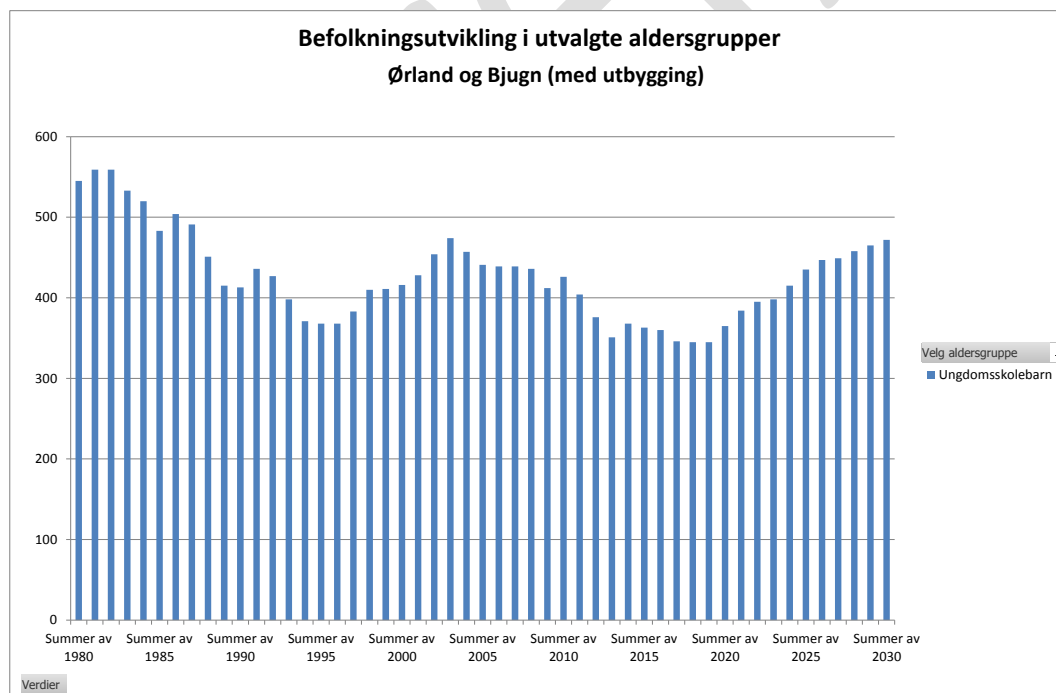
Regionens samlede grunnskolekapasitet er på 1380 elever.² På grunn av kombinerte skoler (1-10) kan ikke kapasitet for de enkelte trinn fastsettes eksakt. Fram til 2030 vil det bli et sted mellom 350 og 380 flere barneskolebarn.

Ungdomsskolen

Ungdomsskolen omfatter barn fra 13 til 15 år.



Figur 6-9 Befolkningsutvikling - antall barn i ungdomsskolen uten utbygging



Figur 6-10 Befolkningsutvikling - antall barn i ungdomsskolen med utbygging

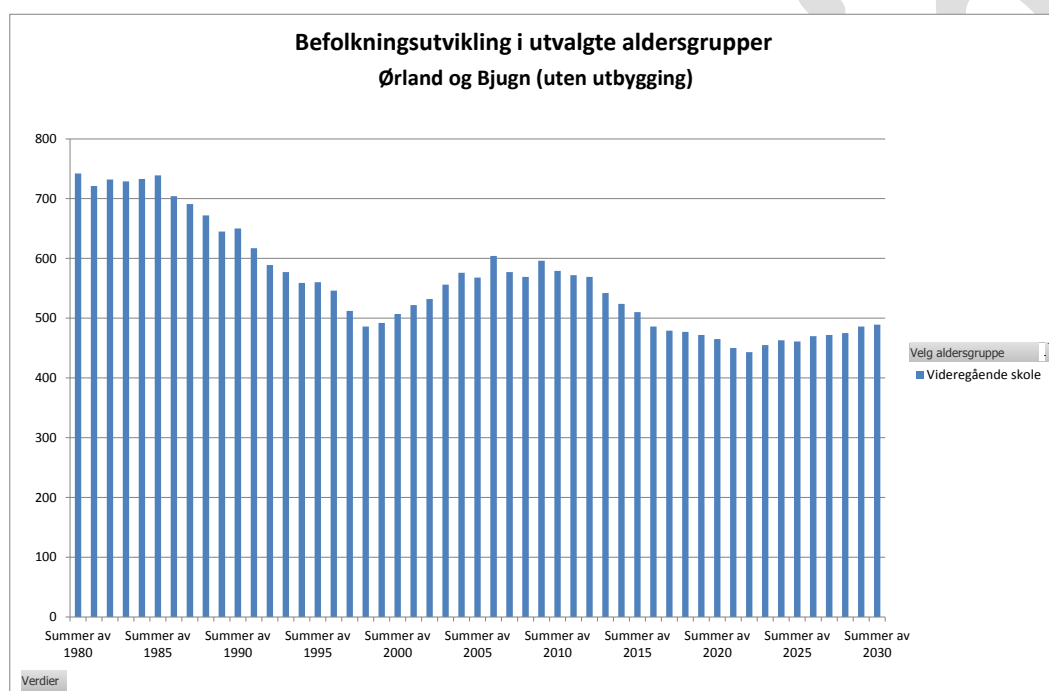
² Også dette bygger på Rambøll-rapport (2013)

Selv med utbygging vil ikke antall barn i ungdomsskolen overstige antallet en hadde i 2003 i løpet av prognoseperioden. Antallet ungdomsskoleelever vil i lang tid framover være lavere enn det var like etter årtusenskiftet.

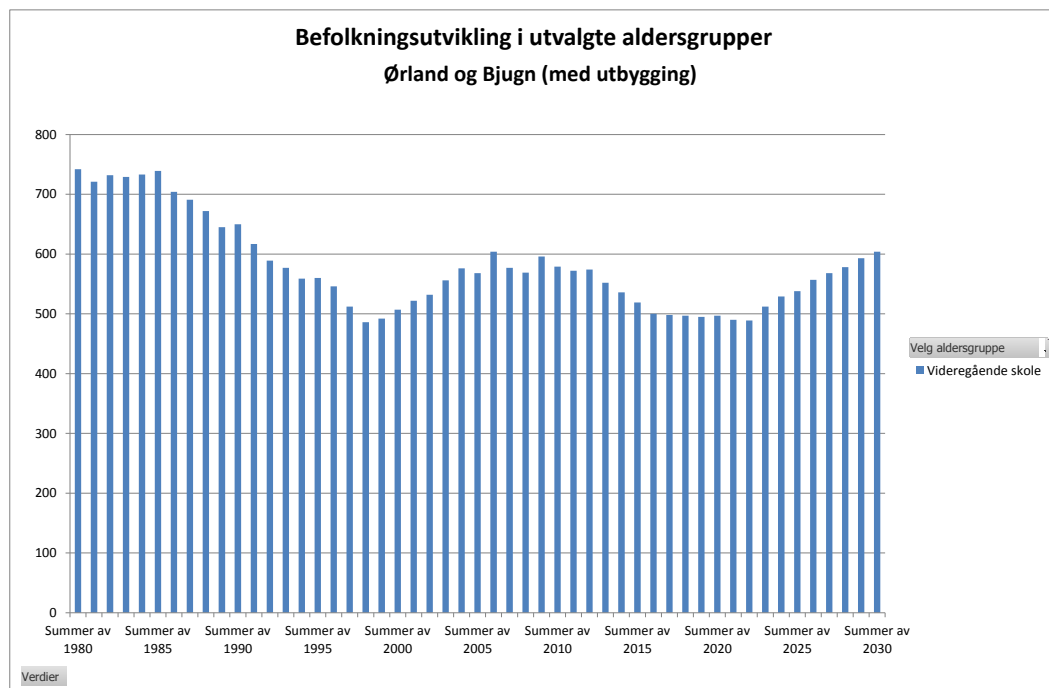
Det samlede antall barn i grunnskolen vil øke fra 1140 i dag til cirka 1600 i 2030. I 2020 – 2021 vil kapasitetsgrensa på 1380 nås. I praksis vil det avhenge av hvor optimale de enkelte årskull er i hver av kommunene. Trolig må barneskolekapasiteten økes tidligere og først i Ørland som kan få kapasitetsproblemer i perioden 2017 – 2019 .

Videregående skole

Videregående skole omfatter i praksis mer enn aldersgruppene 16 til 18 år. Vi har forutsatt at aldersgruppen fra 16 – til 19 år – fire årskull er dimensjonerende for videregående skole.



Figur 6-11 Befolkningsutvikling - antall barn i videregående skole uten utbygging



Figur 6-12 Befolkningsutvikling - antall barn i videregående skole med utbygging

I de nærmeste årene vil antall ungdom fra 16 til 19 år falle med nesten 100 personer selv med utbygging på basen. Det skyldes at antall personer i ungdomsskolen har falt fra 2003 og kan forventes å fortsette å falle i flere år ennå.

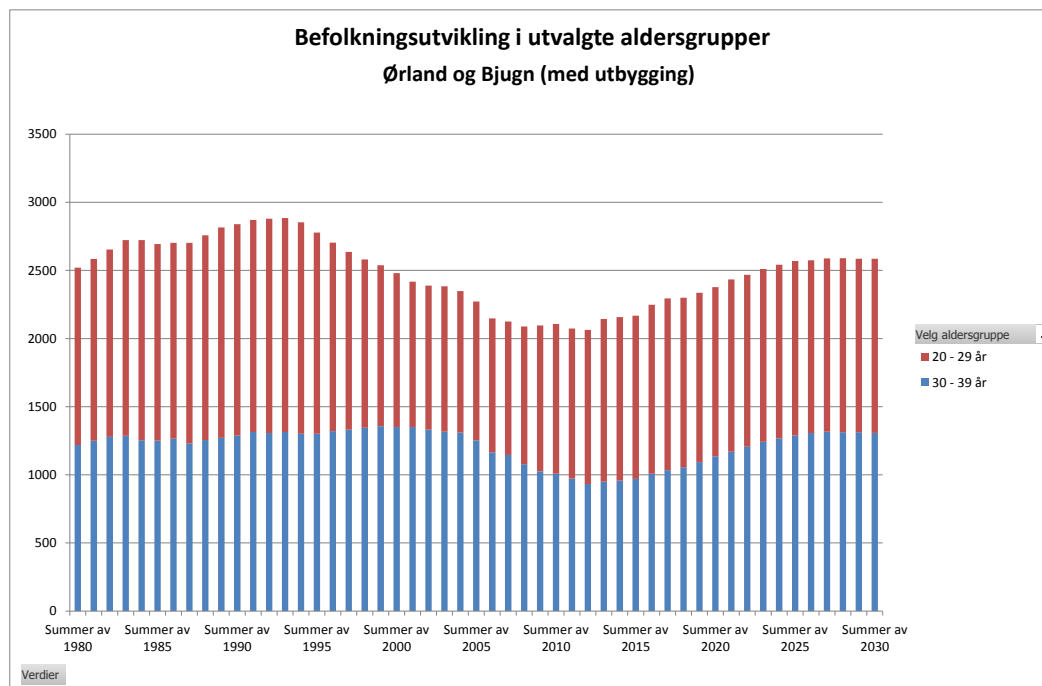
Yrkesaktive eldre

Aldersgruppene fra 20 år og over velger vi å presentere i 10-årsbolker selv om det har vært en tradisjon å sette et skille på 67 år. Etter hvert har 67 års alder blitt mindre interessant når aldersgrenser og pensjonsalder er blitt stadig mer fleksibel.

Utviklingen i de yrkesaktive aldersgruppene presenteres kun i prognosealternativet med utbygging.

De yngste yrkesaktive

Denne gruppen omfatter 20 til 39 år.

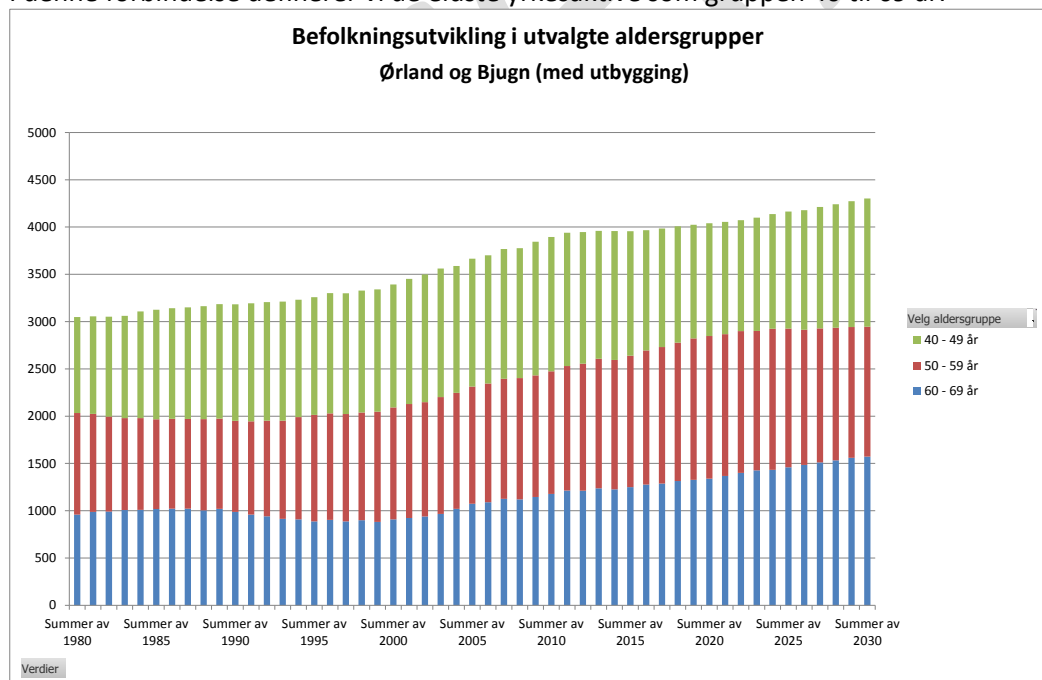


Figur 6-13 Befolkningsutvikling - antall voksne i 20- og 30-årene med utbygging

Det er særlig blant 30-åringene det kan forventes vekst. Denne veksten ligger også inne i SSB's prognoser, men vil bli sterkere med utbygging på basen. For 20 år siden var det 800 flere personer i disse 20 årskullene.

De eldste yrkesaktive

I denne forbindelse definerer vi de eldste yrkesaktive som gruppen 40 til 69 år.



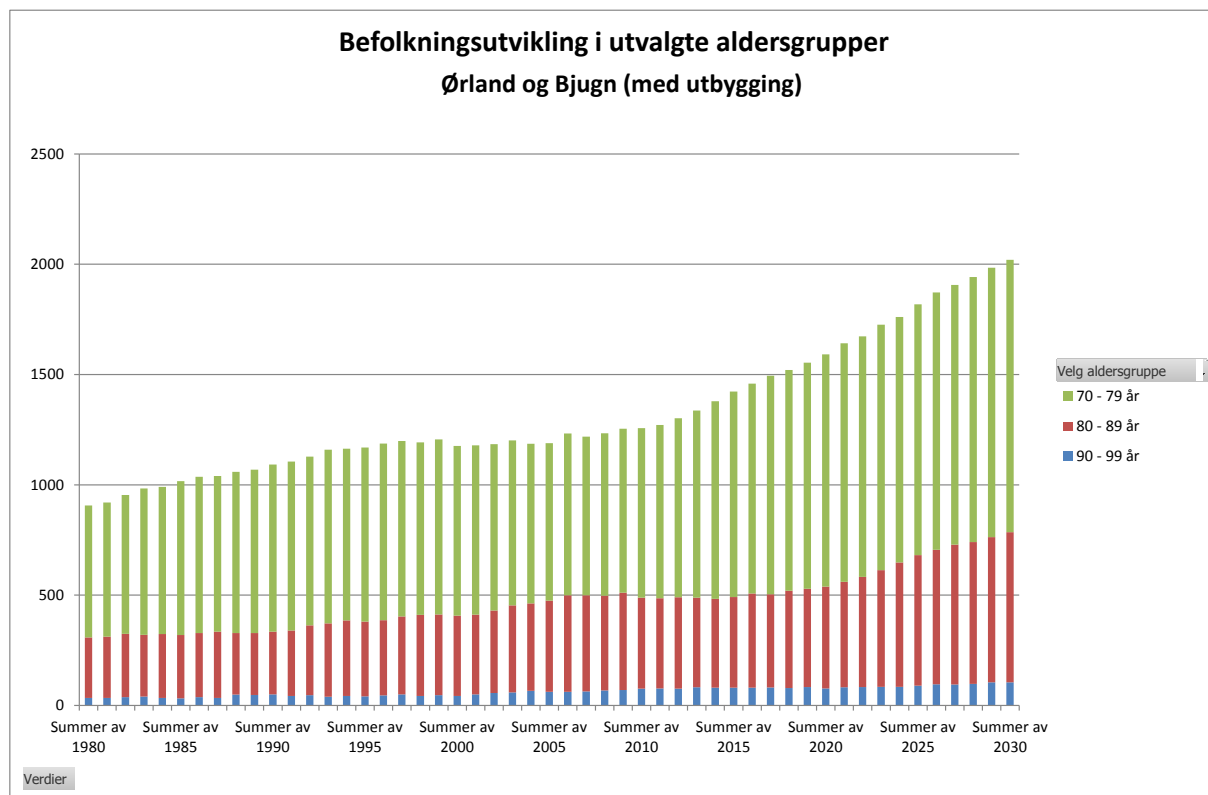
Figur 6-14 Befolkningsutvikling - antall voksne i 40- og 50- og 60-årene med utbygging

Antall 40 åringer forventes å gå noe ned mens antall 50-åringer øker noe og antall 60-åringer øker mest. Alt i alt vil antall 40- til 69-åringer ha svak vekst fram til 2022 for deretter gradvis øke noe mer.

Eldre

I denne forbindelse defineres eldre som gruppen 70 til 99+, dvs alle over 69 år.

Viser samlet for aldersgruppene 70 år til og med 99+ år.



Figur 6-15 Befolkningsutvikling - antall voksne i 70- og 80- og 90-årene

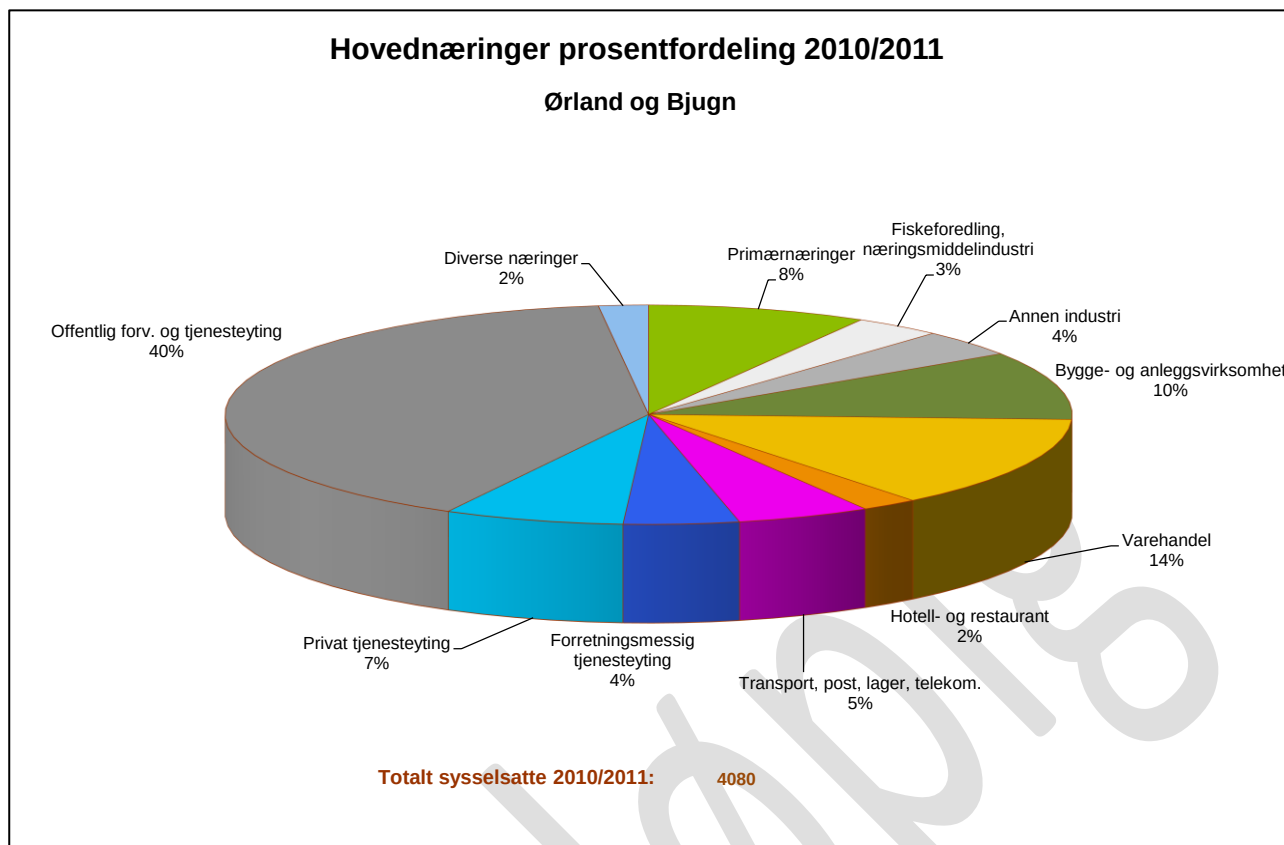
Etter en 10 årsperiode fra slutten av 90-tallet til årtusenskiftet med stabilt totalt antall eldre over 70 år, begynte antall eldre over 70 år å øke fra om lag år 2006. Fra å ha vært på noe under 1200 personer 70 år og over fram til 2006, kan det nå forventes en vekst fra 1300 i dag til 2000 personer over 70 år i 2030.

I de første årene er veksten sterkest blant 70-åringene, mens etter 2025 blir veksten blant 80- og etter hvert 90-åringene kraftigere. Denne veksten har ingenting med opptrapping på basen å gjøre, men skyldes utelukkende dagens aldersstruktur for 50+.

6.2 Sysselsetting

Offentlig statistikk om ansatte i offentlig forvaltning der Forsvaret er en betydelig andel er usikker. Det skyldes Forsvarets måte å bestemme den geografiske plassering av arbeidsplassene på. Denne feilkilden vil også påvirke statistikk om pendling. Derfor vil det være større usikkerhet knyttet til oppgavene nedenfor enn hva det vanligvis er for kommuner flest.

Regionen har en betydelig andel av arbeidsplasser innen offentlig sektor, jfr fig 5-16.



Figur 6-16 Fordeling av sysselsatt i regionen fordelt på viktigste næringer.

Diagrammet illustrerer regionens avhengighet av offentlig forvaltning og tjenesteproduksjon og særlig av Forsvarets virksomhet.

De siste 10 årene viser statistikken en svak nedgang i antall arbeidsplasser til tross for at definisjon av «sysselsatt» er endret slik at stadig flere faller innenfor definisjonen. Det er altså grunn til å anta at antall arbeidsplasser i regionen faktisk har falt.

Flystasjonen skaper direkte arbeidsplasser og kan indirekte generere ytterligere arbeidsplasser. I første omgang vil Forsvarets kjøp av varer og tjenester fra regionen eventuelt generere arbeidsplasser. Forsvarets regionale kjøp er normalt svært beskjedent slik at direkte vekst i bedrifter som leverer til Forsvaret vil neppe bli av betydning. Imidlertid vil veksten i folketallet som Forsvarets opptrapping skaper, kunne gi vekst i arbeidsplasser gjennom konsumet den økte befolkningen representer. Slike arbeidsplasser vil være spredt i mange bedrifter særlig knyttet til handel og personlige tjenester. Videre vil kommunale tjenester måtte trappes opp innen barnehage og skole og uavhengig av Forsvarets opptrapping, vil eldrebølgen føre til behov for omsorgstjenester noe som etter hvert krever økt sysselsetting innen kommunens tjenesteproduksjon.

Om Forsvarets opptrapping i regionen fører til optimisme og tilflytting av personer med kompetanse, kan det skape etableringslyst i regionen. Det kan også tenkes at enkelte bedrifter som kan komme i posisjon til å levere under anleggsperioden, kan bedre sin økonomiske styrke og dermed sikre grunnlag og vekst i sin bedrift.

Samlet sett vil den forventede vekst i sysselsettingen bli fanget i planlagt områder for næringsutvikling og ved sentrumutvikling i Brekstad og Botngård. En del av veksten vil være konsumgenerert; dvs salg av varer og tjenester internt i regionen.

6.3 Pendling

Statistikk for 2011³ viser at det er betydelig intern pendling mellom Bjugn og Ørland. Det er da også grunnen til at SSB definerer de to kommunene til en en felles bo- og arbeidsmarkedsregion.

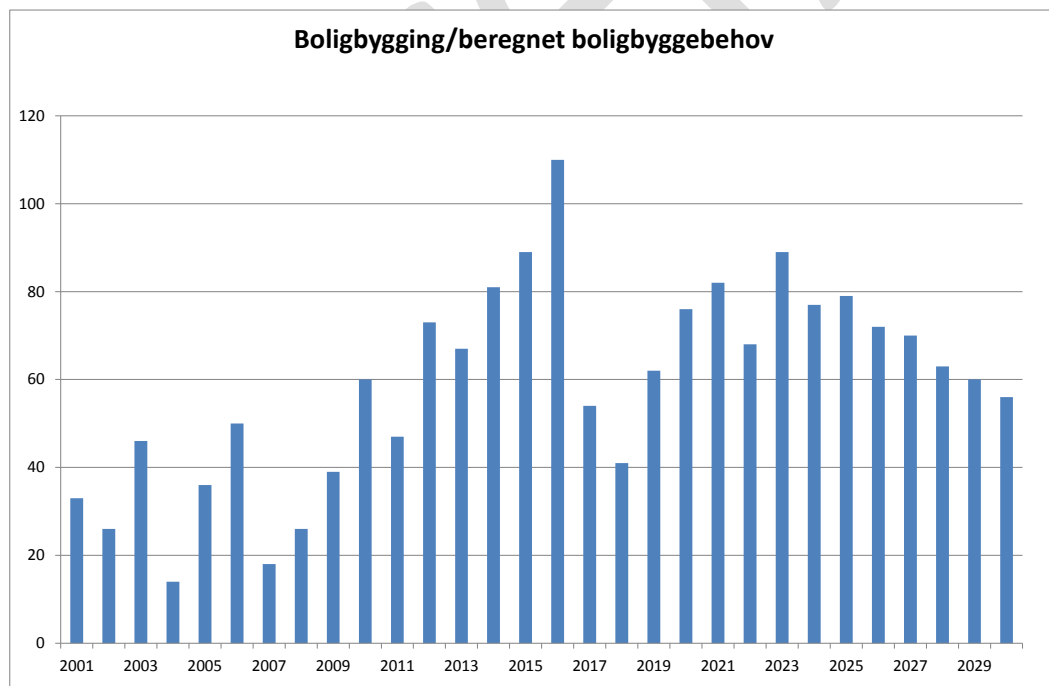
Bjugn har en utpendling på ca 750 hvorav 370 går til Ørland. Ørland har en utpendling på 650 hvorav 220 pendler til Bjugn. Ser vi bort fra internpendingen mellom kommunene, har regionen en brutto utpendling på vel 800 personer. Regionens innpendling er mellom 250 og 300. Av regionens sysselsatte, ca 4500, (≈ «arbeidsplasser») er det en liten andel – ca 280 som dekkes ved innpendling. Vi antar at ansatte i Forsvaret utgjør en vesentlig andel av dem.

Vi har lagt til grunn en vesentlig høy andel pendlere blant ansatte i Forsvaret i framtida. Opp mot to tredeler av Forsvarets ansatte forventes å pendle de første årene. Etter hvert kan tenkes at denne andelen vil falle til om lag halvparten. En andel av yngre befal som avtjener pliktår, melder flytting, men er ofte ikke i familiesituasjon. De er dermed nærmest å sammenlignes med innpendlere når det gjelder lokalt konsum.

6.4 Boligbyggebehov

For å møte befolkningsveksten som kan komme som følge av opptrappingen på basen og som følge av den generelle befolkningsveksten som ligger inne i 0-alternativet, må kommunene legge til rette for boligbygging.

Diagrammet viser statistikk for boligbygging fram til 2011 og prognose deretter fra 2012 som bygger på forventet befolkningsvekst.



Figur 6-17 Behov for boligbygging i de enkelte år – sum for begge kommunene.

³ Kilde Panda-modellens statistikkmodul

I de seinere årene har det vært nedgang i folketallet, men samtidig en boligbygging på fra 15 til opp mot 40 – 50 boliger per år iflg statistikken.

Normalt er det en avgang av boliger, men denne framgår ikke av statistikken. Den kan i teorien estimeres ut fra boligmengde på ulike tidspunkt og –bygging, men slik beregning er svært usikker. Ved beregning av boligbyggebehovet har vi lagt til grunn at den årlige boligavgangen vil bli beskjeden – 3 til 5 i året. Den har trolig vært høyere de siste årene.

Vi har videre lagt til grunn at det vil bli en ekstra boligavgang på om lag 90 boliger en gang før F-35 flyene fases inn på grunn av utvidelse av rød støysone. De boligene må erstattes. Vi har ikke fordelt boligene eller boligbyggebehovet på den enkelte kommune.

Fra og med 2012 (som det ikke foreligger statistikk for) og til og med 2018 må det etter dette bygges om lag 500 boliger til sammen i de to kommunene, det tilsvarer ca 70 boliger i året i snitt. Fra 2019 og fram til 2030 må det bygges om lag 850 boliger i alt noe som også tilsvarer gjennomsnittlig 70 boliger per år.

Diagrammet illustrerer behov for opptrapping av boligbygging sammenlignet med omfanget en har hatt siden 2001. Grovt sett er det nødvendig med en fordobling av den årlige boligbyggingen de nærmeste årene sammenlignet med de siste ti årene.

6.5 Forholdet til andre prognoser

ALM har valgt å presentere kun en prognose. Det betyr ikke at vi er sikre på utfallet, men vår erfaring tilsier at å presentere flere prognoser kan invitere til en diskusjon om hvilken som skal velges.

Vi vil derfor presisere at usikkerheten er stor – ikke bare på lang sikt, men også på relativt kort sikt. Som en illustrasjon på usikkerheten som henger ved befolkningsprognoser, kan nevnes at SSB's prognose presentert i juni 2012 med 31.12.2012 som første prognosetidspunkt var betydelig under faktisk folketall som ble oppnådd per 31.12.2012 samlet for de to kommunene Ørland og Bjugn. I alt var det ca 100 flere personer bosatt i de to kommunene ved utgangen av 2012 enn SSB's ferskeste prognose – alternativ 4 M - forutså.

Vi er kjent med utredningen til Rambøll (2013) har utarbeidet for kommunene, har en noe lavere prognose for folketallet mot 2030. Deres prognosealternativ «Mest sannsynlig» har ca 350 færre personer i 2030 enn vår. Etter vår mening er differensen ubetydelig og skyldes ulike faglige vurderinger der skjønn spiller inn. Det folketallet som ifølge Rambøll (2013) nås i 2030, vil vår prognose nå i 2027. For planformål er dette ikke avgjørende.

Vi har lagt vekt på å ha realistiske prognoser på kort sikt slik at beregnet behov for boligbygging kan imøtekommes. Så langt det har vært mulig har vi tatt hensyn til forventet opptrapping av Forsvarets aktivitet og personellbehov på basen.

Boligbyggebehovet er beregnet som samlet for de to kommunene uten at vi har tatt standpunkt til hvor boligene kan eller bør bygges. Boligbyggingen kan i seg selv påvirke befolkningsutviklingen, ikke bare samlet i de to kommunene, men også i hvilken kommune veksten blir sterkest. Dermed påvirkes også kravet til utbygging av kommunale tjenester som barnehager og barneskoler.

6.6 Oppsummering av utfordringer som resultat av demografiske analysene

Kommunene Ørland og Bjugn kommune står foran utfordringer mhp tilrettelegging av tjenestetilbudet for befolkningen som følge av utvikling av kampflybasen på Ørlandet, men også som følge av demografiske endringer uavhengige av dette.

Kapasiteten for barnehagebarn vil være fylt opp innen 2020. Det kan som en følge av dette også bli en utfordring med å tiltrekke seg kvalifisert arbeidskraft.

Kapasiteten i barneskolen vil møte sin grense i perioden 2017 – 2019. Kapasiteten i ungdomstrinnet vil være tilfredsstillende i hele perioden.

Som følge av utbyggingen vil det bli en vekst særlig i aldersgruppene mellom 30 og 40 år. Tilrettelegging for arbeidsplasser, attraktive boområder og kulturtilbud vil være viktig for denne gruppen. Om denne prognosen viser seg å bli rett, vil det også medføre betydelig vekst i antall småbarn.

Antallet eldre øker prosentvis aller mest uavhengig av utbyggingen; det vil være en generell samfunnsutfordring å legge til rette med gode bo- og omsorgstilbud for denne gruppen.

Det er viktig å sikre nok arealressurser til bolig- og næringsutvikling, og at dette blir attraktive områder med et differensiert tilbud ulike grupper. Kommunen må som følge av dette tiltrekke seg flere dyktige fagfolk innfor byggesak, planlegging og prosjektledelse (Rambøll, 2013).

Investeringene som behøves for å møte befolkningsveksten bør komme i forkant av veksten. Dette innebærer en finansiell utfordring for kommunene da dagens skatteinntekter må finansiere fremtidens behov.

6.7 Arealbehov

Innenfor planområdet, utenfor dagens flystasjonsområde, er det 885 daa dyrket mark i nord og i øst. Deler av dette vil bli tatt til rullebaneforlengelse. Det er usikkerhet om hvorvidt arealene øst for rullebaneforlengelsen vil bli berørt av nye ammunisjonslagre, direkte eller indirekte (benevnt nordområdet i tabellen). Til sist er det enkelte landbruksarealer mellom dagens flystasjon og Uthaugveien, (benevnt østområdet i tabellen). Dette er mer konkret beskrevet under.

Arealregnskapet ser slik ut:

Tabell 6-1 Arealregnskap

Arealoversikt mulig arealbeslag

	Rullebaneforlengelse	Annet nordområdet	Østområdet	SUM
Bruttoareal innenfor planområdet	317	340	228	885
Aktuelt for Forsvaret	292	160 – 340	83	535 - 715
Herav nedbygd	100	Ikke avklart	Ikke avklart	

Konsekvensene mhp verdi og omfang er beskrevet i egen temarapport for landbruk (ALM-PLAN-RAP-009, 2013).

Foreløpig

6.8 Arealbruk og støy

Tabell 5-2 viser areal som ligger innenfor gul og rød støysone både i Ørland kommune og i nabokommuner, både på land og sjø. Støy er nærmere beskrevet i delrapport om støy (ALM-PLAN-RAP-004, 2013) og i delrapport om befolkningens helse (ALM-PLAN-RAP-010, 2013). Eiendomsarealene knyttet Ørland hovedflystasjon er utelatt av beregningen da dette ikke utgjør en forskjell mellom alternativene.

Tabell 6-2 Areal innenfor gul og rød støysone

Arealbelastning gul sone			
Arealtype, grov	Dagens situasjon, daa	Hovedalternativ, daa	Endringer fra Dagens situasjon
Landareal	11974	9616	-2358
Vann	36397	73668	37271
Nabokommuner	17666	31236	13570
Sum gul sone	66037	114520	48483
Arealbelastning rød sone			
Arealtype, grov	Dagens situasjon, daa	Hovedalternativ, daa	Endringer fra Dagens situasjon
Landareal	7720	10809	3089
Vann	5089	12509	7420
Nabokommuner	0	138	138
Sum rød sone	12809	23456	10647

Samlet sett vil areal innenfor støysoner på landareal i Ørland kommune bli større som følge av støy med en utbygging enn uten. I begge alternativ vil mindre areal ligge innenfor gul sone enn i dag, men mer areal i rød sone enn i dag. Alternativ 1 med rullebaneforlengelse, gir 260 daa mer innenfor gul støysone enn i dag. Alternativ 1 har ca 30 daa mindre innenfor rød sone enn i dag. Hvilken betydning dette har, får man et bedre bilde av ved å vurdere arealtyper som kommer innunder de ulike sonene, jfr tabell 5-3.

Tabell 6-3 Arealbelastning landareal, markslag

Arealbelastning gul sone, landareal			
Arealtype, markslag	Dagens situasjon, daa	Hovedalternativ, daa	Endringer fra Dagens situasjon
Fulldyrka jord	8896	7101	-1795
Overflatedyrka jord	20	20	0
Innmarksbeite	548	400	-148
Skog	20	17	-3
Åpen fastmark	1519	1142	-376
Myr	66	98	33
Bebyggd	666	624	-43
Samferdsel, veggrunn	240	214	-25
Arealbelastning rød sone, landareal			
Arealtype, markslag	Dagens situasjon, daa	Hovedalternativ, daa	Endringer fra Dagens situasjon
Fulldyrka jord	6463	8907	2444
Overflatedyrka jord	0	0	0
Innmarksbeite	525	755	230
Skog	29	29	0
Åpen fastmark	549	924	376
Myr	0	5	4
Bebyggd	48	50	2
Samferdsel, veggrunn	106	139	33

Konsekvensene ved utbygging vil være stor for jordbruksområdene i begge alternativ, se egen temarapport med konsekvensutredning og avbøtende tiltak (ALM-PLAN-RAP-009, 2013).

Areal med bebygde områder innenfor støysonen vil samlet sett bli mindre enn i dag; betydelig mindre arealer innenfor gul sone, ca 1780 daa. I Hovedalternativet ligger 2 dekar daa mer ligger innenfor innen for rød sone.

I forbindelse med temarapport for støy (ALM-PLAN-RAP-004, 2013) er det gjort vurderinger av støyutsatte bygg.

Beregningsresultatene er oppsummert i tabell 5-4 og 5-5.

Tabell 6-4 Antall støysensitive bygninger i støysoner for L_{den} iht. T-1442

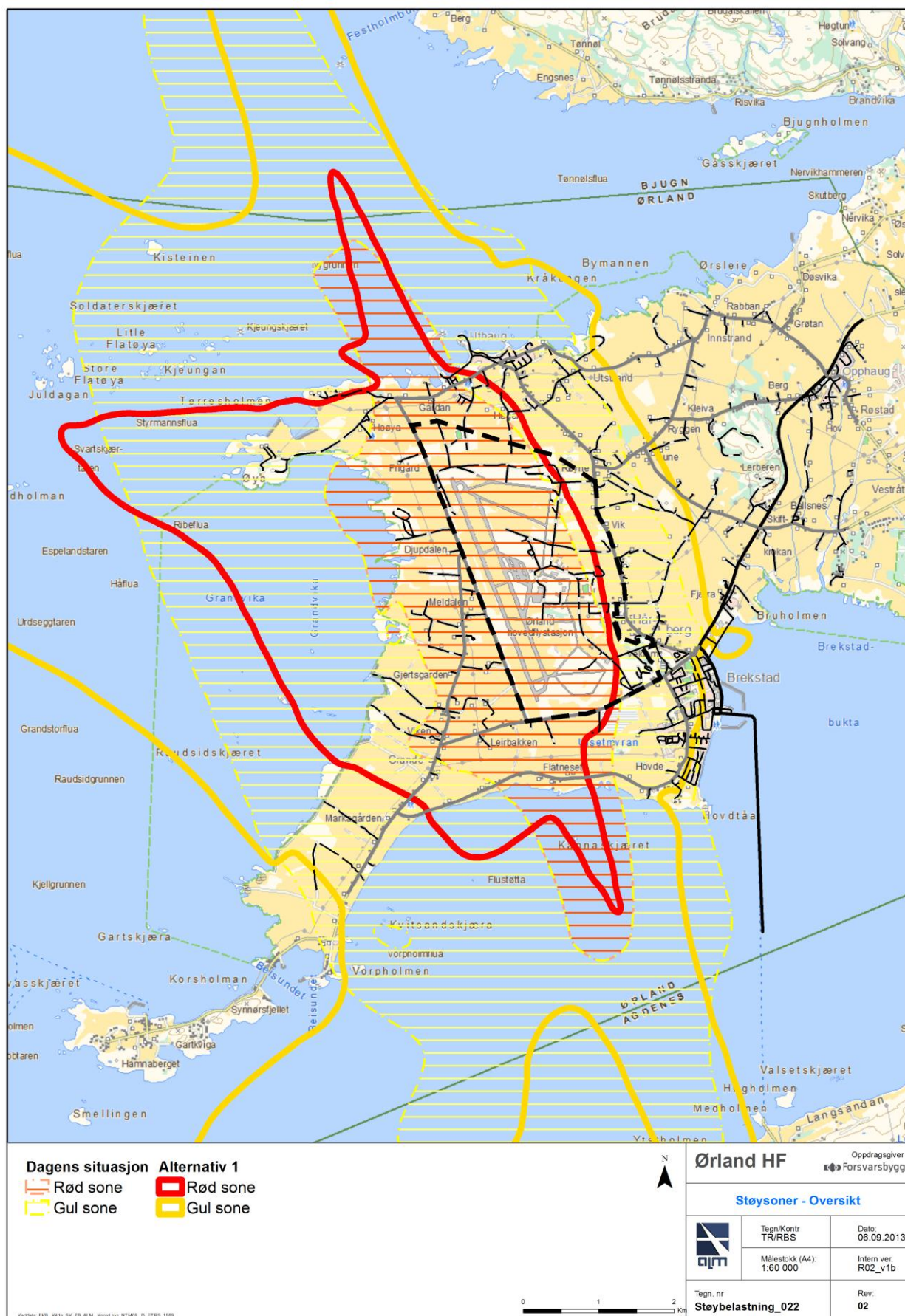
L_{den} (støysone)	Dagens situasjon	0-alternativet Dagens situasjon fremskrevet med F-35	Hovedalternativet
52 – 62 dB (Gul)	1050	1505	883
≥ 62 dB (Rød)	110	114	154

Tabell 6-5 Antall støysensitive bygninger innenfor intervaller for døgnekvivalent lydnivå, $L_{pAeq24h}$

$L_{pAeq24h}$ (dBA)	Dagens situasjon	0-alternativet	Hovedalternativet
50 – 55	907	678	745
55 – 60	222	930	262
60 – 65	88	144	67
65 – 70	25	67	47
> 70	10	38	43

Beregningene viser at pr. i dag ligger et betydelig antall bygninger innenfor støysonene. 90 støysensitive bolilger ligger pr. i dag i rød sone. 10 av disse har døgnekvivalent lydnivå over 70 dBA. Beregninger viser at blant disse har 4 boligbygg maksimalt lydnivå på dagtid MFNday mellom 110 dBA og 112 dBA.

Konsekvensene dette har for bygg og befolkningens helse er utdypet i egne rapporter. (ALM-PLAN-RAP-004, 2013) (ALM-PLAN-RAP-010, 2013). I denne sammenheng vurderer vi i hvilken grad det er arealer for å kompensere for områder for bolig- og næringsutvikling som må erstattes som følge av støybelastningen. Dette utypes nærmere i kap 0 Konsekvenser for stedsutvikling, arealbruk og utbyggingsmønster.

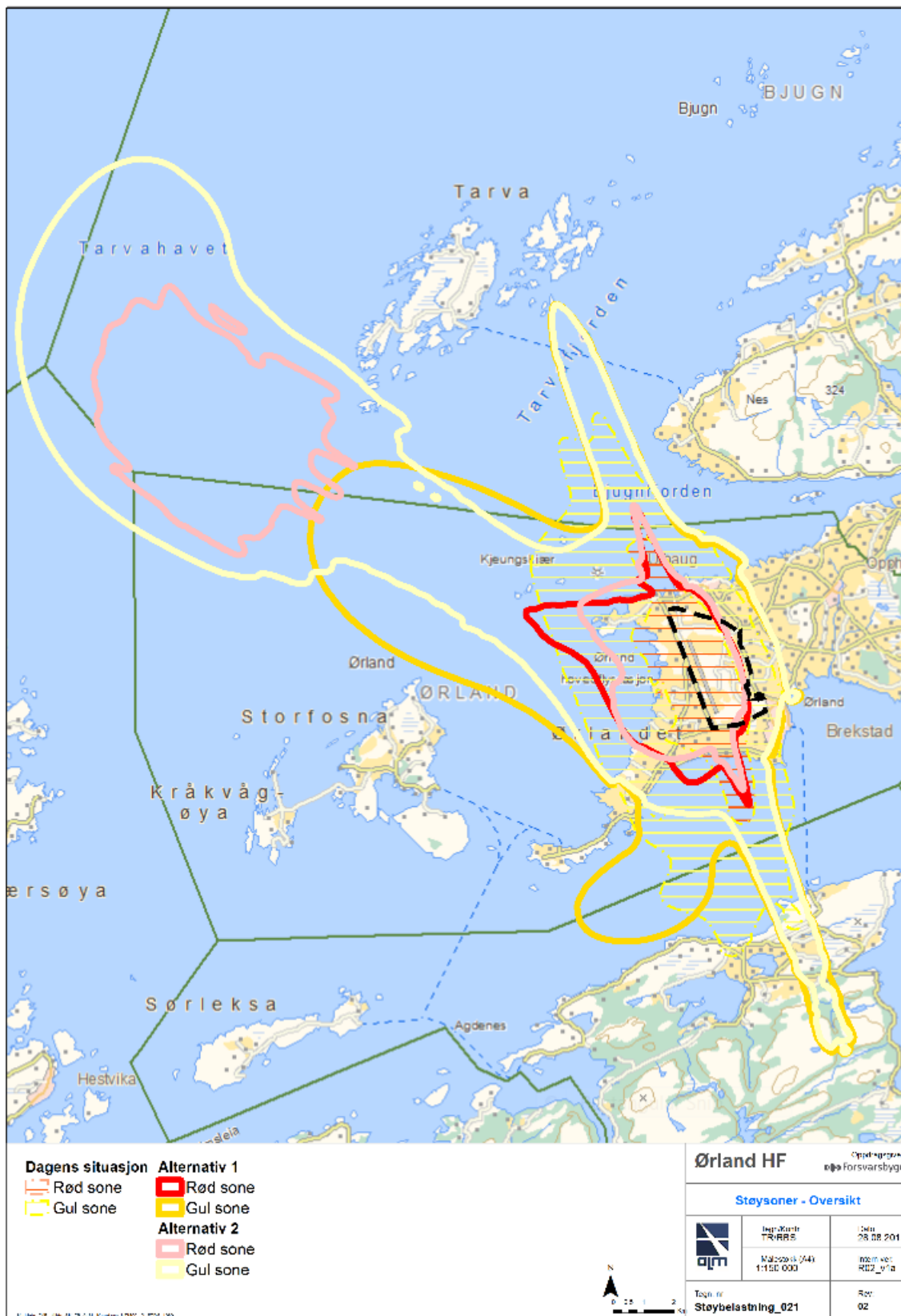


Figur 6-18 Arealbruk og støybelastning Ørland kommune

Arealer i rød sone i nabokommuner er sjøareal. På land vil arealene som berøres ligge innenfor gul sone.

Tabell 6-6 Arealbelastning Agdenes, landareal

Arealbelastning Agdenes kommune		
	daa	km2
Gul sone (omtrentlige tall)		
Dagens situasjon (F16)	827	0,83
Alternativ 1	5462	5,46



Figur 6-19 Arealbruk og støybelastning region

6.9 Restriksjoner

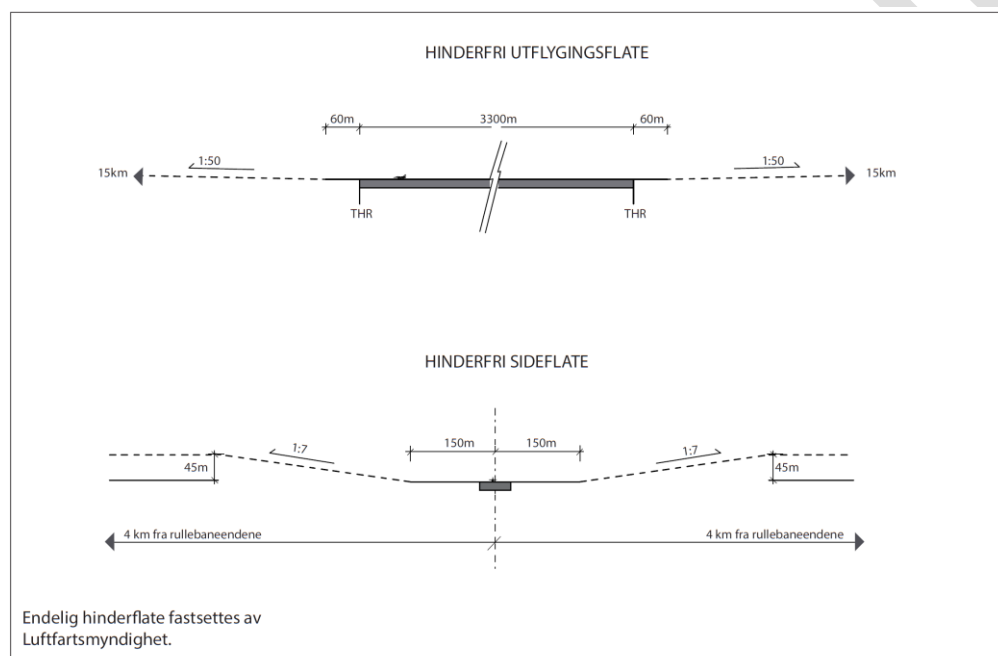
Hinderrestriksjoner er gitt av regelverk (Luftfartstilsynet, 2006).

Innenfor en avstand på 150 m fra rullebanens senterlinje må terrenget være flatt. Utenfor dette kan ikke stigningen overstige en helning på 1:7 inntil en høyde på 45 m over rullebanen. Ved rullebanens endepunkt kan det ikke være hindre i en utstrekning av en sirkel med radius $R=4000$ m.

I lengderetningen må rullebanen være flat i hele rullebanens lengde i tillegg til en sone på 60 m. Utover dette kan ikke hinder fore til helning mer enn 1:50 i en avstand på 15 km fra rullebanens endepunkt.

Alternativ 1 har et endepunkt 600m lenger nord enn alternativ 2, og har derfor et noe større område med hinderrestriksjoner.

I praksis betyr dette at det ikke kan bygges installasjoner over 45 m utover som f.eks vindmøller innunder det arealet som omfattes av regelverket. Forskjellen mellom alternativene er ikke vesentlig.



Prinsipper
Hinderflate for rullebane
29.08.2013

Figur 6-20 Prinsipper for hinderfri rullbane

6.10 Klauserings- og sikringssoner som påvirker arealbruk

(Avventer her innspill på endelige soner)

6.11 Konsekvenser for stedsutvikling, arealbruk og utbyggingsmønster

Reguleringer

Regulering av Brekstad sentrum – Reguleringsarbeidet vil dekke en del av kommunedelplan for Brekstad. Planområdet ligger øst og sør for Kampflybasens områder. Utbyggingen av kampflybase vil ikke komme i konflikt med tiltaket.

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. Utbyggingen av kampflybase vil ikke komme i konflikt med tiltaket.

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. Utbyggingen av kampflybase vil ikke komme i konflikt med tiltaket.

Regulering av Uthaug havneområde – Utbyggingen av kampflybase vil ikke komme i konflikt med tiltaket.

Utvidelse av Ørland Kirkegård – Utbyggingen av kampflybase vil ikke komme i konflikt med tiltaket.

Tiltaket vil heller ikke ha konsekvenser for regulerte områder til bolig- og næringsformål i Bjugn kommune.

Forholdet til fylkes- og kommuneplaner

Den demografiske utviklingen tilsier jfr kap 6.4 et boligbyggingsbehov på ca 70 boliger pr. året fram mot 2030, dvs totalt 1350. Dette er inklusive evt boliger som måtte erstattes som følge av støykonsekvenser.

Ørland kommune er i gang med sitt kommuneplanarbeidet og stedsutviklingsprosjekter for Brekstad. Kommunesenteret i Ørland kommune har potensiale for vekst og positiv utvikling både mhp næring og boligutvikling. Ingen arealer regulert til bolig- og næringsformål blir berørt av rød sone.

I Bjugn kommune er det i kommuneplanen lagt til rette med arealer for sentrumsfunksjoner i Botngård. Kommunen har også lagt til rette for en arealbruk som tilsier en overdimensjonering på 450 boliger mhp beregnet boligbehov.

Samlet sett har regionen disponible arealressurser for bolig- og næringsformål. Gjennom gode planprosesser vil kommunene kunne legge godt til rette for å sikre arealer for fremtidig bolig- og næringsutvikling som støtter opp om nasjonale, regionale og lokale mål for lokal og regional utvikling. Dette vil være uavhengig av utbyggingsalternativ 1 eller 2 for etablering av ny kampflybase.

6.12 Konsekvenser i anleggsperioden

I anleggsfasen vil det være en opptrapping av lokale årsverk jf Figur 5-1 Opptrapping ulike personellgrupper på basen i kap 4.

Disse kan utgjøre opp mot 90 til 100 sysselsatte på det meste, men vil trappes ned til 0 når anleggsfasen er over. Denne gruppen vil bli rekruttert fra regionen og kan skrives seg fra noe mer innpendling og mindre utpendling, noe mer innflytting og mindre utflytting i en periode og redusert arbeidsledighet.

Dette vil ikke kreve tilrettelegging for boligbygging eller for næringsvirksomhet utover det kommunene likevel bør sikre for den permanente driftssituasjonen.

REFERANSER OG KILDER

(u.d.).

ALM-PLAN-RAP-004. (2013). *Temarapport støy*. Oslo: Forsvarsbygg.

ALM-PLAN-RAP-008. (2013). *Temarapport trafikk*. Oslo: Forsvarsbygg.

ALM-PLAN-RAP-009. (2013). *Temarapport landbruk*. Oslo: Forsvarsbygg.

ALM-PLAN-RAP-010. (2013). *Temarapport helse*. Oslo: Forsvarsbygg.

Asplan Viak. (2010). *Distriktpolitiske og sosiokulturelle konsekvenser i forbindelse med lokalisering av nye kampfly*. Oslo: Forsvarsdepartementet.

Asplan Viak. (2009). *Personal og kompetansemessige forhold ved lokalisering av nye kampfly*. Oslo: Forsvarsdepartementet.

Aspla Viak. (2008). *Distriktpolitisk konsekvensanalyse*. Oslo: Forsvarsdepartementet.

Bjugn kommune. (2010). *Planstrategi for Bjugn 2010 - 2020/2025*. Bjugn: Bjugn kommune.

Bjugn kommune. (2013). *Planbeskrivelse med konsekvensutredning. Kommuneplanens arealdel 2013-2025*. Bjugn: Bjugn kommune.

Forsvarsbygg. (2011). *Strategis konsekvensutredning. delutredning støy, landskap, naturmiljø, kulturminner og kulturmiljøer samt reindrift (støy). Lokalisering av nye kampfly*. Oslo: Forsvarsbygg.

Forsvarsbygg kampflybase. (2013). *Reguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland flystasjon*. Oslo: Forsvarsbygg kampflybase.

Luftfartstilsynet. (2006). *bestemmelser for sivil luftfart. BSL E-3-2. Kap 10.*. Luftfartstilsynet.

Ørland kommune. (2013). *Planstrategi*.

Rambøll. (2013). *Demografi som følge av ny kampflybase. Utredning*. Trondheim: Rambøll.

Sør-Trøndelag fylkeskommune. (2013). *Regional strategi for arealbruk. Planprogram*. Trondheim: Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Telemarksforskning. (2013). *Konsekvenser av mulig sammenslåing av Bjugn og Ørland kommuner*. Bø: Telemarksforskning.