



STATLIG REGULERINGSPLAN MED
KONSEKVENsutREDNING

FOR

EVENES FLYSTASJON OG
HARSTAD/NARVIK LUFTHAVN

**FORSLAG TIL
PLANPROGRAM**

FORSVARSBYGG

Forslag

DOKUMENTINFORMASJON

Evenes flystasjon og
Harstad/Narvik
lufthavn, Evenes.
Planprogram – rev
00-7

Forslag

Forslag

FORORD

Stortinget vedtok i 2009 innkjøp av nye kampfly F-35. Etter et omfattende utredningsarbeid vedtok Stortinget 14. juni 2012 at de nye kampflyene F-35 skal stasjoneres på Ørland. Tre av flyene skal stasjoneres på Evenes i en Quick Reaction Alert(QRA) base. Totalt antall tilstedeværende fly på basen vil variere over året avhengig av øvingsopplegg.

Stortinget vedtok 15. november 2016 Langtidsplanen for Forsvaret. Denne innebærer økt aktivitet ved Evenes flystasjon med blant annet å etablere de nye overvåkingsflyene Maritime Patrol Aircraft (MPA) og tilhørende aktivitet, baseforsvar mm.

Til sammen innebærer Stortingets vedtak både en gjenopptagelse av Evenes som permanent militær flystasjon, og behov for en omfattende utbygging for å betjene de nye funksjonene på en hensiktsmessig og sikker måte.

Blant annet med bakgrunn i planstatus, Forsvarets nye behov og omfang, har Forsvarsdepartementet funnet det riktig og hensiktsmessig å foreslå revisjon av reguleringsplanen for Forsvarets del av planområdet. Forsvarsdepartementet ba i brev av 10. februar 2017 Forsvarsbygg om å utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning i henhold til Plan- og bygningsloven. På grunn av stram tidsplan og sakens kompleksitet har Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) besluttet å gjennomføre planlegging og utredning etter Plan- og bygningslovens bestemmelser om statlig planprosess. Berørte kommuner har stilt seg positive til bruk av statlig plan.

Planområdet omfatter også arealer eid av Avinor. Arealene er inkludert i planområdet for avklaring av grensesnitt mot statlige behov i planprosessen. Det er Forsvarsbygg som har ansvaret for gjennomføring av planprosessen på vegne av begge tiltakshavere.

Utkastet til planprogram omfatter en beskrivelse av tiltaket (utbygging av flystasjonen/lufthavnen), en foreløpig avgrensing av planområdet, et forslag til utredningsprogram for konsekvenser av tiltaket og en fremdriftsplan for hele prosessen frem til vedtatt reguleringsplan. Den endelige planavgrensningen vil bli avklart i løpet av arbeidet med reguleringsplanen.

Dette forslag til planprogram legges nå ut til offentlig ettersyn og sendes på høring med frist for merknader innen 1.okt 2017. Etter merknadsbehandling vil planprogrammet bli fastsatt av KMD. Fastsatt planprogram vil danne grunnlag for den påfølgende plan- og utredningsprosessen.

Innspill og merknader til planprogrammet sendes til:

Forsvarsbygg, Postboks 405, Sentrum, 0103 Oslo eller post@forsvarsbygg.no

Oslo, juni 2017

Olaf Dobloug

Dir. Forsvarsbygg kampflybase

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn og formål	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Formål.....	1
1.3	Avgrensning	2
2	Planforutsetninger	3
2.1	Beliggenhet og dagens situasjon.....	3
2.2	Planområdet.....	5
2.3	Overordnede føringer	7
2.4	Kommunale planer og retningslinjer	9
2.5	Lokale miljøhensyn	11
3	BESKRIVELSE AV TILTAKET	13
3.1	Forsvarets utbyggingsbehov	13
3.2	Avinors behov	13
3.3	Mulighetsstudie og alternativsanalyse	14
3.4	Utvikling av arealer.....	14
3.5	Erverv av grunn og rettigheter	15
4	GENERELT OM UTREDNINGSBEHOV OG PREMISER FOR PLANLEGGINGEN....	16
4.1	Generelt	16
4.2	Referansealternativet	18
4.3	Arealbruk.....	18
4.4	Støy	19
4.5	Landbruk/ Reindrift.....	19
4.6	Naturmiljø.....	20
4.7	Kulturminner og kulturmiljø.....	21
4.8	Landskap	21
4.9	Nærmiljø og friluftsliv.....	22
4.10	Infrastruktur, vegnett og transportsystem	22
4.11	Forurensning. Utslipp til vann og grunn	22
4.12	Lokal og regional utvikling i tilknytning til tiltaket	23
4.13	Befolkningens helse	24

4.14	Risiko- og sårbarhetsanalyse	24
4.15	Konsekvenser i anleggsfasen.....	25
4.16	Prissatte konsekvenser	25
5	PLANPROSESS	26
5.1	Planform.....	26
5.2	Organisering	26
5.3	Medvirkning.....	27

Forslag

1 BAKGRUNN OG FORMÅL

1.1 Bakgrunn

Stortinget vedtok i 2009 innkjøp av nye kampfly F-35. Stortinget vedtok 14. juni 2012 at de nye kampflyene F-35 skal stasjoneres på Ørland. Tre av flyene skal stasjoneres på Evenes i en QRA-base. Totalt antall tilstedeværende fly på basen vil variere over året avhengig av øvingsopplegg. Stortinget vedtok Langtidsplanen for Forsvaret 9. desember 2016. Denne innebærer blant annet også å etablere de nye MPA-flyene på Evenes.

Til sammen innebærer Stortingets vedtak både en gjenopptagelse av Evenes som permanent militær flystasjon, og en omfattende utbygging for å betjene de nye funksjonene på en hensiktsmessig og sikker måte.

De nye funksjonene på Evenes flystasjon vil blant annet medføre endrede støyforhold for omgivelsene, mulig påvirkning av fredete naturmiljøer og kulturminner, og mulig økt etterspørsel etter kommunale og lokale tjenester.

Etableringen kan påvirke lokalt arbeidsmarked og næringsutvikling i flere kommuner og begge berørte fylker.

Gjeldende reguleringsplan dekker både Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Reguleringsplanen m/bestemmelser ble vedtatt etter tidligere planlov i Evenes kommune i 1992.

Bl.a. med bakgrunn i planstatus, Forsvarets nye behov og omfang av utbyggingen, nasjonal betydning av tiltaket, samt behov for å se dette i sammenheng med arealbruk og planer for den sivile lufthavna, har Forsvarsdepartementet funnet det nødvendig å revidere reguleringsplanen for Forsvarets del.

1.2 Formål

Reguleringsplanen skal utarbeides med tilstrekkelig detaljeringsgrad slik at nødvendige deler av bygg og anlegg kan gjennomføres. Det kan også bli aktuelt å starte Forsvarets utbygging innenfor rammene av gjeldende reguleringsplan, og eventuelt i henhold til Plan- og bygningslovens §§ 20-7 og 20-8.

Dette planprogrammet redegjør for formålet med planarbeidet og hvilke problemstillinger som anses viktig i forhold til miljø og samfunn.

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for utbygging som dekker Forsvarets og Avinors behov, og samtidig ivareta naturkvaliteter og øvrige miljø- og samfunnsinteresser i planområdet på en tilfredsstillende mulig måte. Gjennom konsekvensutredningen vil det bli framskaffet dokumentasjon og forslag til avbøtende tiltak, for å sikre at miljø- og samfunnsmessige hensyn blir ivarettatt.

1.3 Avgrensning

Dette planprogrammet omhandler primært tiltak som skal etableres på Evenes flystasjon, og arealbruken med planlagte tiltak på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

Det er også behov for å regulere flyplassens tekniske anlegg nord for rullebanen, og planområdet strekker seg derfor inn i Skånland kommune.

Planprogrammet inkluderer ikke andre baser (deployeringsbaser), lokaliseringalternativer andre steder eller forhold knyttet til andre lokaliteter enn Evenes flystasjon. Planprogrammet omhandler ikke skyte- eller øvingsfelt.

Med bakgrunn i Stortingets vedtak om lokalisering av base for QRA (F35) og MPA er det ikke lenger aktuelt å vurdere alternative lokaliseringer.

2 PLANFORUTSETNINGER

2.1 Beliggenhet og dagens situasjon

Evenes kommune ligger i Nordland fylke. Kommunen grenser til Tjeldsund kommune i vest, Skånland kommune i nord, Narvik i øst og Ballangen kommune i sør. Ofotfjorden skiller Evenes og Ballangen kommune.

Gjeldende reguleringsplan for «Evenes lufthavn/flystasjon i Evenes kommune» ble godkjent i Evenes kommunestyre i 1992. Masterplaner (Avinors eget plansystem) for den sivile lufthavnen har vært revidert senere, og innenfor rammene av gjeldende reguleringsplanen.

Dagens areal på lufthavna/flystasjon er til sammen på ca. 3,5 km².

Tilgrensende areal til flystasjonen er primært LNFR- områder som preges av store våtmarksområder. Noen av vassdragene/våtmarksområdene tett på flyplassen er vernet og har status som RAMSAR-områder.

2.1.1 Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

Harstad/Narvik lufthavn, Evenes er Nordlands nest største lufthavn etter Bodø, og ble åpnet i 1973. Deler av sikkerhetsområdet med tekniske installasjoner i nordenden av rullebanen ligger i Skånland kommune i Troms fylke. Lufthavna ligger 44 km fra Harstad, og med den nye Hålogalandsbrua blir avstanden til Narvik kortet ned til 57 km. Passasjertrafikken passerte i fjor (2016) 715 000 passasjerer, og det var om lag 11 300 flybevegelser.

Lufthavna trafikkeres i dag av Norwegian, SAS og Widerøe, med daglige ruter til Oslo, Bodø, Tromsø, Trondheim og Andenes.

Avinor har konsesjon og sertifikat utstedt av Luftfartstilsynet, for å drive og inneha Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Avinor er også grunneier og har utslippstillatelse iht. forurensingsloven som er knyttet til lufthavndriften.

Rullebanen er 2808 meter lang og tilfredsstillende NATOs krav til banelengde på 2764 meter. Den er godkjent for å kunne ta imot fly med vingspenn opp til 65 meter, som f.eks. Boeing 747. Flyplassen er også utstyrt med parallell taxebane i hele rullebanens lengde, bygget etter militære kriterier.

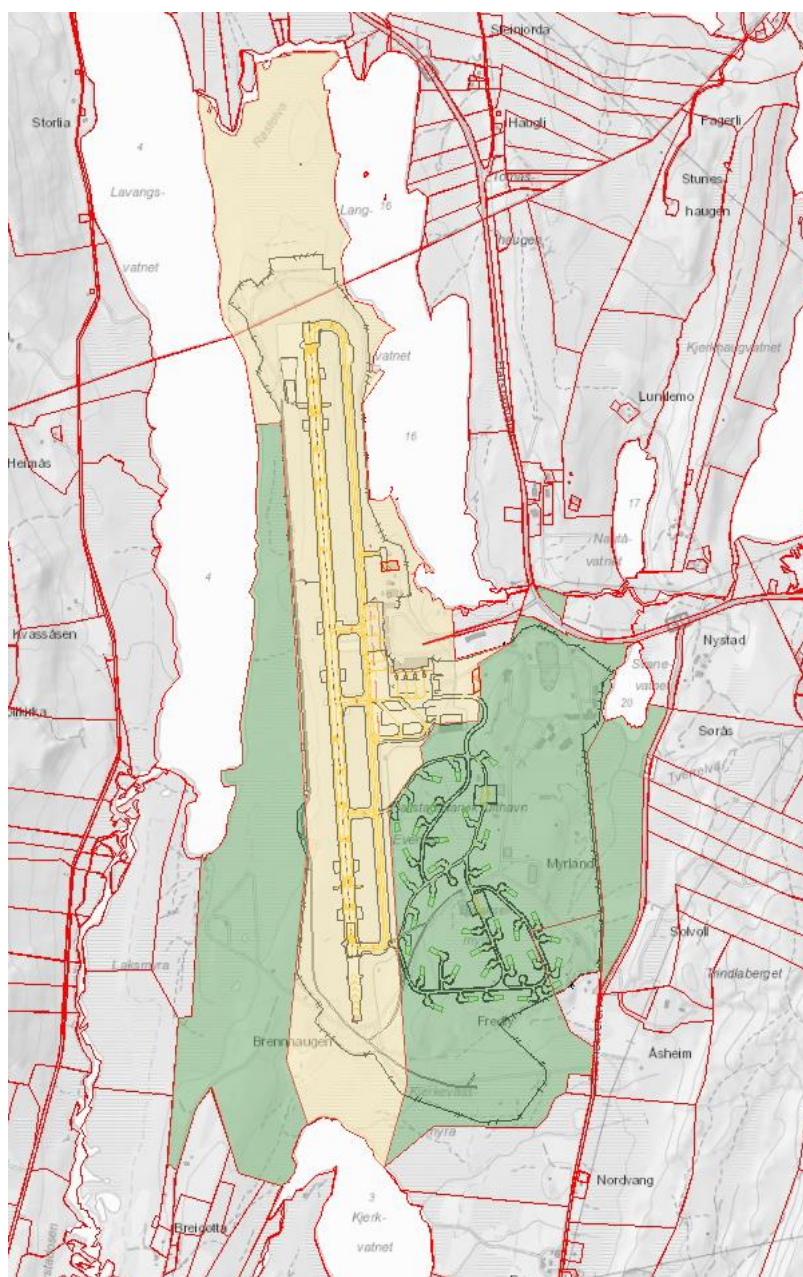
Dagens passasjerterminal sto ferdig i 1998 og er på 5500 kvadratmeter. Den har egne fasiliteter for utlandstrafikk. Det er i dag 6 flyoppstillingsplasser til terminalen. Riksveg 833 som tar av fra E10, fører fram til terminalområdet. Forplass og anlegg for publikumsparkering ble bygget ut i samband med oppføring av terminalen. I tillegg til terminalen består lufthavna av flere driftsbygninger for Avinor og lufthavnoperatører, utleiebygg, hangarer og kontrolltårn, til sammen om lag 10000 kvadratmeter. Byggene er av varierende alder og beskaffenhet. Hovedtyngden er fra lufthavnas etablering.

Det er etablert egen plattform for avising av fly og snødeponi for glykolholdig snø, begge med tett dekke og oppsamling av kjemikalieholdig overvann. Dette føres i dag til kommunalt utslippsledning med utløp i Ofotfjorden.

2.1.2 Evenes flystasjon

Evenes militære flystasjon ble etablert i 1979. Den ble bygget ut over flere år. Evenes flystasjon fikk ved begynnelsen av 1988 status som en selvstendig administrativ enhet. Evenes flystasjon består i dag av en omfattende bygningsmasse på nær 90000 m² med forlegning for vel 300 mannskap. Flystasjonen var i operativ drift fram til 1993, da den ble satt på mobiliseringsstatus. Dette førte til at all videre utbygging raskt ble avsluttet. I 2004 ble stasjonen tatt ut av mobiliseringsstatusen.

Flystasjonen benyttes nå bare sporadisk i øvingssammenheng. Bebyggelsen på basen ligger spredt, og har varierende alder og tilstand. Eksisterende bygningsmasse er dels leiet ut til andre forsvarsenheter og dels til sivile formål.



Figur 1: Kartet viser areal som eies av Staten v/ Forsvarsdepartementet (grønne) og Avinor (gule).

2.2 Planområdet

Forslag til planavgrensning i planprogrammet omfatter bl.a. følgende områder:

- Forsvarets areal på Evenes flystasjon utgjør 1,6 km².
- Forsvarets arealer nærmest Fv 722, utgjør ca 0,3 km²
- Forsvarets arealer vest for Harstad/Narvik lufthavn utgjør ca 1 km²
- Avinors lufthavnareal med banesystemet, utgjør ca. 1,9 km²
- Avinors areal i Skånland kommune utgjør ca. 0,6 km²

Forslag til planområde er vist i figur 2.

Både Forsvaret og Avinor sine arealer grenser delvis til naturvernområder.

Planområdet omfatter arealer både i Evenes og Skånland kommuner. Planområdet i Skånland kommune omfatter sikringsarealer, innflygingslys og utrykningsvei for brann- og havariberedskapen, og tas med for å inkludere eksisterende anlegg formelt i en reguleringsplan. Tilsvarende utrykningsvei finnes også syd for rullebanen. Denne inngår i planområdet, strekker seg inn i naturvernområdet Kjerkvatnet og ligger i sin helhet på Avinor sin eiendom.

Kryss for tilkobling til E10 inngår ikke i dette planarbeidet, men vil bli regulert av Statens vegvesen i egen plan for parsell 15 - Hålogalandsvegen E10. Grensesnitt mot vegareal ivaretas.

Avgrensning av planområdet er ellers gjort ut i fra følgende hensyn:

a) Ivareta Forsvarets arealbehov - Utbyggingen skal foregå innenfor planområdet. Foreløpig er det ikke avklart hvor hovedtyngden av utbyggingen vil komme, men planavgrensningen ivaretar aktuelle alternativer. Dette innebærer også at:

- 1) Avinors lufthavnarealer inngår i planområdet for å avklare grensesnitt for å ivareta statlige behov. To av alternativene for nye hangaranlegg ligger på eller nær lufthavnens terminalområde med flyoppstilling, og med taksebaner (Tarmac). I tillegg kan det bli nødvendig med forbedringer av infrastruktur på øvrige fly-operative arealer.
- 2) Privat eiendom med parkeringsareal (gnr 4 bnr 4) rett øst for Lufthavnen blir integrert i planområdet. Dette da det er nødvendig å avklare grensesnitt opp mot statlige behov innenfor planområdet. Den nordre delen av eiendommen er regulert til lufthavnformål. Ev. begrensninger i arealbruken avklares gjennom reguleringsplanen. Eier av eiendommen er orientert om at arealet inngår i planområdet.

b) Sikre Forsvaret atkomst –

- 1) Det vurderes om ny hovedatkomst skal legges til Fv 722. Dette kan innebære behov for å utvide Fv 722. Fylkesveien tas derfor inn i planområdet. Det antas at en eventuell utvidelse av vegarealet tas på vest siden av veien. Utvidelsen vil også kunne berøre en eller flere private eiendommer helt nord ved Svanevannet.
- 2) Forsvarets anlegg ved Åsheim tas inn i planen. Denne har i dag atkomst via privat veg, sikret ved avtale. Vegen tas inn i planområdet for å ivareta atkomsten i en reguleringsplan.

c) Følge opp kommuneplanens avgrensning til forsvarsformål og lufthavnformål –

- 1) Avgrensningen av forsvarsformål i gjeldende kommuneplan avviker fra gjeldende reguleringsplan i sørvest. I gjeldende reguleringsplan er flere private eiendommer sydvest for

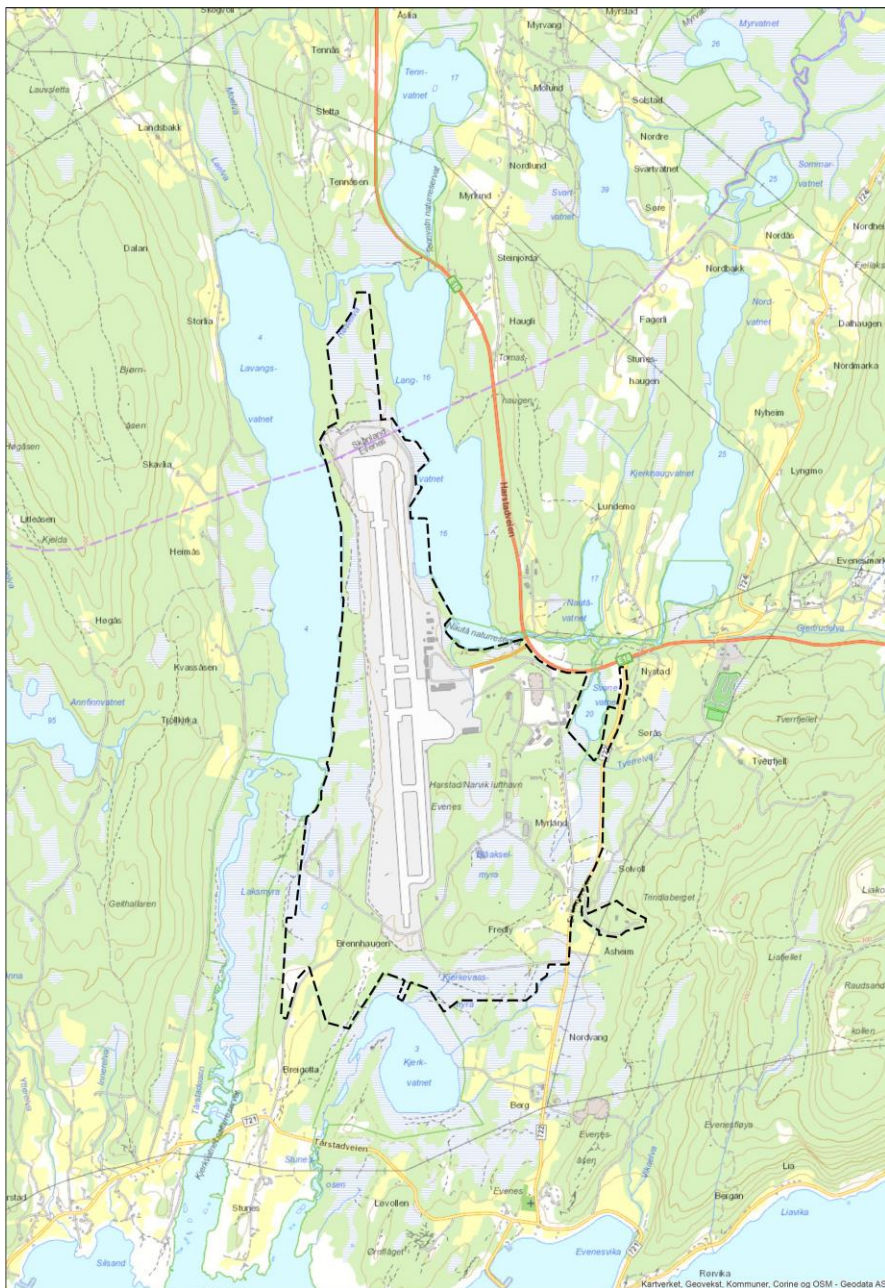
Forsvarets eiendom vist som forsvarsformål. Disse arealer er ikke aktuelle for Forsvaret, og planavgrensningen følger kommuneplanens avgrensning som også er identisk med Forsvarets eiendomsgrense.

2) I sydøst inkluderes en privat eiendom i planområdet, i overensstemmelse med gjeldende reguleringsplan og kommuneplan.

d) Ivareta buffersone mot vassdrag rundt bl.a vassdragene Nautåa, Langvatnet og Lavangsvatnet. Planen vil tilpasse utbyggingen slik at disse buffersonene ikke berøres, Samtidig vil buffersonene bli endelig fastlagt i reguleringsplan, og slik at eksisterende godkjent arealbruk ikke skal reverseres.

e) Ivareta Avinors behov for utvikling av banesystemet, terminalområdet og øvrige driftsområder i tråd med forventet trafikkutvikling myndighetskrav og eventuell etablering av lufthavnrettede virksomheter. Sikre relokalisering av infrastruktur som blir berørt av Forsvarets nyetablering (herunder ev. avisingsplattform).

Støysoner og andre restriksjonssoner som følger av planen vil danne vesentlige innspill til kommunenes (Evenes, Tjeldsund og Skånland) kommende rullering av kommuneplanens arealdel.



Figur 2.: Foreslått planområde

2.3 Overordnede føringer

2.3.1 Stortingsvedtak

Stortinget vedtok i 2009 innkjøp av nye kampfly, og F-35 ble valgt som våpenplattform.

Forsvarsdepartementets konseptuelle løsningsdokument «Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35, Konseptuell løsning, versjon 1.01» november 2011, ble utarbeidet som grunnlag for Stortingets vedtak om lokalisering av de nye kampflyene.

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 flystasjon.

Ett av underlagsdokumentene til Forsvarsdepartementets konseptuelle løsning var Strategisk konsekvensutredning (SKU), utarbeidet av Forsvarsbygg. Utredningen omhandler konsekvenser innenfor noen utvalgte tema herunder 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 viktigste konsekvensene med hensyn på støy og miljø. 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.

I tillegg var det gjort utredninger av distriktspolitiske og sosiokulturelle konsekvenser ved lokaliseringen av nye kampfly.

Informasjon fra relevante grunnlagsdokumenter i denne prosessen vil bli gjennomgått for hvert deltema og suppleres/utdypes i den konsekvensutredningen som nå skal utarbeides.

2.3.2 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan for 201 – 2023 omtaler følgende «Omstruktureringen av Luftforsvaret og lokalisering av ny kampflybase vil få konsekvenser for forholdet mellom militær og sivil luftfart. Kampflybasen vil i planperioden flyttes fra Bodø til Ørland, og det skal etableres en framskutt base på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Forsvaret ser også på alternative løsninger for lufthavnene på Bardufoss og Andøya. Endringene i Luftforsvarets basestruktur vil få økonomiske følger for Avinor. Samferdselsdepartementet vil sammen med Forsvarsdepartementet, Forsvaret, Avinor, og lokale og regionale myndigheter arbeide for å finne løsninger som ivaretar både sivile og militære behov»

Videre omtales flere større vegutbedringer i Midtre Hålogaland som vil korte ned reisetider i regionen. «Konseptvalgutredning for E10 Evenes – Sortland og mot Harstad ser på betydelige innkortinger av reisetider. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i innkorting Kanstabotn – Fiskfjord, og Sandtorg – Evenes flyplass. Regjeringen har besluttet at aktuelle traseer for ny kryssing av Tjeldsundet og ny veg til Harstad/Narvik lufthavn, Evenes ikke skal gå gjennom vernede områder.» NTP nevner også effekten av Hålogalandsbrua over Rombaksfjorden og nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes.

Nasjonal transportplan for 2018-2029 nevner under kapittel 13 om lufthavnkapasitet og – struktur på regionale og lokale lufthavner, at det mot slutten av planperioden kan være aktuelt med utvidelse av terminalen på Harstad/Narvik lufthavn. Planen følger også utbedringene av E10/Rv. 83/85.

2.3.3 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene forutsetter at barn og unges interesser synliggjøres i arealplansammenheng. Eventuelle virkninger for barn og unge vil bli synliggjort i planen. T—2/08 «Barn og planlegging» legges til grunn i planarbeidet.

2.3.4 Retningslinjer for støy i arealplanleggingen (MD T-1442/2016)

Retningslinjene ble innført av Miljøverndepartementet i 2005. T-1442/ 2016 gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av boliger og annen bebyggelse med støyfølsomme formål. Videre gis anbefalte støygrenser ved etablering av nye støykilder, som veianlegg og flyaktivitet. For innendørs støy gjelder kravene i byggeteknisk forskrift til plan- og bygningsloven. Retningslinjene legges til grunn i planarbeidet.

2.3.5 Fylkesplaner

Utbygging av Evenes flystasjon/lufthavn synes ikke å gi spesielle utfordringer i forhold til fylkesplan for Nordland eller fylkesplan for Troms. Utbyggingen vil imidlertid gi nye muligheter for fremtidige planer.

2.3.6 Regional planstrategi for Nordland

Utfordringer i forhold til regional planstrategi vil i knytte seg til utredningstemaer som ivaretas i dette planprogrammet; forhold til vernede naturområder og vassdrag og viktige kulturminner.

Fylkeskommunen har også utarbeidet «Arealpolitiske retningslinjer», som bl.a skal sikre fylkets ressursgrunnlag og reindriftas særverdiområder.

2.3.7 Naturvernområder

Kjerkvatnet naturreservat og de andre fire verneområdene i Tårstadvassdraget fikk, som en del av et større våtmarkssystem, status som Ramsarområde 12. november 2010. Det vil si at disse områdene har klassifisering som internasjonalt viktige verneområder. Områdene omgir Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon. I tillegg finnes flere registrerte naturtype-områder av stor internasjonal og nasjonal verdi og flere lokaliteter som er særlig viktig for biologisk mangfold. Andre naturområder og – interesser finnes også rundt lufthavnen, men disse er ikke vernet.

2.4 Kommunale planer og retningslinjer

2.4.1 Kommuneplanarbeidet

Status for kommuneplanene i de tre berørte kommunene er:

Evenes kommune: Gjeldende kommuneplan gir ingen nye føringer for Evenes flystasjon utover eksisterende reguleringsplan. Forsvarets arealer er vist som «Forsvarets områder». Kommuneplanen avsetter et nytt areal til lufthavnformål nord for eksisterende bebyggelse ved Harstad/Narvik lufthavn, som forutsetter en utfylling i Langvatnet.

Kommunen har nylig vedtatt kommuneplanens samfunnsdel, og har igangsatt rullering av kommuneplanens arealdel.

Skånland kommune: Skånland kommune har gjennomført folkemøter og bearbeiding av innspill i forbindelse med rullering av kommuneplan, hvor støy fra lufthavna i Evenes har vært pekt på som et viktig tema. Avinor har bedt kommunen endre arealformålet på deler av Avinors eiendom g/bnr. 22/14 fra LNFR til lufthavnformål, da dette området omfatter deler av lufthavnas eksisterende infrastruktur.

Kommuneplanens arealdel planlegges legges ut til offentlig ettersyn i mai/juni 2017. I gjeldende arealplan er området nord for flyplassen avsatt til LNF- landbruks- natur- og friluftsområde, med flystøysone.

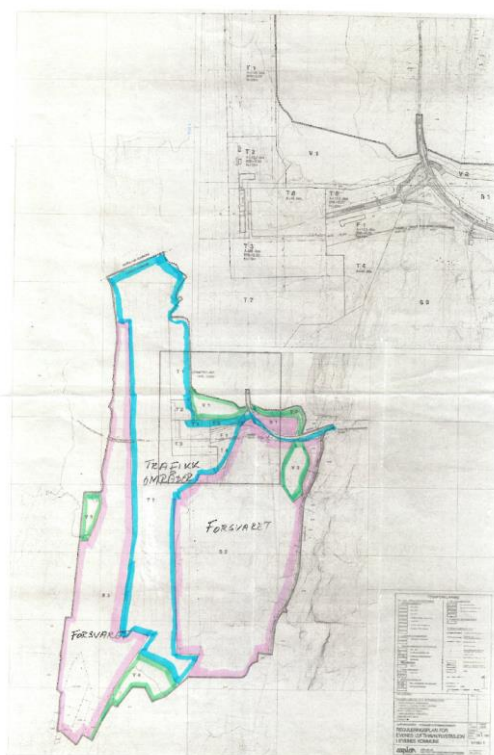
Samtidig som arealplanen rulleres arbeider kommunen med utvikling av samfunnsdelen.

Tjeldsund kommune: Tjeldsund kommune er ikke fysisk berørt av foreslått planområde for Evenes flystasjon, men kan bli indirekte berørt som nabokommune. Tjeldsund kommune har våren 2017 vedtatt ny planstrategi for perioden 2017 – 2020.

2.4.2 Gjeldende reguleringsplan

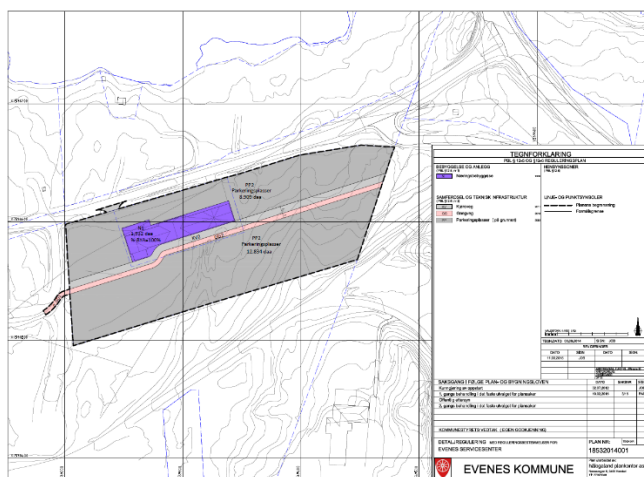
Reguleringsplanen ble vedtatt av Evenes kommune 15. mai 1992. Planen er fortsatt gjeldende for området, unntatt for gnr 4 bnr 4 der det i senere tid er fastsatt reguleringsplan, jf punkt 2.4.3. under. Gjeldende reguleringsplan hjemler ikke en utbygging i det omfang som nå er aktuelt. Økt aktivitet vil få miljøkonsekvenser og generer behov for utredning.

Figur 3 Gjeldende reguleringsplan



2.4.3 Reguleringsplan for Evenes Servicesenter AS

Evenes kommune vedtok den 02.07.2015 reguleringsplan for Evenes Servicesenter AS. Arealet omfatter gnr 4 bnr 4 som inngår i forslag til planområde. Formålet med reguleringsplanen er tilrettelegging for parkering. Reguleringsplanen er inkludert i planområdet da det er behov for å avklare grensesnitt mot statlig utbygging.



Figur 4 Reguleringsplan for Evenes Servicesenter AS

2.4.4 Øvrig planarbeid

Avinor har tidligere utarbeidet planskisser for videreutbygging av det sivile terminalområdet. Evenes kommune vedtok i 2013 oppstart områdeplan for flyplassen i samarbeid med Avinor. Dette planarbeidet ble stilt i bero av Avinor våren i 2015.

Evenes kommune vedtok i 2015 oppstart av plan for ny adkomst til flyplassen inkludert nytt næringsareal. Denne planarbeidet ble senere vedtatt avsluttet, av hensyn til andre planprosesser i området.

Statens vegvesen har sendt et reguleringsforslag for E10, Hålogalandsveien gjennom 10 kommuner, på høring høsten 2016. Forslaget omfattet opprinnelig også atkomstssonen til Harstad/Narvik lufthavn/Evenes flystasjon, men dette ble tatt ut av planforslaget etter anmodning fra Forsvarsbygg, Avinor og Evenes kommune. Hele parsell 15, fra kommunegrensa mot Skånland til Laksåa, ble tatt ut. Arbeidet med reguleringsplan for denne parsellen er inntil videre satt i bero i påvente av alternativsanalyse for utbygging av Evenes flystasjon der blant annet ny adkomst fra Fv 722 vurderes. Forsvarsbygg vil i samarbeid med Avinor og kommunen vil gi innspill til planarbeidet når dette tas opp igjen.

2.5 Lokale miljøhensyn

2.5.1 PFAS/PFOS

Harstad/Narvik lufthavn er en av lufthavnene med mest gjenværende PFOS/PFAS i grunnen, som stammer fra to tidligere og et nyere brannøvingsfelt som ikke lenger er i bruk.

Kartleggingen av PFOS/PFOA har dokumentert PFOS i bekker/kulverter med avrenning til Svanevatnet, Kjerkvatnet og Langvatnet. Ved utbygging i PFAS forurensnet område vil krav og føringer fra Miljødirektoratet bli ivaretatt.

2.5.2 Bane- og flyavising

Lufthavnsdrift krever bruk av kjemikalier (flyavising og baneavising) for å ivareta sikker drift og regularitet.

Avinor benytter i dag formiatbaserte baneavisingkjemikalier (Aviform) for å fjerne is fra rullebanen, når mekanisk fjerning ikke er tilstrekkelig. Dette er organiske salter uten miljøfarlige tilsetningsstoffer og en lav organisk belastning. Til flyavising benyttes glykolbaserte kjemikalier.

Avinor har i dag en utslippstillatelse iht. forurensningsloven for lufthavnen, med vilkår om vannovervåking etc.

Forsvarets planlagte aktivitet ved Evenes vil medføre økt bruk av kjemikalier til fly- og baneavising, og Forsvaret vurderer å eventuelt benytte Urea til baneavising.

Forsvarsbygg har startet opp et prosjekt med kartlegging av forurensede utslipp som følge av drift av lufthavn/flystasjon. Det skal også vurderes tekniske løsninger for å begrense utslipp til vassdraget ved å se på mulige oppsamlingsanlegg, samt tilhørende beregninger av belastning på vassdraget som følge av planlagt avisingaktivitet.

Konkrete løsninger for håndtering av forurensning vil ikke bli utredet i planen, men vil komme som en typisk anbefaling om avbøtende tiltak.

Gjeldende utslippstillatelse må revideres i lys av framtidig planlagt aktivitet ved Evenes. Tiltak for håndtering av forurensning vil vurderes og inngå i en søknad om utslippstillatelse.

2.5.3 Støy

Forsvarets aktivitet vil medføre økt støy i områder rundt og inne på basen. Forsvaret har ikke regulære flyaktiviteter på Evenes flystasjon i dag, og både tilstedeværelse av F-35 kampfly og de nye overvåkingsflyene vil derfor endre dagens støysituasjon.

Tidligere støyberegninger som ble utført i forbindelse med lokalisering av den nye kampflybasen (som nå etableres på Ørland) tilsier at det fortsatt vil være få berørte av det endrete støybildet på Evenes. Men et endret støybilde kan likevel ha betydning for boliger, fritidsbebyggelse, reindrift og utøvelse av nærmiljø og friluftaktiviteter. Forsvarsbygg har igangsatt beregninger av det nye støybildet på Evenes.

Støyen fra Forsvarets aktivitet kommer i tillegg den sivile flytrafikken, som også forventes å øke i årene fremover. Den samlede støybelastning legges til grunn for konsekvensvurderingen og evt fastsetting av avbøtende tiltak.

3 BESKRIVELSE AV TILTAKET

3.1 Forsvarets utbyggingsbehov

Lokalisering av Kampflybasen til Ørland flystasjon innebar også stasjonering av et mindre antall F-35 fly til en QRA-base på Evenes flystasjon. Denne etableringen medfører behov for nye lokaler for beredskapsmannskap. Flyene kan benytte eksisterende anlegg som sheltere og interne taxebaner. Stortingets vedtak om etablering av de nye maritime overvåkingsflyene (MPA) på Evenes flystasjon og overflytting av tilhørende funksjoner fra Andøya til Evenes, vil sammen med stasjonering av F-35 fly innebære om lag 65 000 m² nybygg for å ivareta de nye funksjonene. Det vil bl.a. være behov for forlegninger for ansatte og mannskaper. Foreliggende planer tilsier 300 fast ansatte og 500 mannskaper, men i planleggingen vil en dimensjonere for inntil 1000 personer. I tillegg er det aktuelt med en oppgradering av beskyttelse og sikring.

Følgende enheter skal lokaliseres på Evenes flystasjon, hovedbase for overvåkning og kampfly og stridsoperasjonssenter:

- QRA med 3 fast stasjonerte F-35 fly hvorav 2 i beredskap og baseforsvar etableres i 2021. Totalt antall tilstedeværende fly på basen vil variere over året avhengig av øvingsopplegg.
- MPA med 5 fast stasjonerte overvåkingsfly innføres i 2022
- Luftvern
- Støttefunksjoner til disse etableres etter behov

Kapasiteter presenteres ikke i planprogrammet.

3.2 Avinors behov

Gjennom masterplanen for lufthavna, er det anbefalt å bygge et nytt driftsbygg med brannstasjon. Størrelse på bygget avhenger av driftskonsept. Driftsbygg for selskap som betjener fly (handling) ivaretas i eksisterende bygningsmasse eller legges tilknytning til terminalen. Det avsettes også plass til et eventuelt fraktbygg, men oppføring av et slikt bygg er avhengig av interessenter og utvikling i fraktmarkedet. Det må også legges til rette for luftfartsrettet virksomhet (f.eks. basevirksomhet for operatører) på lufthavna.

Det er forutsatt at terminalen med flyoppstilling, i takt med trafikkutviklingen, utvides til 8 gates/oppstillingsplasser for større jetfly. (Avinorlufthavner med tilsvarende oppstillingskapasitet betjener om lag en million års-passasjerer.) Rullebanens sikkerhetsområder og innflygingslys, mv. ble oppgradert i 2013, og det er ikke forutsatt vesentlige tiltak i bane-systemet (f.eks. baneforlengelse) ut over generelle utbedringer.

Dagens avisingsløsning med avising i «push-back»-sonen og anlegg for oppsamling av forurenset overvann og snø, vil på sikt måtte erstattes med en egen avisingsplattform. Det er ennå ikke besluttet hvor en slik plattform kan legges. Løsningen må fastlegges i reguleringsplanen.

Avinors behov tas inn i planen for å avstemme og ivareta grensesnitt opp mot Forsvarets behov.

3.3 Mulighetsstudie og alternativsanalyse

Utarbeidelse av grunnlaget for plan- og prosjekteringsarbeidet på Evenes flystasjon er startet opp. Således et arbeidet med en mulighetsstudie godt i gang, dvs vurdering av alternative plasseringer av de nye anleggene inne på flystasjonen. Mulighetsstudiet anbefaler tre ulike løsninger som utredes videre i en alternativsanalyse. Resultatet fra alternativsanalysen vil legges til grunn i arbeidet med reguleringsplanen og konsekvensutredninger.

I tillegg pågår en verdivurdering som underlag for en egen sikkerhetsplan. Sikkerhetsplanen gir bl.a. grunnlag for å avklare bygg og anlegg som er aktuelle for gjennomføring i hht Plan- og bygningslovens §20-7 og 20-8.

3.4 Utvikling av arealer

Evenes flystasjon har naturlige begrensninger som gjør det lite aktuelt å erverve vesentlig nye arealer for å gjennomføre den planlagte utbyggingen.

Lufthavna for øvrig ligger mellom Forsvarets flystasjon og vannene i Kvitforsvassdraget (Tårstadvassdraget). Kommuneplanen for Evenes har avsatt et område til utfylling for lufthavna i Langvatnet.

Avinor vurderer ellers at arealet langs rv. 833, er det mest aktuelle areal for videre utvikling.



3.4.1 Arrondering av bygg og anlegg. Forsvarets behov

Utbyggingen er forutsatt tilpasset eksisterende eiendom og anlegg. Avgrensning mot lufthavna, restriksjonsavgrensning og operative forhold legger videre begrensninger på hvor det kan bygges, og hvor høyt det kan bygges.

Reguleringsplanen utarbeides for å være robust nok til at ulike utbyggingsløsninger kan vurderes.

Flere alternativer er under vurdering, og en vil trolig velge endelig løsning høsten 2017 med bakgrunn i alternativvurderingen.

3.4.2 Arrondering av bygg og anlegg. Avinors behov

Avinor har behov for om lag 5000 m2 nye bygg de nærmeste 10 – 15 årene for å ivareta fremtidig driftskrav og trafikkutvikling. Dette er hovedsakelig utvidelser av eksisterende terminal og driftsbygninger. Utvidelse av terminalen er planlagt ved en videre utbygging øst for eksisterende terminal. Endelig løsning vil måtte avklares mot den utbyggingsløsningen som planen legger til grunn for Forsvarets nye infrastruktur. Dette kan også påvirke kvadratmeterbehovet. I tillegg utredes kommersielle funksjoner som passasjerer etterspør, herunder et flyplasshotell.

Driftsbygget er forutsatt etablert i tilknytning til eksisterende driftsgarasje nordvest for kjøresløyfen ved terminalen. Masterplanen har avsatt et areal til mulig ambulanshelikopter (hangar, kontor og forlenging) nord på lufthavns driftsområde, langs den parallelle taksebanen, som er eneste «ledige» areal med flysideatkomst.

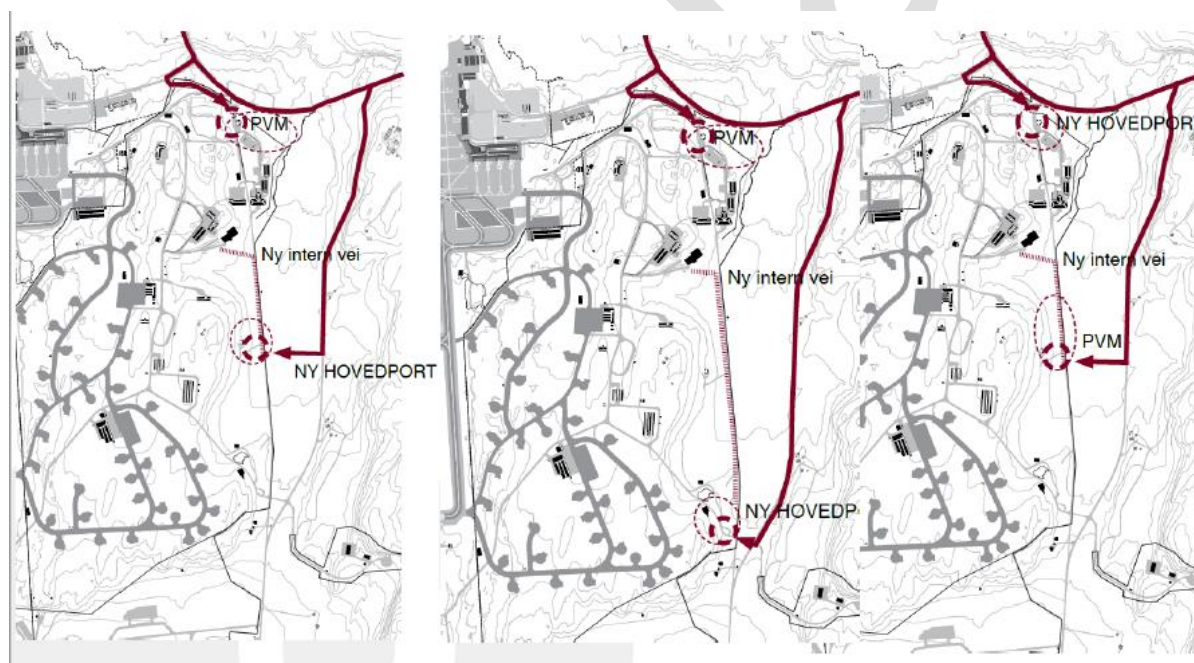
3.4.3 Tilknytning til E10

Utbyggingen av Evenes flystasjon reiser også spørsmålet om dagens atkomstløsning fra Ev10 vil være tilfredsstillende for Forsvarets behov.

Dagens atkomst helt nord i Forsvarets område er felles med atkomsten til Harstad/Narvik lufthavn, dvs. for den sivile delen av flyplassen. Den sivile trafikken til flyplassen er forventet å øke i takt med forventet økning i flytrafikken. Noe av trafikkøkningen kan ivaretas av et bedret kollektivtrafikktilbud. Det forventes økende turisttrafikk til regionen, og også at en større del av næringslivets eksport og importbehov vil foregå med fly.

Statens vegvesen avventer videre planlegging av kryss E10/Rv. 833 - adkomst til lufthavna/flystasjon inntil Avinor, Evenes kommune og Forsvarsbygg kommer med et innspill til hvordan dette kan løses.

I tillegg til eksisterende atkomst i nord vurderer Forsvarsbygg også alternative atkomster fra Fv 722. Disse fremkommer av figuren nedenfor.



Figur 5 Alternative atkomster fra Fv 722. (PVM = Post- og varemottak)

3.5 Erverv av grunn og rettigheter

Reguleringsplanen vil gi grunnlag for eventuelt erverv av nødvendige rettigheter til å videreutvikle lufthavna/flystasjonen. I utgangspunktet legger planen ikke opp til erverv av nye arealer til utbyggingsformål, og kun arealer langs rv. 833 synes aktuelle for erverv. Disse er allerede regulert til utbyggingsformål.

4 GENERELT OM UTREDNINGSBEHOV OG PREMISSE FOR PLANLEGGINGEN

4.1 Generelt

4.1.1 Hva skal utredes?

Konsekvensutredningen skal vise konsekvensene av etablering og full utbygging av Evenes flystasjon som omtalt i kap 3. Utredningen skal fokusere på konsekvensene for Evenes og tilgrensende kommuner dvs det som defineres som influensområdet for de ulike tema.

Denne konsekvensutredningen skal avdekke konsekvensene av utbyggingen og de nye funksjonene på Evenes flystasjon, og vise eventuelle avbøtende tiltak. I utredningen skal det gis en kort beskrivelse av sammenlikningsgrunnlaget innenfor hvert enkelt tema.

Utredningsoppgavene er begrenset til det som er nødvendig for å:

- 1) finne gode løsninger
- 2) kunne gi dekkende beskrivelser av konsekvenser av utbyggingstiltakene
- 3) avklare behov for eventuelle avbøtende tiltak.

Dokumentasjon om særlige verne- og brukerinteresser vil bli lagt til grunn for, og i nødvendig utstrekning innarbeidet i, reguleringsplanen.

4.1.2 Metode

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift om konsekvensutredning av 1.januar 2015 og Statens vegvesen håndbok V712 «Konsekvensanalyser» av 2014. Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok V712.

Konsekvensutredningen for ikke prissatte temaer skal i hovedtrekk gjennomføres i henhold til metodikken for ikke-prissatte konsekvenser som er beskrevet i Vegdirektoratets håndbok «V712 Konsekvensanalyser». Metoden tilpasses formål og plannivået. Rammer for innhold i konsekvens-utredningen er gitt i forskrift om konsekvensutredninger. V712 er utarbeidet med bakgrunn i disse.

Der Håndbok V712 ikke følges vil dette være spesifisert under det enkelte deltema, også om det benyttes andre relevante håndbøker, veiledninger og faglige retningslinjer.

Vurdering av de ikke prissatte konsekvensene skjer ved en systematisk gjennomgang av:

- VERDI: uttrykt gjennom tilstand, egenskaper og utviklingstrekk for vedkommende tema i det området der prosjektet planlegges. Skala: liten – middel – stor
- OMFANG av konsekvensene, dvs. hvor store endringer tiltaket vil medføre for det aktuelle temaet. Skala: stort negativt – middels negativt – lite/intet-middels positivt – stort positivt

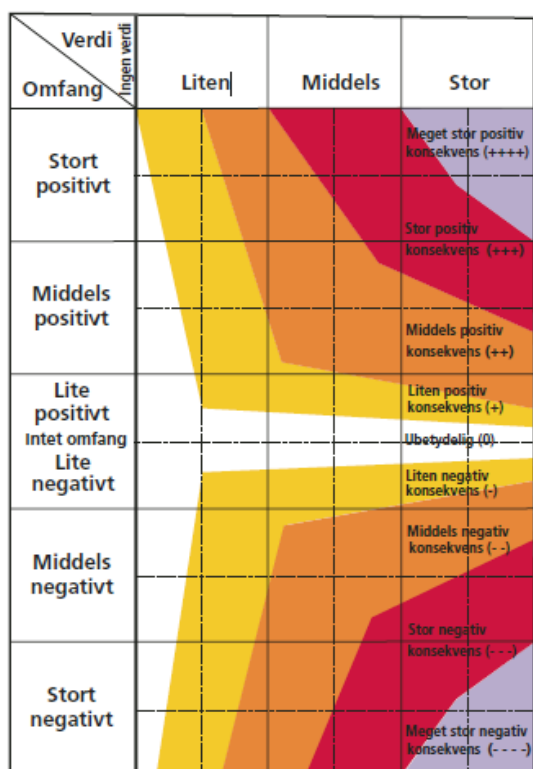
- KONSEKVENNS som fremkommer ved å sammenholde VERDI og OMFANG innen det enkelte tema

Konsekvensvurderingene kan utføres ved bruk av den såkalte konsekvensvifta som vist under, og konsekvensene uttrykkes på en skala med + og – med følgende betegnelser:

Meget stor positiv konsekvens	++++	Ingen / liten negativ konsekvens	0 / -
Stor / meget stor positiv konsekvens	+++ / ++++ +	Liten negativ konsekvens	-
Stor positiv konsekvens	+++	Liten / middels negativ konsekvens	- / --
Middels / stor positiv konsekvens	++ / +++	Middels negativ konsekvens	--
Middels positiv konsekvens	++	Middels / stor negativ konsekvens	-- / ---
Liten / middels positiv konsekvens	+ / ++	Stor negativ konsekvens	---
Liten positiv konsekvens	+	Stor / meget stor negativ konsekvens	--- / ----
Ingen / liten positiv konsekvens	0 / +	Meget stor negativ konsekvens	----
Ubetydelig konsekvens	0	Ikke relevant / det kartlagte området blir ikke berørt	

Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbejdes i «Virkninger av planforslaget» inngå i helhetsvurderingen.

Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.



Figur 4. Konsekvensvifta og inndeling i konsekvensgrader
(Kilde: Håndbok V712)

4.1.3 Influensområde

Influensområdene for de enkelte fagutredningene skal fastsettes på bakgrunn av en skjønnsmessig vurdering av hva som er faglig relevant område å kartlegge og utrede.

4.2 Referansealternativet

Konsekvensene av tiltaket måles ved å sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført mot forventet tilstand uten gjennomføring av tiltaket (referansealternativet).

I en del konsekvensutredninger benyttes ofte et såkalt 0-alternativ som referanse. Dette er vanligvis en framskriving av dagens situasjon til et gitt sammenligningstidspunkt uten at det foretas andre utbyggingstiltak enn de som allerede er vedtatt.

For forestående utredning er det valgt å benytte dagens bruk av lufthavnen og eksisterende bygg (med nødvendig vedlikehold) som referanse. Dette er en kjent situasjon. Stortingets vedtak om utbygging blir den framskrevne situasjon og lik ovennevnte hovedalternativ. For støybildet vil referansesituasjonen være det støybildet som ligger til grunn for gjeldende konsesjon for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. (Gitt i 2015).

4.3 Arealbruk

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Utbygging av Evenes flystasjon kan medføre endring i arealbruk internt og eksternt, som f.eks. justering av vegtraseer.	- Det skal redegjøres for eventuelt behov for endringer i arealbruk som følge av restriksjons- og hensynssoner og støysoner. - Det skal redegjøres for eventuelle arealmessige konsekvenser i anleggsperioden.

4.4 Støy

Tema/ beskrivelse	Utrekningsbehov
Forsvarets aktivitet vil medføre økt støy i områder rundt og inne på basen. Beregninger av flystøy eller støy fra annen aktivitet, gjennomføres i tråd med gjeldende beregningsmetodikk og i henhold til de føringer som er gitt i det norske regelverket for støy – T-1442/2016 legges til grunn for utendørs støy, og byggt teknisk forskrift til plan- og bygningsloven for støy innendørs. Konsekvensutredningen vil foreslå avbøtende tiltak.	• Støysonekart med angivelse av rød og gul sone skal utarbeides. • Vurdere antall berørte: Endring lokalt i antall støysensitive bygninger sammenliknet med dagens. • Vurdere støy i natur- og friluftsarealer som input til tema naturmiljø og nærmiljø og friluftsliv. • Vurdere støy i landbruksarealer som input til tema landbruk /reindrift. • Vurdere konsekvenser i anleggsperioden. • Enkeltbygninger skal vurderes med hensyn til støyreduserende tiltak og behov for eventuell innløsning. • Vurdering av utendørs og innendørs arbeidsplasser, samt behov for bygningstekniske tiltak og utforming/ plassering av nye bygninger inne på lufthavna og flystasjon.

4.5 Landbruk/ Reindrift

Tema/ beskrivelse	Utrekningsbehov
Forsvarets eiendom er omgitt av LNFR-områder på flere sider. Det landbruksmessige næringsgrunnlaget nærmest flyplassen er i hovedsak reindrift. Offentlig kartverk viser kalvings- og vårbeiteområder for rein. Et vårbeiteområde befinner seg rett sør for flyplassen (i Evenes kommune). I tillegg er arealene rundt flystasjonen, både i Evenes og Skånland kommuner vinterbeiteområde, og to flyttleier passerer nord og sør for flyplassen.	• Konsekvenser for reindrift innenfor plan- og influensområdet skal utredes. • Avklare hvorvidt støy medfører endret bruk i landbruks/reindriftsarealer i influensområdet. • Samlede virkninger av planer og tiltak innenfor reinbeitedistriktet skal vurderes.

4.6 Naturmiljø

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Temaet omfatter fysiske omgivelser med vekt på naturgitte forhold. Rundt Evenes flystasjon ligger flere verneområder der arealenes verdi og viktige funksjon for flora og fauna utgjør hele eller deler av verneformålet. Nautåa og Kjerkvatnet naturreservater ligger nord og vest for flystasjonen. Reservatene er registrert under Ramsarkonvensjonens avtaleverk, og derved et internasjonalt viktig våtmarksområde. Kvitforsvassdraget som omkranser lufthavnen er også vernet med hensyn på utbygging gjennom verneplan II (1980). Nordre deler av Langvatnet og Lavangsvatnet er i kraft av å være kalksjøer, omfattet av forskrift om utvalgte naturtyper. Forskriften omfatter også en mindre slåttemyr på bruket Solås i sørøstre del av planområdet. Ferskvannsfaunaen i de mange vannene er artsrik, og fuglefaunaen, særlig knyttet til vann og våtmark, er uvanlig rik og har stor verneverdi. Resipienter dvs. tiliggende vassdrag, er betydelig sårbare for forurensning. Forsvarets arealer har avrenning mot natur- reservatene. Innenfor stasjonsområdet er det registrert flere verdi-klassifiserte naturtypelokaliteter.	• Influensområde for deltemaet skal defineres • Konsekvenser for kjente forekomster av naturverdier innenfor Plan- og influensområdet skal vurderes, med særlig fokus på RAMSAR - områdene. Vurderingene skal benytte eksisterende kunnskap, samt supplerende befaringer med hensyn på potensiale for funn av spesielt verdifulle arter, jfr naturmangfoldlovens kap II. • Konsekvenser av eventuelle inngrep i verdisatte/ utvalgte naturtyper skal beskrives i hht naturmangfoldsloven. • Evt. fremmede arter må registreres. Tiltak for å forhindre spredning, spesielt under anleggsperioden, samt å fjerne eksisterende forekomster må gjennomføres. • Følgekonsekvenser av flyaktivitet/ forstyrrelse av fugl (støy og flybevegelser) utredes. • Konsekvenser av forurensende utslipp herunder baneavising må utredes. • Konsekvenser i anleggsperioden utredes.

4.7 Kulturminner og kulturmiljø

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Strategisk konsekvensutredning (SKU) konkluderte for Evenes flystasjon bl.a med: <i>Det er i og rundt flyplassområdet et stort potensial for funn fra Steinalder spesielt knyttet til innsjøer og gamle strandlinjer, i tillegg til samiske kulturminner knyttet til markesamisk reindrift.</i> <i>For Evenes-alternativet omfatter begrepet automatisk fredet også samiske kulturminner som er eldre enn 100 år. Områdene rundt flyplassen på Evenes har et stort innslag av samisk bosetning, men det foreligger ikke en endelig stadfesting av hvilke bygninger som er omfattet av fredning.</i> Det må med stor sannsynlighet påregnes behov for arkeologiske undersøkelser med markavdekking for å oppfylle undersøkelseskravet i kulturminnelovens §9. Slik undersøkelse må utføres i regi av Nordland fylkeskommune og Sametinget som betingelse for å kunne godkjenne reguleringsplanen. Omfanget er foreløpig ukjent.	• Influensområde for deltemaet skal defineres. Influensområdet for automatisk fredete kulturminner er begrenset til planområdet. • Potensialet for funn av hittil ikke kjente automatisk freda kulturminner inne på Forsvarets grunn og eventuelle nye adkomstveger må vurderes. • Oversikt over kjente kulturminner og kulturmiljøer med verdifastsetting skal vises på temakart. • Konsekvenser for kjente kulturminner innenfor og utenfor Forsvarets eiendom (Plan- og influensområdet) beskrives. • Mulig tap av kulturminner vurderes. • Konsekvenser for samisk kulturmiljø vurderes. • Konsekvenser i anleggsperiode utredes Metode: I tillegg til Håndbok V712; Riksantikvarens rettleder (rapport nr. 31-2003) om "Kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutgreiinger"

4.8 Landskap

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Temaet omfatter naturlandskap og kulturlandskap, og er særlig knyttet til de visuelle og opplevelsesmessige kvalitetene.	• Lokale og regionale landskapsverdier rundt Evenes flystasjon er beskrevet i Strategisk konsekvensutredning (SKU). Disse må gjennomgå og ev. suppleres. Influensområdet må defineres, og temakart skal utarbeides. • Nær- og fjernvirkninger skal beskrives og illustreres. • Aktuell metode: håndbok V712 og DN/RA: metode for landskapsanalyse i kommuneplan.

4.9 Nærmiljø og friluftsliv

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Temaene nærmiljø og friluftsliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i friluft knyttet til bolignære uteområder og naturområder. Flystasjonen er omgitt av LNFR-områder. Utbyggingen og endret aktivitet kan påvirke bruken av disse. <u>Nærmiljø</u> vil handle om aktiviteter og tilbud i både Evenes, Tjeldsund og Skånland kommuner som blir berørt av utbygging og endret aktivitet. <u>Friluftsliv</u> omfatter «aktiviteter i friluft i fritiden», og kan være knyttet til både bolig- og tettstedsnære områder til flystasjonen.	Støy i boligområder, på skoler, barnehager og i viktige uteområder og friluftsområder vil trolig være den viktigste problemstillingen. I analysen av nærmiljøet skal det vurderes hvordan tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet. - Influensområdet for nærmiljø og friluftsliv må defineres og vises på temakart. - Endringer i støybelastning fra flyvirksomhet beskrives, og vurderes om dette kan påvirke bruken av viktige nær- og friluftsområder. - Det må utredes om og hvordan tiltaket vil påvirke nærmiljøet tilknyttet boligområder, fritidsboliger, skoler, barnehager, sentrumsområde og frilufts- og turområder innenfor influensområdet. - Konsekvenser i anleggsperioden beskrives.

4.10 Infrastruktur, vegnett og transportsystem

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Forsvaret bruker det offentlige vegnettet til transport til og fra flystasjonen. Omfanget av transport, herunder trafikk tall som viser bruken/aktiviteten til og fra basen og hva dette vil generere av trafikk, vil bli belyst i reguleringsplanen. Pendlertrafikk vil utgjøre en viktig del av utredningsgrunnlaget. Utgangspunktet for utredningen er dagens situasjon, hvor eventuelle fremtidige behov for utbedringer påpekes. Forsvarets flyvirksomhet vil benytte eksisterende rullebane- og taxebanesystem. Samordnet driftsavtale for banesystemet planlegges inngått med Avinor.	- Basert på prognoser og planlagt aktivitet må det gjennomføres en etappevis beregning av vegtrafikken i området under anleggsperioden og etter ferdig utbygging. - Beregnete trafikk tall sammenholdes med dagens kapasitet på vegnett og kollektivtilbud. - Adkomstløsninger til Flystasjonen skal beskrives for anleggsperioden og for permanent situasjon, både for persontransport og anleggstrafikk.

4.11 Forurensning. Utslipp til vann og grunn

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Flystasjonen/Lufthavnen er i dag et område for Forsvaret og Avinor, som begge har hatt virksomhet som kan medføre at grunnen inneholder forurenset masse. Undersøkelser i regi av de to eierne både i grunnen og omgivende vassdrag frem til 2014 har vist	- Støv, utslipp og forurensning og kilder til dette skal beskrives. - Kjente utslipp av forurensning (f. eks forurenset vann, utslipp fra brannøving, avising, olje-/fuelsøl og uhell,

betydelig PFOS/PFOA forurensning, særlig omkring et gammelt og et nyere brannøvingsfelt som ikke lenger er i bruk. Forslag til tiltaksplan er oversendt Miljødirektoratet, som har sendt varsel om tiltak mht avrenning. Lufthavnsdrift krever bruk av kjemikalier (flyavising og baneavising). Det foreligger utslippstillatelse fra Fylkesmannen i Nordland for fly- og baneavising og brannøvingsplass. Økt aktivitet vil medføre mer kjemikaliebruk ved Evenes. På grunn av store vedlikeholdsutgifter ved bruk av Aviform vil Forsvaret vurdere bruk av alternative avisingsmetoder, herunder bruk av Urea. Disse forholdene medfører at det må utarbeides en ny utslippstillatelse	avfallsdeponier mm) skal beskrives. • Potensiale for ukjent forurenset grunn i aktuell byggegrunn skal vurderes, jfr. forurensningsforskriften kapittel 2. • Det skal redegjøres for hvilke deler av fremtidig virksomhet som gir risiko for akuttforurensning, og beredskapstiltak for dette. • Det skal redegjøres for hvordan tiltakshaver vil gjennomføre anleggsperioden mht å ivareta uhell. • Eventuelle aktuelle avbøtende tiltak skal beskrives.
--	---

4.12 Lokal og regional utvikling i tilknytning til tiltaket

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Hovednæringer i Evenes, Tjeldsund og Skånland kommuner i dag er offentlig (herunder Forsvaret) og privat tjenesteyting, handel, primærnæringer og bygge- og anleggsvirksomhet. Antall sysselsatte i Forsvaret vil øke med inntil 1000 personer (ansatte, befall og vernepliktige) etter at basen er etablert. Basert på utbyggingens omfang av nye arbeidsplasser i anleggsfase og i driftsfase, antas konsekvensene å kunne være betydelige for alle tre kommuner. Evenes, Tjeldsund og Skånland utgjør et felles bo- og arbeidsmarked med gjensidig pendling (influensområdet). Interaksjon med øvrige kommuner og byområder vil også være betydelig.	Det skal gis en vurdering av hvordan utbyggingen vil påvirke befolkningsutvikling, sysselsetting og stedsutvikling. • Beskrive influensområdet • Utarbeide prognoser for befolkningen i Evenes, Tjeldsund og Skånland, fordelt på aldersgrupper som effekt av etablering av Evenes flystasjon. Det må gjøres faglige begrunnede forutsetninger om tilflytting til kommunene og sannsynlig pendlingsaktivitet fra andre kommuner. • Med utgangspunkt i prognosene skal det gis en kort oppsummering av utfordringer kommunene Evenes, Tjeldsund og Skånland og Ofoten-regionen står overfor på kort og på lengre sikt. Det gis en enkel analyse av behovet for utbyggingsareal til boliger, næringsformål, offentlige tjenester og annen sentral infrastruktur knyttet til dette (skoler, barnehager). • Arealbruk og utbyggingsmønster: Det skal utredes hvordan utbyggingen påvirker føringer gitt i kommuneplaner og fylkesplan og om den kan påvirke framtidig utbyggingsmønster i regionen. Andre forhold som kan ha betydning for økonomisk aktivitet og sysselsetting i kommunene, skal vurderes. • Leveranser av varer og tjenester, samt sysselsettingseffekt i anleggsfasen skal vurderes.

	Verktøy: Pandamodellen (regional kryssløpsmodell eiet av fylkeskommunene og driftet av Sintef) Aktuell utredningshorisont bør være mot 2035, ca 10 - 12 år etter oppstart av driftsfasen. Det vil ta tid før arbeidsmarkedet fullt ut er klarert, pendling er stabil og befolkningsutviklingen «naturlig».
--	--

4.13 Befolkningens helse

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Tema helse er ikke beskrevet i Håndbok V712. Temaet vil knytte seg til hvordan utbyggingen av flystasjonen vil påvirke befolkningens helse. Hendelser som kan påvirke folkets helse er økt støy, nye vekstimpulser i kommunene både med et større tilfang på arbeidsplasser (antall og kompetansekrav), nye sosiale nettverk, og andre forhold som kan påvirke tjenestetilbudet og eller sosiale aktiviteter i kommunene. Det vil være ulik fokus på direkte berørte og indirekte berørte og på varigheten av påvirkning (kort/lang sikt).	Det vil være en sammenheng mellom konsekvenser for nærmiljø og helse. Vurdering av konsekvenser for helse skal, basert på erfaringer gjort fra tilsvarende utredninger for Ørland hovedflystasjon, omfatte; - Hvordan kan økt støy påvirke fastboende spesielt (og hyttefolket mer generelt), vurdert ut ifra temaene bomiljø/bokvalitet, sosialt nettverk/aktivitetsmuligheter, økonomi/arbeidsliv/utdanning og tjenestetilbud. - Hvilken påvirkning har støy og usikkerhet knyttet til situasjonen på kort og lang sikt på berørtes helse (stress, hjerte- og karsykdom) - Konsekvenser i anleggsperioden

4.14 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
ROS-analyse er et viktig tema for å redusere skader og risiko av uønskede hendelser. Uønskede hendelser som kan oppstå skal beskrives og vurderes. ROS-analyse er obligatorisk i alle reguleringsplaner. Forsvarsbygg utreder parallelt med dette en rekke sikkerhetsmessige forhold knyttet til flystasjonen. Disse forholdene vil i stor grad være sikkerhetsbelagt informasjon, som ikke kan innlemmes i en ROS analyse knyttet til reguleringsplanen.	Mulige uønskete hendelser innenfor/ i tilknytning til planområdet og planlagt virksomhet identifiseres og karakteriseres mht. sannsynlighet (frekvens) og konsekvens. Mulige tiltak, først og fremst forebyggende tiltak gjennom utforming av plan og bebyggelse, for å redusere risikoen vurderes. Aktuelle tema i analysen er: Naturskade (økt nedbør, grunnforhold, havnivåstigning), skade på sårbare omgivelser, kapasitet og skade på infrastruktur (forsyningssikkerhet) og risiko ved virksomhet på basen (brann, flystyrt/ nødlanding, trafikkssikkerhet, risiko i byggeprosess)

4.15 Konsekvenser i anleggsfasen

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Flystasjonen ligger i et område med liten annen aktivitet, utenom Harstad/Narvik lufthavn. Anleggsfasen vil skje over flere år selve anleggsaktiviteten forventes å foregå innenfor flyplassområdet. Anleggstraséer og -trafikk kan til dels ligge utenfor flyplassområdet og på offentlig veg. Fundamenteringsarbeidene med eventuelle sprengningsarbeider, spunting og masseuttak regnes som mest støyende del av anleggsaktiviteten.	Anleggsfasen utredes for de enkelte tema. I tillegg bør både generelle konsekvenser som følge av anleggsvirksomheten, og spesielle situasjoner som kan oppstå som følge av spesifikke anleggs-tekniske utfordringer, vind, drift og transport vurderes. • Støy, støv og sikkerhetsrisiko. For å få en vurdering av typiske støynivå og utsatte områder/ bygninger, gjennomføres støyberegninger for typiske faser i anleggsperioden. • Risiko knyttet til vind og vær. • Risiko knyttet til forurensning i anleggsfasen. • Negativ effekt på trafikkavvikling. Konsekvensene bør også vurderes i forhold til trinnvis utbygging.

4.16 Prissatte konsekvenser

Tema/ beskrivelse	Utredningsbehov
Tiltak på boliger som følge av støy. Fasadetiltak og innløsning. Støyutredningen, samt utredning av arealbruk og landbruk vil gi en vurdering av omfanget av avbøtende tiltak.	Denne delen av utredningen skal belyse de kostnadmessige konsekvensene av blant annet innløsning, støytiltak og eventuell infrastruktur.

5 PLANPROSESS

5.1 Planform

Forslag til reguleringsplan for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes blir utarbeidet som statlig reguleringsplan med konsekvensutredning.

Forsvarsdepartementet har vurdert alternative planprosesser, både bruk av gjeldende reguleringsplan, at kommunen utarbeider en ny reguleringsplan og at staten gjør det selv. Forsvarsdepartementet kom til at flere forhold taler for bruk av statlig plan:

- Behov for rask gjennomføring av planprosessen
- Planen berører to eller flere kommuner
- Interessesetninger mellom lokalt, regionalt og/eller nasjonalt nivå
- Interessesetninger mellom statlige myndigheter
- Lokal myndighet ønsker at staten overtar planprosessen

Spørsmålet om planprosess ble forelagt de tre kommunene Evenes, Tjeldsund og Skånland i møte den 26. januar 2017. Alle de tre kommunene valgte å uttale seg ved egne politiske vedtak om dette.

Kommunenes enstemmige vedtak er som følger:

Tjeldsund kommunestyre 1. februar 2017: *Tjeldsund kommune anbefaler bruk av statlig plan for regulering av Evenes flystasjon og eventuelle tilstøtende arealer. Dette begrunnes med potensiell kryssende statlige interesser, og behov for fremdrift i reguleringsprosessen.*

Evenes kommunestyre 8. februar 2017: *Evenes kommune anbefaler bruk av statlig plan for regulering av Evenes flystasjon og eventuelle tilstøtende arealer. Dette begrunnes med potensiell kryssende statlige interesser, og behov for fremdrift i reguleringsprosessen.*

Skånland kommunestyre 22. februar 2017, utdrag av uttalelsen: *Ut i fra det vi forstår, støtter Evenes kommune bruken av statlig plan. Etableringen på Evenes, er viktig også for Skånland kommune, og vi vil derfor støtte anmodningen om bruk av statlig plan for å på en forutsigbar måte gjennomføre tilretteleggingen på Evenes.*

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) var gjort kjent med kommunenes vedtak ved oversendelse av anmodning om statlig reguleringsprosess fra FD. Beslutning om bruk av statlig plan ble tatt av KMD i brev til FD av 28.3.2017.

5.2 Organisering

Utarbeidelse av reguleringsplan med KU for utbyggingen av Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes er en del av plan/utredningsarbeidet og prosjekteringen som Forsvarsbygg og Avinor skal gjennomføre.

I arbeidet med planprogram, reguleringsplan og KU er Forsvarsbygg på vegne av Forsvarsdepartementet ansvarlig for gjennomføringen av prosessene, herunder innsending av planprogram, annonsering og varsling av igangsatt planarbeid, organisere og gjennomføre samråd, og utarbeide og sende inn forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning. Forsvarsbygg er også ansvarlig for samarbeid og dialog med sektormyndigheter, interessenter og berørte parter.

Forsvarsbygg utfører sitt oppdrag i nært samarbeid med Avinor.

5.3 Medvirkning

Plan- og bygningsloven har formelle krav til medvirkning gjennom høring og offentlig ettersyn av reguleringsforslag, hvor lovmessige forpliktelser for annonsering, tilskrivning og offentlig utleggelse danner minimumskrav. Dette kan være tilstrekkelig i reguleringsplaner av mindre omfattende karakter med begrensede konsekvenser for omgivelsene.

For reguleringsplaner med vesentlige virkninger, dvs. planer som faller inn under forskrift om konsekvensutredninger, er det utvidete krav til medvirkning i form av høring og offentlig ettersyn også av planprogrammet.

Planmyndigheten skal også vurdere behovet for et offentlig møte som ledd i arbeidet med å fastsette planprogram.

Arbeidet med utbygging av Evenes flystasjon har stor offentlig interesse. Forsvarsbygg vil derfor vektlegge åpenhet og medvirkning, og legger opp til at det skal arrangeres åpne møter i flere av fasene i planprosessen.

Oversikt over beslutningsprosesser og anledning til å medvirke:

Sak	Krav i PBL	Tiltak	Målgruppe	Formål
Juni 2017				
Planprogram	Melding om at forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring til berørte parter.	Brev	Offentlige myndigheter	Orientering om planprogram og igangsatt planarbeid med KU
Reguleringsplan med KU	<u>Samtidig:</u> varsel om igangsatt planarbeid	Annonsering i flere aviser Åpne møter	Berørte parter Interessenter	
Juli 2017				
August 2017				
Sept. 2017				
Planprogram	Kopi av fastsatt planprogram skal sendes til de som har avgitt høringsuttalelse til forslag til planprogram.	Brev	Offentlige myndigheter, berørte parter, interessenter	Gjøre fastsatt planprogram kjent.
Okt-Des. 2017				
Reguleringsplan med KU	Samråd/medvirkning	Invitasjon Samrådsmøter	Off. myndigheter, berørte parter, interessenter	Orientering og dialog om forslag til reguleringsplan
Januar 2018				
Februar 2018				
Mars 2018				
Reguleringsplan med KU	Utleggelse av forslag til reguleringsplan med KU til offentlig ettersyn/høring (PBL § 12-10) Melding og kunngjøring.	Brev	Off. myndigheter, berørte parter, interessenter	Orientering om forslag til reguleringsplan med KU utlagt til offentlig ettersyn høring
		Annonse i aviser og på internett	Alle	Orientering om forslag til reguleringsplan med KU utlagt til offentlig ettersyn/høring
April 2018				

Sak	Krav i PBL	Tiltak	Målgruppe	Formål
Mai 2018				
Juni 2018				
Juli 2018				
August 2018				
Sept. 2018				
Reguleringsplan med KU	Melding om godkjent reguleringsplan med KU til berørte parter (PBL § 12-12)	Brev	Off. myndigheter, berørte parter, interessenter	Orientering om vedtatt reguleringsplan med KU (inkludert orientering om klageadgang)
Reguleringsplan med KU	Kunngjøring om godkjent reguleringsplan med KU (PBL § 12-12)	Annonse i aviser og på internett	Alle	Orientering om vedtatt reguleringsplan med KU (inkludert orientering om klageadgang)

5.3.1 Innspill til planprogrammet

Alle kan gi innspill til planprogrammet og senere planarbeid. Vi vil gjerne at de som er berørt av eller interessert i utbyggingen av Evenes flystasjon/lufthavn kommer med innspill.

Hva kan eller bør det gis innspill på til planprogrammet?

- Temaer som skal utredes i de neste planfasene
- Hvordan informasjon og medvirkning bør gjennomføres i senere planfaser

Når og hvordan ønsker Forsvarsbygg innspill?

- Ved varsel om planoppstart og høring av planprogrammet
- Høringsperiode og frist for innspill samt åpne møter blir annonsert i avisene Fremover og Harstad Tidene og på forsvarsbygg.no
- Innspillene bør være skriftlige, men på de åpne møtene er det mulig å gi muntlige innspill.

5.3.2 Åpne informasjonsmøter

Det er lagt opp til åpne informasjonsmøter i forbindelse med varsel om planoppstart og høring av planprogram, og høring av planforslaget.

Tid og sted for åpne møter i forbindelse med høring planprogram er allerede fastsatt og vil bli annonsert i lokalavisen:

22.6.2017 på Lavangseide grendehus kl 1730 - 1900 og på Tårstad grendehus kl 1930-2100.

Forsvarsbygg og Avinor vil også være tilgjengelig for spørsmål og innspill på en åpen kontordag den 23.juni 2017 kl 0900 – 1430 på rådhuset i Bogen.

5.3.3 Informasjon om planarbeidet

Informasjon om planarbeidet legges fortløpende ut på følgende nettside:

www.forsvarsbygg.no

I tillegg vil kunngjøringer og annonsering underveis i planprosessen legges ut i avisene Fremover og Harstad Tidene, og på disse nettsidene:

www.avinor.no

www.evenes.kommune.no

www.skanland.kommune.no

5.3.4 Samarbeid med berørte myndigheter

Det er registrert lokale, regionale og nasjonale verdier knyttet til naturmiljø, reindrift og delvis også kulturminner. Den videre prosessen vil avdekke om planlagt utvikling av området innebærer motstridende interesser med disse verdiene.

Regionalt planforum

Alle store arealsaker behandles vanligvis i regionale planforum i hvert fylke. Siden reguleringsplanen strekker seg over to fylker, Nordland og Troms, så er det ønskelig å gjennomføre felles regionale planforum med begge fylkene, berørte kommuner og sektormyndigheter. Dette planlegges avholdt i august 2017 i forbindelse med høring av planprogram. Ytterligere møter blir avholdt ved behov.

Kommunal referansegruppe

Det er opprettet en kommunal referansegruppe bestående av Evenes, Skånland og Tjeldsund kommuner. Deltakere i gruppen er representanter for politisk ledelse og administrasjonen. Det er allerede gjennomført flere møter med referansegruppen. Møter tas ved behov.

Hensikten med referansegruppen er:

- Forankre prosess og fremdrift i kommunene
- Drøfte hvordan en best kan sikre at medvirkning blir tatt vare på i en statlig planprosess
- Være diskusjonspartner på planinnhold og prosess
- Sikre innsyn og full åpenhet i prosjektet

Konsultasjoner med Sametinget

Prosjektet skal følge «Prosedyrer for konsultasjoner mellom statlige myndigheter og Sametinget». Konsultasjonene skal foregå i god tro og med målsetning om å oppnå enighet. Med utgangspunkt i Sametingets veileder deltar Sametinget med informasjon av betydning for planleggingen til planmyndighetene.

Forsvarsdepartementet har allerede gjennomført en innledende konsultasjon med Sametinget. Vi vil i samarbeid med Sametinget avtale hvordan den videre konsultasjon i planarbeidet skal forløpe.

Forslag

Förslag