

Forsvarsbygg  
Postboks 405 Sentrum  
0103 OSLO  
Norge

Vår ref.  
19/03352-2

Deres ref.  
2017/484-143/411

Vår dato:  
06.06.2019

Deres dato:  
12.04.2019

Vår saksbehandler:  
Elin Nybak,

---

## Harstad/Narvik lufthavn - Høring - Statlig reguleringsplan med konsekvensutredninger - Varsel om offentlig ettersyn og høring av reguleringsplan

### 1. INNLEDNING

Vi viser til beslutning om å legge ut statlig plan for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn til offentlig ettersyn. Frist for merknader er 7.6.2019.

Forsvarsbygg har over tid arbeidet med reguleringsplan for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Dette som konsekvens av Stortingets beslutninger i 2012 og 2016 om å legge fremskutt kampflybase (QRA) for F-35 og ny base for maritime patruljefly (MPA) på Evenes.

Foreslått reguleringsplan berører både Avinors arealer og Avinors virksomhet. Etableringen av QRA/MPA-base vil få stor påvirkning på lufthavndriften i utbyggingsfasen og i driftsfasen. Avinor har følgelig involvert seg i planprosessen i den grad det er blitt gitt anledning til det, og har tidligere kommet med en del merknader i prosessen.

Avinor konstaterer at viktige innspill som Avinor tidligere har kommet med ikke er tatt til følge og at flere tema etter vår vurdering ikke er tilstrekkelig utredet så langt i planprosessen.

Vedlagt følger reguleringsbestemmelsene med merknader fra Avinors side (rød tekst). Avinor har tidligere kommentert på reguleringsbestemmelsene og foreslått konkrete endringer i disse, med tilhørende kommentarer/merknader. Kun étt av Avinors seneste innspill har medført endringer i forslag til reguleringsplanbestemmelser. Dette gjelder punkt 8.3 siste kulepunkt. Avinor mener imidlertid at bestemmelsen fortsatt har en uheldig utforming.

### 2. FAKTISKE FORHOLD OG AVKLARINGER

I planbeskrivelsen punkt 1.2 (samt i temarapport Grunn og vannmiljø punkt 1.1) er det uttalt at Avinor kan ha behov for utvidelse av den sivile flyterminalen fra dagens 4 til 8 gates for større passasjerfly, et nytt driftsbygg med brannstasjon og eventuelt et nytt fraktbygg. Dette er tiltak som planlegges på lengre sikt for å møte framtidig trafikkutvikling. Ut over en utvidelse av bagasjehallen er p.t. ingen større tiltak besluttet.

Det er videre uttalt i planbeskrivelsen (punkt 1.2) at dagens avisningsløsning på sikt må erstattes med egen avisningsplattform. Dette er noe upresist. Dagens avisningsplattform har tilstrekkelig dimensjonering og kapasitet til å håndtere behovet for sivil drift fram til en større utbygging av terminalen er aktuelt. Det er imidlertid utfordringer knyttet til kapasiteten på kommunens spillvannsledning som medfører uønskede overløp fra avisningsplattformen, og Fylkesmannen har bedt Avinor om å utrede hvordan glykolholdig smeltevann kan ledes bort fra Langvatn.

### 3. RÅDIGHETSINNSKREKNINGER

I reguleringsplanen er det inntatt bestemmelser som har til hensikt å ivareta skjerming av militær virksomhet. Det er et behov Avinor har forståelse for. Forsvarsbygg har også besluttet å legge en begrensning på hvilke typer bygninger og virksomhet som kan etableres på den sivile lufthavna:

«3.1. Restriksjoner i arealbruk (Pbl § 12-7, 2)

*I delområdene SLA1 – SLA5 og BN og PP2 kan bygninger og anlegg ikke utføres på en slik måte at det gis mulighet for økt risiko, blant annet sikkerhetstruende virksomhet, for Forsvarets virksomhet. Alle søknadsppliktige tiltak skal forelegges Forsvarsbygg for uttalelse før godkjenning.»*

Reguleringsplanen er uheldig utformet hva gjelder restriksjoner i arealbruk. Reguleringsplanen skal fungere som styrings- og informasjonsverktøy og skal skape forutberegnelighet for grunneiere og brukere innenfor planområdet. Med bakgrunn i plandokumentene skal disse kunne sette seg inn i hvilke tiltak reguleringsplanen åpner for. Slik reguleringsbestemmelsen er formulert, legger den ytterligere begrensninger på gjennomføring av tiltak enn det som fremgår av plankartets angivelse av byggegrenser mv, uten at det er klarhet i hva begrensningene som følger av punkt 3.1 består i. Heller ikke planbeskrivelsen punkt 7.3 gir videre veiledning for hva bestemmelsene i punkt 3.1 i praksis innebærer av begrensninger.

En bestemmelse om restriksjoner i arealbruk er potensielt en inngripende bestemmelse. Dette i seg selv tilsier at rekkevidden av en slik bestemmelse må detaljeres nærmere i plankart og bestemmelser, slik at reguleringsplanen tilfredsstiller grunnleggende klarhetskrav, men også for å kunne fastslå om reguleringsbestemmelsens konsekvenser er tilstrekkelig utredet.

Vi stiller videre spørsmål ved om Forsvaret har gjort tilstrekkelige egne grep for å sikre viktige objekter mot innsyn gjennom lokalisering og bygningstekniske løsninger. Slik bestemmelsen framstår nå legges byrder av baseetablering på Avinor og andre aktører. Bestemmelsen fratrar etter vår vurdering, Avinor muligheten til å forvalte arealene på lufthavnen hensiktsmessig. Avinor er gitt et samfunnsoppdrag og denne bestemmelsen kan potensielt begrense dette oppdraget.

Når det gjelder den særskilte saksbehandlingsbestemmelsen som er foreslått i reguleringsbestemmelsene punkt 3.1, så vises til at nabovarslingsbestemmelsen i pbl § 21-3 vil være tilstrekkelig for å ivareta Forsvarets behov for uttalelsesmulighet for søknadsppliktige tiltak.

Bestemmelsen må også sees i sammenheng med at Forsvarets etablering på Evenes medfører en støybelastning som vil kreve fysiske støyskjermingstiltak, se under. Reguleringsplanens bestemmelser om tiltak må selvsagt ta høyde for at fysiske støyskjermingstiltak kan tillates.

### 4. STØY

En vesentlig bekymring for Avinor er knyttet til støy fra Forsvarets virksomhet.

Avinor var i oktober 2018 deltager i en målekampanje på Ørland hvor et av målene var å bestemme støynivået fra F35 hos en nabo til lufthavna. På grunn av uheldige omstendigheter omfattet ikke målingene støy fra F35. Det ble imidlertid målt støy fra F18, som trolig er det nærmeste man kommer støybildet fra F35. Måleresultatene viser en forskjell LAFmax – LASmax på 3,5 dB. Avinor foreslår derfor å benytte LAFmax i stedet for LASmax der disse er oppgitt. Følgelig vil man da kunne sammenlikne de beregnede støyverdiene mot grenseverdier i NS 8175 når det gjelder innendørs lydforhold i bygninger samt mot den tidligere grenseverdien i Arbeidstilsynets for å unngå hørselskade på LAFmax 110 dBA. Avinor har også et eget maksimalt støynivå i publikumsarealer på LAFmax 65 dB.

#### Utendørs støy

Støypåvirkning på parkeringsarealer og landside av terminalbygget (inngang/utgang) vil bli betydelig endret som følge av Forsvarets virksomhet. I temarapport Støy (27.03.2019) fremgår at avgang for QRA-oppdrag med etterbrenner vil kunne «*medføre et maksimalt lydnivå  $L_{p,AS,max}$  som overskrider 115 dB både utenfor fasader på eksisterende terminal og på områder hvor publikum ferdes*». Videre fremgår at  $L_{p,AS,max}$  115 dB er det lydnivået som er omtalt som grense for risiko for hørselskade. Dette er følgelig et tema som det er svært viktig at blir utredet tilstrekkelig før reguleringsplanvedtak fattes.

Arbeidstilsynets forskrift om støy på arbeidsplassen datert 22.06.1993 setter en grenseverdi for maksimalt støynivå LAFmax 110 dB for å unngå hørseltap. Forskriften har senere blitt oppdatert.

Det følger av Temarapport Støy at områdene som vil kunne få maksimalt lydnivå over LASmax 115dB – tilsvarende LAFmax 118,5 dB - er utenfor terminalens fasade mot rullebanen (vest og syd) og på publikums- og parkeringsområdet nord for terminalbygget (på Avinors eiendom).

For støypåvirkningen for passasjerer som går ut og inn av fly, er det i rapporten avgitt at disse kan skjermes for støypåvirkning ved rutiner for varsling, slik at ombordstigning og avstigning avventes under QRA-avgang. Her påpekes det at støyutredningen ikke har skissert hva slik rutiner kan bestå i. Dette må drøftes med blant annet flyselskap og handlere før man kan konkludere om utfordringene med støy kan løses på denne måten. Som alternativ er angitt etablering av tett tube for adgang til fly i berørte områder.

For støypåvirkningen for passasjerer på nordsiden av terminalbygget, er det angitt at støyeksponeringen ved inngangen og fortau langs terminalen kan skjermes/bygges inn, mens parkeringsarealene enten må bygges inn eller flyttes.

Rapporten synliggjør at utendørs støy må håndteres. Likevel fremgår på side 55 i Temarapport Støy:

*«Hva som er mest hensiktsmessige løsninger for både parkeringsområdet, inngang til terminal og ombordstigning/avstigning fra passasjerfly, vil ikke bli konkludert i denne konsekvensutredning, men må utredes mer detaljert senere.»*

Avinor er av den oppfatning at konkrete avbøtende tiltak skulle vært utredet, slik at virksomheten som reguleringsplanen skal åpne for, kan igangsettes uten at personer utsettes for støy som kan forårsake hørselsskade.

Forholdet er ikke tilstrekkelig hensyntatt i forslag til reguleringsbestemmelser. Reguleringsbestemmelsene knyttet til støy i punkt 3.4 synes ikke å omfatte støypåvirkning utendørs fra Forsvarets virksomhet. Dette synes imidlertid å være håndtert ved etablering av en hensynssone, se reguleringsbestemmelsene punkt 7.2 Hensynssone for støy.

#### *«7.2. Hensynssone for støy (Pbl § 12-7, 4)*

*I angitte hensynssone H290 vil sporadiske støyhendelser kunne gi risiko for hørselsskader. Det må gjennomføres tiltak for å forhindre hørselsskade i områder tilrettelagt for publikums og passasjerers ferdsel og opphold i sonen. For øvrig må sonen varsles med skilting.»*

Videre er det foreslått en rekkefølgebestemmelse i reguleringsbestemmelsene punkt 8.3 siste kulepunkt:

*«Det skal gjennomføres nødvendige tiltak for å forhindre risiko for hørselsskade for passasjerer mellom terminalbygg og fly og for ferdsel i parkeringsarealet på SLA5. Før permanente tiltak er gjennomført skal flyaktivitet utøves slik at maksimal støy i disse områdene ikke overstiger  $L_{pAS,max}$  115 dB, eventuelt må det iverksettes midlertidige forebyggende tiltak.»*

Her nevnes at rekkefølgebestemmelsen ikke angir en rekkefølge for gjennomføring av «nødvendige tiltak», og av denne grunn ikke er i samsvar med pbl § 12-7 nr 10. Bestemmelsen må

følgelig endres til at den støyende aktiviteten (F-35) ikke kan igangsettes før avbøtende tiltak er gjennomført.

Viktigst er imidlertid at de avbøtende tiltakene utredes fullt ut og at det følger av reguleringsplanen at Forsvaret som tiltakshaver ikke kan igangsette sine aktiviteter med F-35 før bestemte tiltak er gjennomført. Avinor mener det er helt nødvendig å avklare tiltak før reguleringsplanen vedtas.

Avinor kan ikke sette folks helse i fare når de oppholder seg på lufthavnen. Forsvarsbygg har etter vår vurdering ikke i tilstrekkelig grad synliggjort avbøtende tiltak, og har heller ikke innarbeidet de arealmessige konsekvenser av foreliggende støyberegninger i planen. I og med at forslaget til reguleringsplan ikke har utredet avbøtende tiltak på en forsvarlig måte, er det vårt syn at planforslaget ikke ivaretar den sivile lufthavna og driften av denne.

Videre må bestemmelsene om avbøtende tiltak sees i sammenheng med foreslått reguleringsplanbestemmelse punkt 3.1 som gir begrensninger i hvilke byggetiltak som kan oppføres. Det må være helt klart at reguleringsplanen åpner for innbygging av inngangsparti og fortau, samt av del av parkeringsarealet på SLA5. Forholdet synes også å forutsette en endring av plankartet, som ser ut til å inneholde byggegrenser for felt SLA3 som ikke kan opprettholdes, i tillegg til at det må synliggjøres at det ikke er byggegrenser på felt SLA5 (parkeringsområdet).

### *Innendørs støy*

Når det gjelder innendørs støy, så inneholder forslag til reguleringsbestemmelser punkt 3.4 bestemmelser om støytiltak på ny bebyggelse og eksisterende bebyggelse i planområdet, samt for eksisterende bebyggelse utenfor planområdet.

Avinor er av den oppfatning at bestemmelsen bør utformes som en rekkefølgebestemmelse for de tiltak som Forsvaret skal gjennomføre, slik at det fremgår klart av reguleringsplanen at det er Forsvaret som må forestå de nødvendige tiltak for å oppfylle aktuelle støykrav.

Bestemmelsen om støy i punkt 3.4 inneholder ingen forpliktelse til å utføre støytiltak på eksisterende bygningsmasse utenom for «forlegninger og rom med bo-/sovefunksjon». Dette innebærer at bestemmelsene ikke forutsetter at Forsvaret skal utføre støytiltak på Avinors bygningsmasse (f.eks. terminalbygning og administrasjonsbygning). Dette er ikke akseptabelt.

I Temarapport Støy side 14 er det uttalt følgende om støypåvirkning på innendørs arbeidsplasser:

*«Støybelastning for innendørs arbeidsplasser som følge av støy fra flyaktivitet vil bli vurdert i forbindelse med tiltaksutredningen i senere faser i prosjektet.»*

Dette er lite tilfredsstillende. Vi bemerker videre at det heller ikke er foreslått noen utredningsplikt som rekkefølgebestemmelse i reguleringsbestemmelsene, som sikrer at utredning må finne sted og følges opp av nødvendige fasadetiltak før bruk av F-35 kan igangsettes på Evenes. Slik reguleringsplanforslaget nå er utformet, så er dette ikke til hinder for at F-35 tas i bruk på Evenes, selv om arbeidstakere i eksisterende bygningsmasse vil kunne få en støypåvirkning i sitt arbeidsmiljø som er uakseptabel som følge av kampflyflyaktiviteten. Dette er ikke akseptabelt.

### *Oppsummering støy*

Avinor er bekymret for at det så langt ikke er gjort tilstrekkelige utredninger av støypåvirkningen fra Forsvarets virksomhet ved realisering av reguleringsplanen, og heller ikke konkretiserer hvilke avbøtende tiltak som må gjennomføres før F-35 tas i bruk, både for å avbøte utendørs og innendørs støy.

## 5. YTRE MILJØ

### *Utslipp til vann og grunn*

Miljøriskovurderingen knyttet til økt forbruk og utslipp av kjemikalier, forutsetter en rekke kostbare tiltak; både organisatorisk hos Avinors driftspersonell, men også anskaffelse av ny teknologi og maskinelt utstyr. Dette er forutsetninger som Avinor ikke har blitt gitt anledning til å uttale seg spesifikt om.

De aktuelle tiltakene skal sørge for at forbruket av kjemikalier skal ligge på et minimumsnivå, også etter Forsvarets etablering. Det er imidlertid ikke utført en vurdering av hvor mye og hvilke kjemikalier som må benyttes dersom strøsand ikke kan brukes. Tvert imot så uttales det i Miljøriskovurdering av avisningskjemikalier – tilleggsbelastning ved Forsvarets tilstedeværelse punkt 2.1.1:

*«Forholdet mellom bruk av strøsand og kjemikalier vil bli videre utredet i arbeidet med å etablere et optimalisert driftskonsept for Evenes lufthavn.»*

Avinor mener derfor miljørisikovurderingen ikke utreder de forhold som er realistiske, og at kjemikalieforbruket må forventes å øke mer enn det som ligger til grunn for miljørisikovurderingen.

Miljøriskovurderingen kan følgelig ikke legges uprøvd til grunn, og må følges opp av en vurdering hvor også betydningen av bruk av strøsand tas med i betraktningen.

Konsekvenser av utslipp fra underspyling av Forsvarets fly er heller ikke vurdert. Forholdet burde vært utredet i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, blant annet for å planlegge for avbøtende tiltak.

## 6. AVSLUTNING

Gjennomgangen over, samt innspillene til reguleringsbestemmelsene, viser at forslaget til statlig plan ikke er tilstrekkelig utredet. Inntrykket er at planarbeidet ikke har vært tilstrekkelig grundig. Reguleringsplanen fremstår videre som upresis på flere punkter, og gir ikke slik forutberegnelighet for eiere og brukere av eiendommer i planområde som må kunne forventes. Avinor innehar konsesjon, utslippstillatelse og sertifikater for lufthavnen etter annet lovverk, og de merknader vi har gitt er nødvendige for å sikre at vi kan forvalte disse tillatelsene.

Avinors faglige råd til planforslaget er at innspillene til ytterligere utredning og merknadene til bestemmelsenes utforming tas til følge før statlig plan vedtas.

Med vennlig hilsen  
Avinor AS

Knut Holen  
Sjef Nasjonale lufthavner

Dokumentet er godkjent elektronisk.

EVENES KOMMUNE

SKÅNLAND KOMMUNE

# REGULERINGSPLAN FOR EVENES FLYSTASJON OG HARSTAD/NARVIK LUFTHAVN, EVENES

REGULERINGSBESTEMMELSER for områderegulering

Vedtatt dato

Revidert dato

PlanID Evenes kommune:

PlanID Skånland kommune:

## 1. FORMÅL MED PLANEN

Hovedformålet med planen er å tilrettelegge for Forsvarets utvikling og bruk av Evenes flystasjon. Evenes flystasjon eies av Forsvaret, og omfatter ikke arealer for sivil luftfart.

For å sikre arealer for nødvendig samdrift mellom militære behov og sivil luftfart, omfatter planen også Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og et privat serviceareal i lufthavnens atkomstzone. Hovedtrekk i gjeldende regulering videreføres for disse områdene. For å sikre lufthavnoperatørens oppgaver **samfunnsoppdrag** innen sivil luftfart med utvidelsesmuligheter for terminalen, er det nødvendig å tilrettelegge for erverv at et areal fra et privat serviceområde.

Innenfor planområdet kan det oppføres bygninger, konstruksjoner eller anlegg nødvendige for Forsvarets aktivitet, samfunnets behov for sivil flyplassdrift på Evenes, og annen virksomhet i samsvar med planformål og med de begrensninger som følger av disse bestemmelsene.

## 2. REGULERINGSFORMÅL

Området reguleres til følgende formål:

### **Forsvaret (M1 – M5)**

Militær bebyggelse og anlegg (4001)

### **Samferdsel, (SV)**

**(veg tilsvarende Flyplassveien i reguleringsplan for Evenes lufthavn godkjent i 1992. Planen videreføres.)**

Det er uheldig med reguleringsplanbestemmelser som viser til tidligere reguleringsplan. Ved vedtakelse av ny reguleringsplan, vil historiske reguleringsplaner ikke lenger være gjeldende planer. Dette for at reguleringsplanen skal fremstå som et klart styringsverktøy. Innspillet gjelder flere punkter nedenfor.

Veg (2010)

#### **Samferdsel, (SV, SF)**

**(veg og fortau, tilsvarende KV og GG2 i reguleringsplan for Evenes serviceområde, godkjent i 2015. Planen med bestemmelser videreføres.)**

Veg (2010), fortau (2012)

#### **Samferdsel, område for luftfart (SSL)**

**(tilsvarende L1 i reguleringsplan for Evenes lufthavn vedtatt 1992. Planen videreføres.)**

Landings- og taxebaner (2031)

#### **Samferdsel, SLA 1 – SLA 5**

**(tilsvarende T1 - T3, T5, T6 i reguleringsplan for Evenes lufthavn godkjent 1992. Planen med bestemmelser videreføres.)**

Områder for terminal, adm., verksteder, hangarer, parkering for sivil luftfart (2033)

#### **Samferdsel, SPP**

**(tilsvarende parkeringsområde PP2 i reguleringsplan for Evenes serviceområde, godkjent i 2015. Planen med bestemmelser videreføres.)**

Parkering (2082)

#### **Byggeområde BN**

**(tilsvarende byggeområde næring N1 i reguleringsplan for Evenes serviceområde, godkjent 2015. Planen med bestemmelser videreføres)**

Næringsvirksomhet (1300)

#### **LNF-områder, NL**

**(Naturvernområde tilsvarende strandsoneområdet i V1 i reguleringsplan for Evenes lufthavn godkjent 1992. Planen videreføres.)**

Naturvernområde (5300)

#### **Hensynsoner**

Buffer mot tilgrensende naturvernområder (H560)

Støysone (H290).

### **3. FELLESBESTEMMELSER**

Fellesbestemmelsene gjelder for hele planområdet. I tillegg gjelder egne bestemmelser som angitt i bestemmelsene for de enkelte områdene.

For eksisterende bebyggelse utenfor planområdet som berøres av aktivitet innenfor planområdet på en måte som gir grunnlag for tiltak iht. retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) er det gitt egne bestemmelser.

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

I delområdene SLA 1- SLA 5 og BN og SPP kan det ikke iverksettes tiltak som kan gi mulighet for økt risiko, blant annet sikkerhetsstruende virksomhet<sup>1</sup>, for Forsvarets virksomhet. Alle søknadspliktige tiltak skal forelegges Forsvarsbygg for uttalelse før godkjenning.

**Bestemmelse om ev. restriksjoner i arealbruk bør fremgå under det enkelte feltet/planformålet. Det vises til særlig kommentar om punkt 3.1 i uttalelsen.**

### **3.2. Krav til bebyggelse og anlegg (Pbl § 12-7, 2)**

#### Rullebanens høyderestriksjonsflater

Innenfor planområdet gjelder de høyderestriksjonsflater som er angitt i restriksjonsplan (tegning ENEV-P-08) for Harstad/Narvik lufthavn, jf. EASA regelverk CS ADR-DSN, Chapter H og J, gjeldende fra 08.12.2017. Det må ikke etableres bygg, påbygg, anlegg eller andre tiltak som gjennomtrenger høyderestriksjonsflatene. Dette omfatter også midlertidige tiltak. Vegetasjon skal holdes under hinderflatene.

#### Restriksjonssoner rundt radionavigasjonsanlegg

Innenfor planområdet gjelder de restriksjonssoner rundt radionavigasjonsanleggene som er angitt på tegning ENEV-P-09 for Harstad/Narvik lufthavn, jf. § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste, BSL G 6-1 av 27.06.2011. Forut for etablering av bygg, påbygg eller anlegg innenfor navigasjonsanleggenes restriksjonssoner, må det gjennomføres en radioteknisk vurdering av tiltaket. Det skal ikke gis igangsettingstillatelse for tiltak før det foreligger positiv radioteknisk vurdering. Dette omfatter også midlertidige tiltak, som bruk av kraner. Søknad om radioteknisk vurdering sendes til Avinor Flysikring AS. Med søknaden må det følge koordinatfestet situasjonsplan, fasadetegninger, tegninger av tak og informasjon om materialvalg.

#### Turbulensvurderinger

Større bygg, anlegg, massedeponi, mv. som vil få en høyde over rullebanen som er større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse, må forelegges Avinor for eventuell godkjenning. Dersom tiltaket ligger på terreng som er lavere enn rullebanen, skal tiltaket forelegges Avinor dersom det i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Dersom Avinor finner at det er nødvendig med en mer detaljert turbulensanalyse, skal tiltakshaver besørge og bekoste slik analyse fra anerkjent leverandør, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) samt AMC1 ADR.OPS.B.075. Dersom Avinor ikke godkjenner tiltaket, kan tiltakshaver påklage beslutningen til Luftfartstilsynet. Klagen skal sendes via Avinor.

#### Farlig eller villedende belysning

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken skal det utarbeides en belyningsplan for bebyggelsen og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.

Nødvendig sikkerhetsgjerd med inspeksjonsveg kan oppføres innenfor planområdet.

---

<sup>1</sup>Jf. Sikkerhetsloven § 1-5 (1) nr 4.



### **3.3. Overvannshåndtering (Pbl § 12-7, 3)**

Alle systemer for overvannshåndtering skal dimensjoneres for vannføring tilsvarende 20 % overskridelse av 200 års nedbørintensitet.

Overflatevann og spillvann for nye bygg og anlegg skal separeres og ikke forurenset overflatevann føres til resipient.

### **3.4. Støy (Pbl § 12-7, 3)**

Retningslinje T-1442/2016 legges til grunn for planlegging av ny bebyggelse og for vurdering av støy for eksisterende bebyggelse.

#### Innenfor planområdet

For ny bebyggelse skal innendørs lydnivå tilfredsstillende lydklasse C i NS 8175:2012.

For eksisterende forlegninger og rom med bo-/sovefunksjon skal innendørs lydnivå tilfredsstillende lydklasse D angitt i NS 8175:2012. For disse bygninger skal lydklasse C søkes oppnådd der dette ansees praktisk mulig både mht. rene bygningstekniske forhold og innenfor et forsvarlig kost nytte - forhold.

#### Utenfor planområdet

For eksisterende helårsboliger, barnehager, utdanningsinstitusjoner og helseinstitusjoner utenfor planområdet; som har lydnivå fra flyaktiviteten utenfor fasader over grenseverdier i T-1442/2016 tabell 3, skal det vurderes behov for støyreducerende fasadetiltak. Innendørs lydnivå fra flyaktiviteten i disse bygningene skal overholde grenseverdier i NS 8175 klasse C. Der dette ikke er mulig ut fra bygningstekniske forhold eller et forsvarlig kost-nytte forhold, skal lydklasse D angitt i NS 8175 overholdes.

Støytiltak utenfor planområdet skal være slutført innen 31.12.2023

Bestemmelsen burde utformes som en rekkefølgebestemmelse for de tiltak som Forsvaret skal gjennomføre, slik det fremgår klart av reguleringsplanen at det er Forsvaret som må forestå de nødvendige tiltak for å oppfylle aktuelle støykrav.

Det etterlyses bestemmelse om støysisolering av eksisterende næringsbygg (terminal- og administrasjonsbygg).

## **4. OMRÅDER FOR FORSVARET**

### **4.1. M1- Administrativt område (Pbl § 12-7, 1, 2)**

Område for Forsvarets virksomhet. Innenfor området tillates også oppført bygg for kombinert militært og sivil bruk.

### **4.2. M2, M3, M4, M5 – Operativt område (Pbl § 12-7, 1, 2)**

Innenfor området tillates oppført bygninger og anlegg for militær bruk. Form, høyde og bruksformål på ny bebyggelse skal ta hensyn til tilgrensende naturvernområder. Bygg skal ikke plasseres nærmere naturvernområder enn 50 m. Område for Forsvarets virksomhet inkluderer lasting/lossing og lagring av eksplosiver.

Innenfor M2 kan det anlegges plattform for avising av militære og sivile fly. Plattformen kan anlegges delt mellom M2 og SSL (flyoperativt område).

Innenfor M5 tillates oppført plattform, taxebaner og hangar med tilhørende funksjoner for maritime overvåkingsfly.

#### 4.3. Søknad og dokumentasjon (Pbl § 12-7, 1, 2)

Vedkommende militære myndighet skal påse at område, anlegg eller byggverk unntatt søknadsplikt iht. pbl § 20 - 4 overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av plan- og bygningsloven.

Bygg, anlegg og konstruksjoner skal søkes plassert slik at Forsvarets behov for å unngå varig, skjult innsyn til Forsvarets anlegg fra øvrige felt ivaretas, jfr planbestemmelsene punkt 3.1.

Ved søknad om tiltak for nye bygg skal følgende dokumenter vedlegges søknaden og det skal redegjøres for hvordan tiltaket forholder seg til disse:

**Illustrasjonsplan** som skal vise nye tiltak i en helhetlig sammenheng innenfor områdene angitt som forsvarsformål, herunder bygninger, anlegg og konstruksjoner, grønnsstruktur, veier og plasser, samt restriksjons- og eventuelle hensynssoner.

**Formingsveileder** som skal vise prinsipper for formgivning av bebyggelse og uteområder, beplantning, skjøtsel, belysning, skilting, materialbruk og fargevalg.

**Miljøoppfølging bygg** som skal vise hvordan miljømål og -krav er innarbeidet og hvordan dette skal følges opp under kontrahering, bygging og drifting av tiltaket.

#### 4.4. Parkering (Pbl § 12-7, 7)

Bilparkering anlegges som vist på illustrasjonsplan. Det skal legges til rette for lading av el-biler.

#### 4.5. Miljøoppfølgingsplan for ytre miljø (Pbl § 12-7, 12)

Miljøoppfølgingsplan for ytre miljø skal utarbeides og følges av tiltakshaver, og vedlegges reguleringsplanen. Miljøoppfølgingsplan for ytre miljø skal vise hvordan miljømål og -krav innarbeides og følges opp under prosjektering, kontrahering, bygging og drift av nye bygninger og anlegg.

Miljøoppfølgingsplanen skal bl.a. omfatte følgende forhold:

- Vegnett og transportsystem, herunder anleggstrafikk
- Støy
- Utslipp til luft, vann og grunn
- Naturmiljø
- Materialvalg
- Energibruk
- Landskap
- Avfallshåndtering

Miljøoppfølgingsplanen skal også omfatte nødvendige oppfølgende undersøkelser for de enkelte temaer.

Som en del av Miljøoppfølgingsplanen skal det bl.a.

- beskrives rutiner for varsling av større øvelser og planlagt avvik fra det normale øvingsmønsteret.

- Utarbeides et eget Miljøprogram for hvert enkelt byggeprosjekt (del-MOP).

#### **4.6. Dialog mellom Forsvaret og landbruks- og reindriftsnæringen**

Forsvaret skal opprette et egnet forum for gjensidig informasjon mellom reindriftsnæring/landbruk og Forsvaret.

### **5. SAMFERDSELSANLEGG**

#### **5.1. SSL - Flyoperativt område (Pbl § 12-7, 1, 2)**

Område for anlegg av landings- og taxebaner og flyoppstilling. Innenfor området tillates kun oppført bygg og anlegg i tilknytning til flyoperativ drift, herunder plattform for avising av militære og sivile fly. Plattformen kan anlegges delt mellom SSL og M2 (militært område).

Innenfor området kan også etableres infrastruktur som veier, sikkerhetsgjerde, navigasjonsutstyr mv.

#### **5.2. SLA1- SLA5 – Område for lufthavn (Pbl § 12-7, 1, 2)**

Arealbruk

Trafikkområdet kan benyttes til lufthavn, det vil si annet trafikkareal for fly, samt tilhørende bygninger, atkomstveier, bilparkering og andre anlegg tilknyttet lufthavnens virksomhet og til beredskapsmessige og operative behov. T6/SLA5 skal benyttes til atkomst landside og parkering. T6 er feltbetegnelse iht reguleringsplan som skal oppheves. Forvirrende med to sett med feltbenevnelser.

Byggegrenser

Bygninger skal ligge innenfor de viste byggegrensene. Utenfor byggegrensene kan det tillates passasjerbroer og andre anlegg nødvendig for betjening av flyene samt mindre bygninger eller anlegg for navigasjonsinstrumenter, nærforsvar o.l. som er avhengig av slik lokalisering.

Bebyggelsens utforming, materialvalg m.v.

Planmyndigheten skal ved behandling av byggemelding påse at bebyggelsen får en god form og materialbehandling, og at bygninger i samme byggeflukt eller gruppe får en harmonisk utforming.

### **6. EVENES SERVICEOMRÅDE**

#### **6.1. Byggeområde for næring, BN (PBL §12-7, nr 1).**

Største tillatte utnyttelsesgrad er påført plankartet.

Bygningene kan ha saltak eller flatt tak og byggehøyde skal ikke overstige 7 meter.

#### **6.2. Parkering SPP (PBL §12-7, nr 7)**

På tilliggende areal regulert til parkering, skal avsettes nødvendige parkeringsplasser for bygningens behov i samsvar med kommunens bestemmelser.

#### **6.3. Veg SV (PBL §12-7, nr 7, 10)**

Frisiktsoner skal være fri for vegetasjon og sikthindrende gjenstander i en høyde på 0,5 m over planet.

Opparbeidelse av trafikkarealer i tilknytning til rv 833 skal skje etter detaljerte byggeplaner som skal godkjennes av Statens vegvesen. Byggeplaner skal utarbeides iht. håndbok 139.

#### **6.4. Fortau SF (PBL §12-7, nr 14)**

Gangveien mellom fortauet, som kommer fra terminalbygningen, og parkeringsplassen er offentlig og skal ha universell utforming. Gangveiens plassering fremgår av reguleringsplan for Evenes Servicesenter, vedtatt 02.07.2015

## **7. HENSYNSONER**

### **7.1. Hensynssoner for naturverdier (Pbl § 12-7, 6)**

I angitte hensynssone H560 for naturvernområder skal det ikke foretas unødige anleggs- eller bygningsmessige inngrep. Innen hensynsonen er det tillatt å oppføre sikringsgjerde samt tiltak knyttet til lufthavnens beredskapsmessige og operative behov. Bygg og anlegg utenfor hensynsonen skal utføres slik at anlegget og tilhørende infrastruktur ikke medfører skade eller forurensning på hensynsonen, og at grunnvannstanden i hensynsonen ikke endres.

### **7.2. Hensynsone for støy (Pbl § 12-7, 4)**

I angitte hensynsone H290 vil sporadiske støyhendelser kunne gi risiko for hørselskader. Det må gjennomføres tiltak for å forhindre hørselskade i områder tilrettelagt for publikums og passasjerers ferdsel og opphold i sonen. For øvrig må sonen varsles med skilting.

**Se merknad til rekkefølgebestemmelse. Tiltaksplikten bør konkretiseres.**

## **8. ANLEGGSFASEN**

### **8.1. Miljøhensyn i anleggsfasen (Pbl § 12-7, 3)**

For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442/2016, legges til grunn.

Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om tiltak. Planen skal vise hvordan Miljøoppfølgingsplan for ytre miljø følges opp og herunder redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, renhold, støvdemping og støyforhold.

### **8.2. Krav til dokumentasjon (Pbl § 12-7, 3)**

Driftsplan som angir hvordan gravemasser og tilkjørte masser skal disponeres innenfor planområdet skal vedlegges søknad om tiltak. Denne planen skal inkludere plan for deponering og mellomlagring av masser og plan for gjenbruk av masser og avslutningsplan for større masseuttak.

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

- Før tiltak i M1 – M5 samt tiltak som utføres av/for Forsvaret for Forsvarets virksomhet kan tillates, skal Miljøoppfølgingsplanen (MOP) være ferdigstilt og inngå som grunnlag for utbygging. Den aktuelle del-MOP skal vedlegges alle entreprenørkontrakter.
- Dersom gjenstander, konstruksjoner eller andre funn oppdages i forbindelse med gravearbeid, skal arbeidet stanses omgående og kulturminnemyndighet underrettes, jmf. Lov om kulturminner, § 8 2. ledd.

- For terrenginngrep i forurenset grunn skal det utarbeides tiltaksplaner, jfr forurensningsforskriften kap 2. Dersom gjenstander, konstruksjoner eller andre funn som kan medføre forurensning oppdages i forbindelse med gravearbeid, skal arbeidet stanses omgående og lokal forurensningsmyndighet underrettes, jmf. Lov om forurensning, § 40.
- Gang-/sykkelveg eller fortau langs rv 833 fra avkjøring flystasjonen til den sivile terminalen må gjennomføres innen flystasjonen tas i ordinært bruk, senest innen 31.12.2022
- Det skal gjennomføres nødvendige tiltak for å forhindre risiko for hørselskade for passasjerer mellom terminalbygg og fly og for ferdsel i parkeringsarealet på SLA5. Før permanente tiltak er gjennomført skal flyaktivitet utøves slik at maksimal støy i disse områdene ikke overstiger ~~LpAS, max 115dB,~~ nivåer som kan medføre risiko for hørselskadelig støy, eventuelt må det iverksettes midlertidige forebyggende tiltak.

Bestemmelsen bør utformes slik at konkrete angitte støyavbøtende tiltak må være ferdigstilt før lufthavnen tas i bruk til jagerfly.

Tiltakene bør konkretiseres slik at det avklares på plannivå at det skal etableres overbygg over inngangsparti og fortau og deler av parkeringsanlegg, og at dette skal utføres av Forsvaret før jagerflytrafikk.