

**SAKSFRAMLEGG****Saksbehandler: Knut Berg**

| <b>Saksnr</b> | <b>Utvalg</b>                 | <b>Møtedato</b> |
|---------------|-------------------------------|-----------------|
| 14/5          | Planutvalget - Ørland kommune | 22.05.2014      |
|               | Planutvalget - Ørland kommune |                 |

**Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland flystasjon  
- 1. gangs behandling****Vedlegg:**

- 1 Forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning
- 2 Plankart 14.1.13
- 3 Forslag til reguleringsbestemmelser for Ørland flystasjon, datert 05.05.14
- 4 Planbestemmelser
- 5 Planbeskrivelse
- 6 Illustrasjonsplan foreløpig
- 7 Temautredning 01 støy (2)
- 8 Temautredning 2 arealbruk, lokal og regional utvikling
- 9 Temautredning 3 landbruk
- 10 Temautredning 04 befolkningens helse og trivsel
- 11 Temautredning 5 nærmiljø og friluftsliv
- 12 Temautredning 6 transport
- 13 Temautredning 7 naturmiljø
- 14 Temautredning 8 kulturminner og kulturmiljø
- 15 Temautredning 9 landskap og lokalklima
- 16 Temautredning 10 grunn og vannforurensning
- 17 Temautredning 11 nedfall fra fly
- 18 Temautredning 12 energi (1)
- 19 Temautredning 13 anleggsfasen (2)
- 20 Temautredning 14 risiko- og sårbarhetsanalyse
- 21 Tilleggsnotat nr. 01- Areal spørsmål, datert 29.04.14, revidert 29.04.14
- 22 Tilleggsnotat nr. 02 - Anleggstrafikk (foreløpig), datert 29.04.14
- 23 Tilleggsnotat nr. 03 - Vannforsyning
- 24 Tilleggsnotat nr. 04 - Alt. 2 Støy ved 2 varianter av avgangstracé i sydvest, datert 24.02.14
- 25 Tilleggsnotat nr. 05 - Utdyping av støykonsekvenser, datert 29.04.14
- 26 Tilleggsnotat nr. 06 - Lavfrekvent lyd og vibrasjoner, datert 29.04.14
- 27 Tilleggsnotat nr. 07 - Konsekvens av å fly dagens flymønster med nye kampfly, datert 29.04.14
- 28 Tilleggsnotat nr. 09 - Restriksjonssoner, datert 29.04.14
- 29 Tilleggsnotat nr. 11 - Masseuttak innenfor planområdet, datert 29.04.14
- 30 Brev av 27.02.14 fra Fylkesmannen med tilbakemelding på temarapport støy
- 31 Svar på brev fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

## ***Innholdsfortegnelse***

|          |                                                                 |             |
|----------|-----------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>A</b> | <b>Sakens bakgrunn og innhold</b>                               | <b>Side</b> |
|          | • Reguleringsplanens betydning for samfunnsutviklingen i Ørland | 3           |
|          | • Kort innledning til planforslaget                             | 3           |
|          | • Fastsettelse av planprogram                                   | 4           |
|          | • Forhold til kommuneplanens arealdel                           | 5           |
|          | • Planprosessen                                                 | 5           |
|          | • Forslag til reguleringsplan                                   | 5           |
| <b>B</b> | <b>Konsekvensutredninger (KU)</b>                               |             |
|          | • Temautredning støy                                            | 6           |
|          | • Temautredning arealbruk, lokal og regional utvikling          | 13          |
|          | • Temautredning landbruk                                        | 14          |
|          | • Temautredning befolkningens helse og trivsel                  | 24          |
|          | • Temautredning nærmiljø og friluftsliv                         | 26          |
|          | • Temautredning transport og infrastruktur                      | 27          |
|          | • Temautredning naturmiljø                                      | 29          |
|          | • Temautredning kulturminner og kulturmiljø                     | 30          |
|          | • Temautredning landskap og lokalmiljø                          | 32          |
|          | • Temautredning grunn- og vannforurensning                      | 33          |
|          | • Temautredning nedfall fra fly                                 | 35          |
|          | • Temautredning energi                                          | 35          |
|          | • Temautredning anleggsfasen                                    | 37          |
|          | • Temautredning risiko- og sårbarhetsanalyse                    | 40          |
| <b>C</b> | <b>Reguleringsbestemmelser</b>                                  |             |
|          | • Generelt                                                      | 41          |
|          | • Rekkefølgebestemmelser                                        | 43          |
|          | • Sanksjoner                                                    | 44          |
| <b>D</b> | <b>Utbyggingsavtaler</b>                                        |             |
|          | • Generelt om utbyggingsavtale                                  | 45          |
|          | • Bruk av utbyggingsavtale i Ørland                             | 45          |
|          | • Utbyggingsavtale med Forsvarsbygg                             | 45          |
|          | • Tiltak i utbyggingsavtale med Forsvarsbygg                    | 46          |
|          | • Samarbeidsavtale med Staten                                   | 47          |
| <b>E</b> | <b>Oppsummering og videre behandling av planen</b>              |             |
|          | • Konsekvenser ved gjennomføring av planen                      | 48          |
|          | • Arealet i nord                                                | 49          |
|          | • Støykrav                                                      | 49          |
| <b>F</b> | <b>Rådmannens innstilling</b>                                   | 49          |

## A. Sakens bakgrunn og innhold

### 1.0 Reguleringsplanens betydning for samfunnsutviklingen i Ørland.

Det var stor glede i ørlandssamfunnet da Stortinget i juni 2012 vedtok å legge Norges kampflybase til Ørland hovedflystasjon (ØHF). Ørland kommune har ønsket kampflybasen velkommen fordi den representerer ønskede vekstmuligheter for lokalsamfunnet.

Storingsvedtaket innebærer at Ørlandsamfunnet vil endres fremover, og går inn i en periode med vekst og utvikling. Prognoser viser en relativt sterk befolkningsøkning og næringsutviklingsmuligheter der Ørland vil bli et viktigere knutepunkt for utvikling i regionen. Dette er framtidsutsiktene og utgangspunktet for kommunens kommende kommuneplanperiode 2013-2026.

Som følge av kampflybasevedtaket, og de muligheter den bringer, har kommunen satt seg mål om 35 % befolkningsvekst frem mot 2026. Strategier for hvordan kommunen skal lykkes med en så stor befolkningsvekst er lagt gjennom vedtatte planstrategi og planprogram. Unge voksne, barn og eldre er aldersgruppene det forventes vekst i. Samtidig med veksten er det viktig at kommunen ivaretar de innbyggerne som allerede bor i kommunen, og sørger for at Ørland også fremover er et attraktivt bosted for dem.

Selv om Ørland kommune har mange ti-år med erfaring som vertskap for ØHF bringer etableringen av kampflybasen nye utfordringer som kommunen ikke har høstet erfaring med tidligere. Skal kommunen lykkes med å ta ut utviklingspotensialet og å redusere ulempene er det helt nødvendig å ha klare mål og strategier å styre utviklingen etter. Kommunens strategiske valg skal gi Ørland en utvikling der potensialet for vekst tas ut samtidig som utfordringer reduseres til det minimale. Gjennomgående satses det på en utvikling der kommunen skal være et attraktivt bosted med næringsvekst, og der folkehelseperspektivet og miljøhensyn ligger til grunn for kommunens veivalg. Kommunens foreslåtte strategiske retning fram mot 2026 er å:

- *Skape et attraktivt bosted med bolyst for en økende befolkning.* I dette ligger at kommunen skal utvikle en attraktiv og bærekraftig kystby Brekstad, tilby et variert botilbud, skape et rikt kulturliv og sørge for god infrastruktur og kommunikasjon.
- *Ha folkehelse som grunnleggende verdi.* Dette innebærer å skape en trygg og inkluderende oppvekst for unge ørlendinger. Ha et fremtidsrettet tjenestetilbud rettet mot aldersgrupper der veksten blir størst. Se på nye Ørlendinger som ressurs for Ørland og skape interesse for idrett, og legge til rette for frivillige lag og organisasjoner.
- *Ha en aktiv næringslivssatsing* gjennom å satse på Kunnskapsbasert og fremtidsrettet næringslivsutvikling, være node i regionalt samarbeid om næringsutvikling og å skape omstilling i landbruksnæringen.
- *Være foregangskommune i miljøetsatsing og klimatilpassing.* Ta vare på og legge til rette viktige natur- og landskapsområder, planlegge og utvikle Ørland for klimaendring og være foregangskommune i bruk av miljø- og klimavennlige løsninger.

### 2.0 Kort innledning

Stortinget vedtok i 2009 innkjøp av nye kampfly F-35. Etter omfattende utredningsarbeid vedtok Stortinget 14. juni 2012 at de nye kampflyene F-35 skal stasjoneres på Ørland. Det forutsettes at de nye kampflyene skal innføres i løpet av perioden 2017 - 2024.

Stasjonering av nye kampfly vil føre til en vesentlig utbygging på Ørland flystasjon. Den nåværende virksomheten med dagens F-16 fly skal opprettholdes mens utbyggingen på flystasjonen pågår. Alle F-16 fly som i dag er stasjonert i Bodø skal gradvis overflyttes til

Ørland, og de første flyene vil bli overflyttet i 2016. Etter at det er opprettet en styrke med nye F-35, vil F-16 flyene bli utfaset.

Det er på Ørland flystasjon planlagt oppføring av nye bygninger på til sammen ca. 40-45 000 kvm. I tillegg kommer ombygging og modernisering av ca. 25 000 kvm eksisterende bygningsmasse, samt infrastruktur og rullebaneforlengelse. Dette er 1. etappe i en langsiktig utvikling av Ørland flystasjon. Det er i tillegg skissert ytterligere utbygginger. Bygge- og anleggsarbeidene vil i hovedsak pågå fram til ca. 2020.

Antall ansatte på Ørland flystasjon vil dobles etter utbyggingen. I tillegg vil det være et betydelig antall personer som vil være involvert i forbindelse med selve utbyggingen. Dette vil få konsekvenser for lokalsamfunnet. Forsvarsbygg har derfor utredet prognoser for befolkningsutviklingen i regionen og synliggjøring av pendlingsaktivitet fra andre kommuner som følge av etableringen. Videre har Forsvarsbygg gitt en analyse av behovet for nye boliger, offentlige tjenester, infrastruktur m.m. som følge av den økte aktiviteten.

Hvilke muligheter og synergieffekter som etableringen av kampflybasen vil gi for kommunen og regionen er også et viktig tema i pågående kommuneplanprosess. Som grunnlag for disse vurderingene har konsulentfirmaet Rambøll, etter oppdrag fra Ørland og Bjugn kommuner, gjennomført en demografisk analyse og belyst hvilke utfordringer kommunene står overfor. I tillegg vil foreliggende temautredninger også være viktige bidrag i kommuneplanarbeidet.

### **3.0 Fastsettelse av planprogram**

Utbygging av Ørland flystasjon er et omfattende tiltak. Det er krav om utarbeidelse av reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens § 12-1. Videre er det krav om at tiltakets samlede konsekvenser for miljø og samfunn skal utredes i samsvar med plan- og bygningslovens § 14-2. Konsekvensutredningene er en del av den ordinære planprosessen og inkluderer risiko- og sårbarhetsanalyse. På bakgrunn av dette ble det utarbeidet forslag til planprogram for reguleringsplanarbeidet.

Forslag til planprogram ble utarbeidet av Forsvarsbygg etter løpende drøftinger med kommunen, sektormyndigheter, ulike grupperinger av berørte grunneiere og i folkemøter. Forslag til planprogram ble fastsatt av kommunestyret i møte 23.05.13. Følgende vedtak ble fattet i sak 13/38:

*Kommunestyret finner - med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-9 - å kunne fastsette planprogram for utarbeidelse av forslag til områdereguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland flystasjon, datert 29.01.13 med siste revisjon 24.04.13.*

Konsekvensutredningen er gjennomført etter fastsatte planprogram. Utredningens hovedmål har vært å utrede konsekvenser og vurdere mulige tiltak for å avdempe de negative virkningene planlagte utbygging vil medføre for det omkringliggende samfunn. De mest merkbare virkninger av tiltaket vil være støy, utvidelse av basens areal og tilføring av nye arbeidsplasser inne på basen.

### **4.0 Forhold til kommuneplanens arealdel**

Kommunen er nå i gang med utarbeidelse av kommuneplan. Kommuneplanprosessen følger tidsmessig reguleringsplanarbeidet for kampflybasen, og forslag til ny kommuneplan vil i henhold til omforent framdriftsplan bli lagt ut til offentlig ettersyn og høring før sommerferien d.å. Flere av de temaer som er utredet av Forsvarsbygg i forbindelse med konsekvensutredningen er helt sentrale også i kommuneplanarbeidet og vil gi viktige føringer for revisjon av arealdelen. Her nevnes spesielt nytt støysonkart med fastsettelse av hensynssoner og restriksjonssoner for arealer utenfor Ørland flystasjon, og utfordringer

knyttet til landbruksforvaltningen i disse områder. Nytt støysonkart vil gi klare føringer for arealbruken for områder på Uthaug, Brekstad og Grande.

## **5.0 Planprosessen**

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-2 er det kommunen som har ansvar for å utarbeide områdeplan. Imidlertid kan kommunen overlate til andre myndigheter og private til å utarbeide områdeplan. Det er gjort i dette tilfellet. Forsvarsbygg kampflybase har hatt det hele og fulle ansvaret for gjennomføring av planarbeidet. Dette innebærer også høringsrunder og eventuelle revisjoner av reguleringsplanen etter at høringsrunder er avsluttet, d.v.s. før endelig planforslag legges fram for kommunestyret til endelig godkjenning.

Forslag til reguleringsplan med tilhørende reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse og konsekvensutredninger er nå mottatt av kommunen til 1. gangs behandling i formannskapet. Formannskapet skal vurdere om planforslaget er tilstrekkelig utredet til at dokumentene kan legges ut til offentlig ettersyn og høring. Etter høringsrunden vil formannskapet vurdere planforslaget på bakgrunn av høringsuttalelsene og ta stilling til om reguleringsplanen skal legges fram til behandling i kommunestyret. Etter foreliggende framdriftsplan vil plansaken bli behandlet av kommunestyret i møte 13.11.14. Dette under forutsetning av at alle sider av saken er vurdert, og at alle forslag til avbøtende tiltak er drøftet omforent mellom partene.

I planprosessen har det vært løpende kontakt mellom Forsvarsbygg kampflybase, arkitekter/konsulenter og kommunen. Det har vært avholdt flere orienterings- og drøftingsmøter med representanter for grunneiere innenfor rød og gul støyzone, da med spesielt fokus på forventet støybilde, men også andre sentrale utredningstemaer.

En faggruppe fra alle fagmiljøer i kommunen har vurdert foreliggende temautredninger og kommet med sine innspill til planforslaget. Vurderingene og innspillene er nedfelt i saksfremlegget. I tillegg til at Forsvarsbygg selv har foreslått avbøtende tiltak for å redusere de negative virkninger av planen, har faggruppen fremmet ytterligere tiltak som er nødvendig for at lokalsamfunnet ikke skal bli skadelidende og kunne stå rustet til å ta de utfordringer som er forventet i årene framover.

## **6.0 Forslag til reguleringsplan**

Planområdet er vesentlig redusert i forhold til det som ble skissert i fastsatt planprogram. Bl.a. er del av planlagt gang- og sykkelveg langs strekningen Hårberg - Uthaug tatt ut av planområdet. Forsvarsbygg har, i samarbeid med kommunen, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen, utarbeidet eget forslag til reguleringsplan for gang- og sykkelvegen. Dette planforslaget vil bli behandlet parallelt med forslag til reguleringsplan for Ørland flystasjon.

Foreliggende forslag til reguleringsplan omfatter et areal på totalt ca. 6648 da. Ørland flystasjon omfatter i dag et areal på ca. 6065 da. Av dette inngår ca. 5991 da. i planområdet. Det betyr at ca. 657 da. privat eiendomsgrunn inngår i reguleringsplanen. Dette er primært landbruksareal i nord og øst som er nødvendig i forbindelse med forlengelse av rullebanen og etablering av nytt våpenlager med tilhørende sikkerhetssoner. Ca. 425 da. av dette arealet vil kunne leies ut til jordbruksdrift.

Plandokumentene beskriver hvordan utviklingen av Ørland flystasjon skal gjennomføres, virkningene av den fysiske utbyggingen og hvordan den framtidige flyaktivitet vil bli for miljø og samfunn. Beskrivelsen og utredningene er gjennomført med utgangspunkt i dagens situasjon (0-alternativet/referansealternativet).

Influensområdet for de ulike temaer varierer ut fra hva konsekvensene blir for lokalsamfunnet. I dokumentene er beskrevet de valg og anbefalinger som er gjort når de ulike interesser er veiet opp mot hverandre. Det betyr at valgte løsninger ikke er optimale sett i forhold det enkelte temas ståsted. Avbøtende tiltak er foreslått der konsekvensene blir negative.

Etter at det er gjennomført en vurdering av operativ sikkerhet og optimalisering av flygemønster og støysituasjonen er det i planforslaget foreslått en forlengelse av rullebanen med ca. 600 m i retning Uthaug, d.v.s. at rullebanen blir ca. 3300 m lang.

## B. Konsekvensutredninger (KU)

### 1) TEMAUTREDNING STØY

#### Definisjoner - støyparametere

$L_{pAeq24t}$  - Døgnequivallent A-veid lydtryknivå:

Mål på det gjennomsnittlige (energimidlede) nivået for et døgn basert på gjennomsnittlig flyaktivitet for et helt år.

$L_{den}$  = A-veiet ekvivalent støynivå for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 10dB/5dB ekstra tillegg på natt/kveld. Tidspunktene for de ulike periodene er dag: 07-19, kveld: 19-23 og natt: 23-07.  $L_{den}$  nivået skal i kartlegging etter EUDirektiv beregnes som årsmiddelverdi, dvs. gjennomsnittlig støybelastning over et år.

MFN day, Maksimalt flystøynivå på dagtid. Definert iht. retningslinje T-1277.

Det tas utgangspunkt i det høyeste A-veide maksimale lydnivå med tidskontstand "Slow" (1000 ms) for hver dg i en uke. MFN<sub>day</sub> representerer deretter det tredje høyeste av de syv dagsmaksimumsverdiene.

#### Regelverk og retningslinjer

T 1442: Retningslinjer for støy i arealplanlegging

TA 2115: Veileder til T 1442. Gjeldende på det tidspunkt Forsvarsbygg oversendte planforslaget til kommunen

M-128/2014: Revidert veileder til T 1442, revidert februar 2014

NS 8175: En norsk standard om lydforhold i bygninger

TEK: Forskrift om tekniske krav til byggverk. Forskrift til plan- og bygningsloven

#### 1.0 Kort sammendrag av temautredningen

Konsekvensutredning for støy er et resultat av et langvarig arbeid med optimalisering av flyprofiler og traseer med sikte på å redusere støybelastningen balansert mot operative hensyn. Utredningen synliggjør flere alternative støykart med vekt på to hovedalternativer (alternativ 9.2.1. og 9.2.2). Begge hovedalternativ er basert på 600 meters rullebaneforlengelse mot nord. I tillegg fremstilles resultater for de to alternative flyprofilene med henholdsvis ingen og 350 m rullebaneforlengelse.

Til grunn for støyberegninger og støykart ligger flytraseer, flyprofiler, trafikk tall og lydnivå.

Utredningen illustrerer hvilke avgangs- og landingstraseer som er lagt til grunn for hovedalternativene. Sammenstilt med dagens traseer ser man store endringer. I tillegg til vesentlige endringer i avgangsprofilene, kan man merke seg at antall landinger som skal utføres med bremsesving er anslått redusert fra ca. 50 % i dag til 5 % i fremtidig situasjon (10 % er feil, jfr. muntlig orientering fra Multiconsult)

F35 gir i gjennomsnitt ca. 10 dB høyere lydnivå enn F 16. Lydnivå og flygemønster er bestemmende for det støyavtrykket flyet avgir.

Forventet endring i flyaktiviteten er illustrert på s. 31 i utredningen. Det er anslått mer enn fordobling av antall avganger i "normalsituasjon". Aktivitetsnivået i 2012 er lagt til grunn for omfang av flybevegelser under allierte øvelser. Andel utenlandske jagerfly av typen F 35 er anslått til 25 %.

For de alternative støykart er synliggjort antall bygg med støyfølsomt bruksformål i henholdsvis rød og gul støysoner og innenfor intervall på 5 dBA for døgnekivalent lydnivå  $L_{pAeq24h}$ . Alle resultatene er sammenstilt i tabell på s. 59 i utredningen.

Beregningen viser at det også pr. i dag ligger et stort antall bygninger innenfor støysonene. Endringen i utbredelse av gul og rød sone og er betydelig i vestlig retning og mest markant for alt. 9.2.1, men liten i østlig retning. Dette er hovedsakelig en konsekvens av endrede avgangstraseer.

Endring i utbredelsen av soner for maksimalt lydnivå, illustrert med støyparameter MFN day er markant. I fremtidig situasjon vil det være vesentlig økning i antall bygninger som ligger innenfor de høyeste maksstøy-sonene. I utredningen illustreres koter for MFN day = 110, 115 og 120 dB (kote 105 dBA er vist på s. 97 m.h.t. foreslått utendørs støygrense for innløsning). Soner for maksstøy synliggjør overflygningssonene.

Hovedalternativ 2 (9.2.2) er et resultat av innspill til foreløpig konsekvensutredning høsten 2013 hvor "alt. 9.2" (nå justert og benevnt som 9.2.1) var framstilt som anbefalt alternativ. Innspillene kom fra flyoperativt miljø m.h.t. økt flysikkerhet ved avgang, innspill fra naturfaglige miljøer om støynivå over Grandefjæra og fra landbruket om fremtidig utnyttelse av landbruksområdene vest for flystasjonen.

Til grunn for alt. 2 ligger at ved alle avganger mot nord klatres det til 400 fot (både ved visuell -VFR og instrumentell flyging - IFR) før initiering av sving med "angle of bank" 30 ° og deretter vider utflyging mot vest. Ved avgang mot sør initieres første sving i 200 fot ved VFR og i 400 fot ved IFR. Første sving ca 27 °. Dette medfører at flytrasèene går rett sør etter første sving. De som skal trene i vest og nord, svinger videre av slik at de krysser over Garten bru, mens øvrige flyr ut midtfjords før de svinger av mot planlagt treningsretning. Andel som tar av med etterbrenner er satt til 10 % som i alle øvrige alternativer. Landingstrassen kommenteres ikke - se trasèskisse under pkt. 3.2.3

Som følge av innspill i forbindelse med Forsvarsbyggs presentasjon av planmaterialet, er det fremkommet ønsker om supplerende utredninger. En av disse omhandler vurdering av at fly som tar av i sørlig retning og følger trase rundt Garten, evt. Storfosna i stedet for å fly over Garten bru.

SINTEF har derfor gjennomført støyberegninger av to varianter av alternativ 2 hvor avganger mot syd som har nordlig destinasjon, enten flyr rundt Garten (i stedet for over Garten bru) eller rundt Storfosna. Vi viser til Forsvarsbyggs tilleggsnotat nr. 04 - "alt. 2 ved justert avgangstrase i sydvest".

Forsvarsbygg har også utarbeidet en rapport etter anmodning som omhandler bruk av dagens flytraseer med F 35 - tilleggssnotat nr. 07.

## **2.0 Om regelverket. Retningslinje T 1442 - Retningslinje for støy i arealplanlegging**

Støysonekart utarbeides i samsvar med retningslinje T 1442. Gul støysone for flystøy omfatter områder med støynivå  $L_{den}$  fra 52 til 62 dB. Rød støysone omfatter områder med  $L_{den} \geq 62$  dB.

Støysonene er primært et planleggingsverktøy for kommunen med hensyn til fremtidig bebyggelse, men T 1442 med tilhørende veileder M-128 /2014 skal også legges til grunn for valg av løsning for tilbud om innløsning eller fasadetiltak.

Jamfør retningslinjens pkt. 3.2.2 omhandlende ny støyende virksomhet og utvidelse av eksisterende virksomhet, er utgangspunktet at planen ikke skal føre til at eksisterende støyømfintlig bebyggelse (boliger, fritidsbebyggelse, skole, barnehage, sykeheim o.l.) blir liggende innenfor det som er definert som rød eller gul støysone. Dette er umulig for mange større prosjekter, og retningslinjen åpner derfor for avvik dersom det er uforholdsmessig kostbart. Dersom hovedregelen ikke oppnås skal det i planen:

- Forklares hvorfor de anbefalte støygrenser ikke kan innfris, f.eks. at kostnadene ikke står i rimelig forhold til de støymessige fordelene som kan oppnås
- Gjøres rede for de støymessige konsekvenser av planen
- Innarbeides tiltak eller vilkår som at det skal gis tilbud om tiltak som er nødvendige for å innfri kravene til innendørs støynivå i teknisk forskrift og NS 8175 kl C, samt kravene til støynivå på utendørs oppholdsareal. (*Krav til støynivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsomt bruksformål er jfr. tab.3,  $L_{den} = 52$ dB, dvs. grense mellom gul og hvit/ingen støysone.*)

Veileder til T 1442 har et eget kapittel om flystøy, jfr. M-128/2014, pkt. 7.3.2.

### Rød sone

På grunn av begrensede muligheter for effektive tiltak i forhold til utendørs støynivå, bør alle eksisterende bygninger med støyfølsomt bruksformål som er innenfor rød sone for ny flyplass vurderes for tilbud om innløsning, avhengig av bygningens standard og utendørs støynivå. Dersom eier av boligen ikke ønsker innløsning, må boligen støyisoleres slik at det minimum tilfredsstiller kravene til innendørs støy gitt i Forurensningsforskriftens kapittel 5 ( $L_{pA24h}$  42 dB). Isoleringstiltakenes omfang bør begrenses økonomisk til den enkelte bygningens realverdi. Årsaken til at det anbefales en streng praksis som begrenser alternative tiltak til innløsning, er at bygninger med støyfølsomt bruksformål i rød sone for flystøy i utgangspunktet er lite ønskelig på grunn av de høye utendørs støynivåene, og at kostnader ved fasadetiltak er svært høye.

### Gul sone

For alle bygninger med støyfølsomt bruksformål som kommer innenfor gul sone, bør det vurderes å gjennomføre tiltak for å redusere innendørs støynivå. Bygningens standard og utendørs støynivå har stor betydning for hvilke isoleringstiltak som er teknisk mulig innenfor akseptable kostnadsrammer. Klasse C i NS 8175 bør tilstrebes der dette ikke er uforholdsmessig kostbart. (Setning om klasse D som ambisjonsnivå for eldre bebyggelse er fjernet fra den reviderte veilederen i avsnitt omhandlende flystøy.)

## **3.0 Vurdering av alternative støyprofiler/støysonekart**

Behovet for rullebaneforlengelse på 600 m. oppfattes nå som det mest realistiske alternativ. Vi velger derfor i vurderingen av alternative støykart å fokusere på hovedalternativ 1 og 2.



Alternativ 2 innebærer en økning av antall støyømfintlige bygg i gul sone, hovedsakelig fordi Garten kommer inn i sonen. Dette vil være den største ulempen med alternativ 1. Det er imidlertid ingen endring i antall støyømfintlige bygg i rød støysone.

En viktig forskjell mellom flygemønstrene i alt. 1 og 2 er at alt. 1 medfører 8-14 flere støyømfintlig bygg innenfor overflygningssonen (MNF day >110 dBA). I tillegg dekker overflygningssonene et langt større landbruksareal i alternativ 1 enn i alternativ 2.

Med alternativ 2 unngår man samtidig overflygning av Grandefjæra som vernet RAMSAR-område i kritisk høyde, og alternativet er mer robust da de ivaretar ulike prosedyrer for visuell flyging og instrumentflyging under ulike værforhold.

Av hovedalternativene vurderes alternativ 2 som den minst konfliktfylte løsning for flyprofil.

Vedrørende justert alternativ 2 med flyging rundt henholdsvis Garten eller Storfosna er administrasjonen i tvil om anbefalingen. Området rundt Garten bru får en godt merkbar lydreduksjon (4-5 dB), mens områdene vest på Garten får noe økning. Lydnivået på enkelthendelsene går ned, men varigheten av den enkelte støyhendelsen vil øke. For varianten med sving rundt Storfosna vil hele Garten få en reduksjon på 1-2 dB i forhold til varianten rundt Garten. Begge varianter medfører at godt over 100 fritidsboliger i Agdenes kommer i gul sone.

Det forhold at det kommer en god del fritidsboliger inn i nedre del av gul sone på Agdenes bør ikke være avgjørende. Nedre deler av gul sone må anses som en sone med beskjedne støyplager. Fritidsboliger brukes også mest i helger og ferier, perioder med liten/ingen flyaktivitet. Disse fritidsboligene ligger også like utenfor nedre deler av gul sone etter hovedalternativ 2.

Flyging rundt Garten, og rundt Storfosna særskilt, vil medføre at flygerne bruker en god del lengre tid på å komme seg ut i øvingsområdene. Samtidig øker kostnader og utslipp. Flyging rundt Storfosna gir en forholdsvis liten støyforbedring sammenliknet med flyging rundt Garten. Dette sammenholdt med ytterligere økte utgifter og tapt treningstid bidrar til at administrasjonen fraråder dette alternativet.

Den vesentlige forbedringen i støysituasjon for bebyggelsen rundt Beian og Garten bru medfører imidlertid at administrasjonen anbefaler den justerte traseen med flyging rundt Garten. Forsvarsbygg er i mot dette alternativet.

Administrasjonen fraråder sterkt å velge dagens flytraseer i fremtidig situasjon. Dette vil medføre en vesentlig økning av antall støyømfintlige bygg i både rød og gul støysone. Den røde støysonen trekker seg betydelig mot de tettest befolkede områder på Uthaug og Brekstad, noe som igjen fører til at en stor del av sentrumsområdene blir liggende i øvre deler av gul sone. Tilsvarende vil helseinstitusjoner, Ørland ungdomsskole og andre sentrale områder bli betraktelig mer støyutsatt.

Eneste fordel med dette alternativet er at antall våningshus i rød støysone og i soner med maksstøy MNF day > 110 dB blir redusert. Denne fordelene vurderes imidlertid ikke å veie opp for ulemper som nevnt ovenfor.

En så vesentlig endring av støysonene i forhold til de alternativer som er blitt presentert for befolkningen siden prosessen startet, vil samtidig forventes å medføre mye uro da svært mange vil få en betydelig endring i støynivå.

#### 4.0 Grenseverdier og ambisjonsnivå for lydnivå i eksisterende boliger

Forsvarsbygg foreslår å sette lydklasse D i NS 8135 ( $L_{pA24h} = 35\text{dBA}$ ) som grenseverdi for innendørs lydnivå i bygninger med støyømfintlig bruk. De viser til at veileder TA 2115 angir at dette vil være et utgangspunkt for eksisterende/eldre bygninger ved utvidelse av flyplass. Klasse C ( $L_{pA24h} = 30\text{ dBA}$ ) skal tilstrebes der dette ikke er uforholdsmessig kostbart. Dette er inntatt i reguleringsbestemmelsenes pkt. 4.8.

Hva som ligger i dette forslaget er redegjort for på s. 36 i utredningen. Løsningen innebærer at tilstrebelse av klasse C kun vil gjøres gjeldende for de bygg som per i dag har et høyere innendørsnivå enn klasse D. Dette vil gjelde boliger i rød sone og enkeltbygg i indre deler av gul sone. De bygg som for eksempel har innendørs verdier mellom 30 og 35 dB vil ikke bli berettiget til tiltak etter Forsvarsbyggs forslag.

Etter avklaring med Miljødirektoratet er det bekreftet at det vil være en feiltolkning av intensjonen i veilederen. Klasse D som ambisjongrense skal vurderes for eldre bebyggelse slik at man ikke kan foreta en generell vurdering av at bygninger med innendørs støyinnivå mellom 30 og 35 dBA ikke skal være berettiget til tiltak. Begrepet "uforholdsmessig kostbart" skal heller ikke knyttes til prosjektets totale kostnadsomfang, men relateres til en vurdering av kost/nytte for det enkelte bygg. Klasse C skal etter retningslinjen vurderes for alle bygg som per i dag har et høyere innendørsnivå enn dette ( $L_{pA24h} = 30\text{dB}$ ).

Som eksempel vil man neppe gjennomføre tiltak på en bolig som har innendørs  $L_{pA24h} = 31\text{ dBA}$  da nytten vil være helt marginal. I Forsvarsbyggs synliggjøring av hvor mange boliger som må få fasadetiltak dersom klasse C legges til grunn, antas at en god del boliger vil falle fra som følge av dette. Vi vil anta at tallet vil bli noe lavere også som følge av at flere boliger per i dag allerede har høyere demping i fasaden enn 25dB, et tall som er lagt til grunn for registrering av antall boliger med behov for tiltak.

Det er samtidig verdt å merke seg at i den reviderte utgaven av veilederen M-128/2014 som ble utgitt etter at Forsvarsbygg overleverte sine utredninger til kommunen, er setningen om klasse D som utgangspunkt for ambisjonsnivået for tiltak på eldre bebyggelse tatt ut.

Fylkesmannen har i samråd med Miljødirektoratet, jfr. brev av 27.01.14, tilrådet at ambisjonsnivå for fasadetiltak på bolig bør være lydklasse C der dette anses praktisk mulig både mht. bygningstekniske forhold og innenfor et forsvarlig kost/nytte forhold. Dette innebærer at en god del flere boliger i gul sone vil få tilbud om fasadetiltak.

Administrasjonen støtter Fylkesmannens tilrådning og vil klart tilråde at ambisjonsnivå for eksisterende bygninger utenfor planområdet settes til lydklasse C i NS 8174, med klasse D som et minimumskrav jf. forslag til endring av reguleringsbestemmelsene.

#### 5.0 Støynivå på uteplass

Kravene til støynivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsomt bruksformål på  $L_{den} = 52\text{dB}$  er svært krevende å oppnå for eksisterende bebyggelse. Dette fordi plassering av bygning er gitt og at støy fra flyplass kommer ovenfra noe som i de fleste tilfeller vil kreve innbygging av uteplassene. Dette kravet er mest aktuelt for støykilder med konstant støybelastning slik som vegtrafikk, jernbane og sivile flyplasser.

Aktiviteten ved kampflybasen kjennetegnes ved to konsentrerte økter på hverdager i normalsituasjon, men økt aktivitet under allierte øvelser. Øvelser er konsentrert hovedsakelig til høst, tidlig vinter og vår og i liten grad på sommerstid. Innbygging av uteplasser vil samtidig medføre konflikt med teknisk forskrifts krav til kvalitet på uteplass. Administrasjonen deler derfor den oppfatning at det må tillates fravik fra dette kravet.

Vi skal imidlertid merke oss at man allerede her er på avvikssiden. Veilederen påpeker at det ved avvik bør stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at boenheter om mulig skal ha stille side (vanskelig for flystøy) og tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende lydforhold. Dette synliggjør at utestøy generelt (ikke bare på uteplass) er et viktig moment i avveiningene, for eksempel m.h.t. vurdering av grense for innløsning.

## **6.0 Kriterier for tilbud om kjøp av bolig/bygning for støyfølsomt bruksformål**

Forsvarsbygg foreslår å legge tre kriterier til grunn for tilbud om innløsning av bolig.

1. Utendørs støy nivå ved bolig MFN day > 110 dB. Kriteriet er knyttet til risiko for hørselsskade. Alle disse boligene vil omfattes av øvrige kriterier/vil uansett måtte innløses, og kommenteres derfor ikke.
2. Utendørs støy nivå ved bolig,  $L_{PA24t} > 67$  dB, eller utendørs maksstøy nivå MFN day > 105 dB. Disse kotene er illustrert på utredningens s.97
3. Beregnet innendørs døgnekivalent lydnivå  $L_{pA24h} \cdot 36$  dBA etter at det er tatt hensyn til fasadetiltak.

Kriterie nr. 3 vil i følge Forsvarsbygg innebære at det vil kunne være enkelte bygninger som ligger i områder med lavere utendørsnivåer enn kriteriene i pkt. 2 som vil måtte få tilbud om innløsning som følge av dette kriteriet. Dette vil gjelde der man ikke klarer å oppnå  $L_{pA24h} < 36$  dBA ved fasadetiltak.

Dersom hovedalternativ 2 blir vedtatt som løsning for flymønster, vil dette innebære tilbud om innløsning for 113 boliger. Med kun et innendørskriterie, jfr. pkt.3, vil det kunne bli en god del færre. Dette fordi Forsvarsbygg anslår at man normalt vil kunne oppnå en fasadedemping på inntil 10dB i tillegg til boligens egendemping før tiltak (anslått til ca. 25 dB). Dette som følge av resultater fra et pågående FOU-prosjektet. Mulighetene vil naturlig nok variere avhengig av bygningens tilstand, potensial for tiltak og kost/nyttevurderinger. Dette synliggjøres i tab. 11.1 i utredningen.

For de som takker nei til et tilbud om innløsning, følger Forsvarsbygg opp M -128/2014 pkt. 7.3.2 der det angis at boliger skal støyisoleres slik at de tilfredsstiller kravene til innendørs støy gitt i forurensningsforskriftens kap. 5 ( $L_{Aeq24}$  42 dB). Veilederen setter imidlertid dette som et minimumskrav.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag tilrår at innløsning bør tilbys all støysensitiv bebyggelse med lydnivå MFN day • 100dBA eller  $L_{den} \cdot 62$  dBA. Sistnevnte tilsvarer alle i rød sone. Kote MFN day• 100 dBA ligger med unntak av 1-2 støyfølsomme bygg godt innenfor rød støysone slik at det primært er  $L_{den} > 62$  dBA som blir dimensjonerende. Antall støyømfintlige bygg med tilbud om innløsning vil i følge Forsvarsbygg bli på 185.

Fylkesmannen tilrår videre at ambisjonsnivået bør settes til  $L_{Aeq24}$  35 dB for de som takker nei til tilbud om innløsning. Minimumskravet / plikten er fortsatt satt til 42 dB. 35dB vil være byggeteknisk og kostnadmessig krevende for indre deler av rød sone, men fullt mulig innenfor bygningens realverdi i nedre deler av rød sone.

En utvidet grense for tilbud om innløsning vil være positivt for de som faktisk ønsker å flytte. For de som fortsatt ønsker å bo, vil det slik Forsvarsbygg legger opp til, kunne slå negativt ut å havne i innløsningssone i stedet for sone for fasadetiltak. Dette fordi krav til innendørs støy nivå for disse vil bli ”reduert” fra 35 dB til 42 dB. Dette vil kunne bidra til at flere vil vurdere å flytte enn om de får tiltak som sikrer et lavere innendørs støy nivå. Dette vurderes mest uheldig m.h.t. opprettholdelse av gårdsbruk som samtidig er en arbeidsplass.

Dersom ambisjonsnivået settes til 35 dB slik Fylkesmannen tilrår, reduseres denne ulempen betraktelig. Administrasjonen er betenkt med en utvidet sone for innløsning til hele rød sone dersom kravet til innendørs støynivå etter fasadetiltak "reduseres" fra 35 dB til 42dB. Vi tenker da særskilt på de gårdbrukere som fortsatt ønsker å bo. En utvidet sone for innløsning bør derfor følges av et ambisjonsnivå for tiltak på 35 dB slik Fylkesmannen også anbefaler.

### **7.0 Lavfrekvent støy og vibrasjoner**

Dette er et tema som Fylkesmannen i Sør-Trøndelag ba om ytterligere utredning av og som er bakgrunnen for tilleggsnotat nr. 06 "Lavfrekvent lyd og vibrasjoner. Presiseringer til temautredning støy". Generell utfordring med lavfrekvent støy er at fasader demper de lavfrekvente bølgene forholdsmessig dårligere enn de høyfrekvente.

Det er ikke gitt nasjonale grenseverdier med tilhørende beregningsmetoder spesifikt for lavfrekvent støy eller vibrasjoner i Norge. Dette gjør det problematisk å sette særskilte krav både for tiltakshaver og for kommunen. F35 vil ved samme lydnivå ha en lavere andel lavfrekvent lyd enn F16. Siden F35 har et høyere lydnivå vil allikevel lavfrekvent lyd være et noe større problem enn i dag. Samtidig vil mange flere boliger få en forbedret innendørs støysituasjon som følge av isoleringstiltak.

For de mest utsatte boligene der man må gjennomføre mer kostnadskrevende tiltak for å oppnå krav til innendørs støy, vil Forsvarsbygg benytte seg av fasadetiltak som er meget gunstige med hensyn til reduksjon av lavfrekvent støy og vibrasjoner jfr. det omtalte FOU prosjektet. De mest støyutsatte boligene vil uansett få tilbud om innløsning. Med utvidet sone for tilbud om innløsning og klasse C som innendørskrav, og som Fylkesmannen tilrår, vil ulempen bli ytterligere redusert.

I mangel på gjeldende grenseverdier for lavfrekvent støy og vibrasjoner, velger administrasjonen å foreslå inntak av en mer generell bestemmelse, jfr. forslag til reguleringsbestemmelser pkt. 4.9.3, som vil sikre at et eventuelt fremtidig regelverk om slike grenseverdier blir ivaretas ivaretatt.

### **8.0 Forebyggende og avbøtende tiltak**

Avbøtende tiltak for å redusere ulempene som følge av flystøy vil være endret flymønster, fasadetiltak og tilbud om innløsning. Disse tema er godt utredet i KU og vurdert ovenfor.

Forsvarsbygg foreslår flere forebyggende tiltak som er svært viktige for å redusere ulempene som følge av økt flystøy. Dette vil være:

- Internkontrollsystem for flystasjonen (oppfølging og dokumentasjon av at vedtatte rutiner, flyprofiler og flymønster følges)
- Overvåkningssystem for flytraseer og støyutbredelse
- Forutsigbarhet også under øvelsesperioder og ved oppvisningsflyging
- Varsling av planlagte avvik fra normal aktivitet
- Etablering av traseer for helikoptertrafikk.

Administrasjonen anser disse tiltakene som svært viktige. Forutsigbarhet gjennom bl.a. varsling av avvik er viktig m.h.t. å redusere plagegraden. Bedre rutiner og overvåkningssystemer øker tilliten mellom Ørland flystasjon og innbyggerne og redusere konfliktnivået. Nevnte tiltak mm. er foreslått tatt inn i reguleringsbestemmelsene som forhold som skal avklares i delplan for Miljøoppfølgingsplan - se kap. Vedrørende reguleringsbestemmelsene.

## 2) TEMAUTREDNING AREALBRUK, LOKAL OG REGIONAL UTVIKLING

### 1.0 Kort sammendrag av temautredningen

To deltemaer, arealbruk og lokal/regional utvikling er slått sammen i denne rapporten.

Tiltaksområdet er arealet innenfor planavgrensningen, et område på ca 6900 da..

Rullebanesystemet i nord planlegges forlenget med 600 meter.

*Befolkningsutvikling:* De demografiske analysene tar utgangspunkt i både Ørland og Bjugn. Uten utbygging av Ørland flystasjon er prognosen en befolkning på 10845 personer i 2030. Med utbygging av Ørland flystasjon er prognosen 12050 personer i 2030. Altså en vekst på ca. 1200 personer i 2030. Dette gjør at dagens kapasitet for barnehageplasser vil være oppfylt innen 2020 og barneskolekapasiteten vil være i perioden 2017-2019. Det vil bli en særlig vekst i aldersgruppen 30-40 år. Økningen i antall eldre kommer uavhengig av utbyggingen.

*Syssetting:* Fra 2012 til 2030 forventes økning på 550 årsverk direkte eller i nær tilknytning til flystasjonen.

*Pendling:* Det er en betydelig intern pendling mellom Ørland og Bjugn. Regionen har en brutto utpendling. Det legges til grunn at en stor del av de forsvarsansatte vil pendle de første årene, opp mot to tredeler. Det kan etter hvert falle til om lag halvparten.

*Boligbygging:* Fram til 2030 må det bygges ca. 1350 boliger i Ørland og Bjugn, d.v.s. ca. 70 boliger pr. år.

*Arealbeslag:* Rullebanen forlenges med inntil 600 m. Reguleringsplanen viser samlet behov for nye areal på ca 655 da. Av dette vil 225 da. bli nedbygd. Ca. 430 da. vil fortsatt være dyrkbart.

*Konsekvenser for arealbruk som følge av støy:* Landareal liggende innenfor gul og rød støysone blir større enn i dagens situasjon. Alternativ 1 og 2 får forskjellige konsekvenser.

|                  | <b>Rød sone</b> | <b>Gul sone</b> |
|------------------|-----------------|-----------------|
| Dagens situasjon | 7700 da.        | 12000 da.       |
| Alt. 1           | 11000 da.       | 10750 da.       |
| Alt. 2           | 10400 da.       | 13700 da.       |

Konsekvensene er store for jordbruksområdene, verst i alternativ1.

*Klausulerings- og sikringssoner som påvirker arealbruk:* I nord vil det bli pålagt sikkerhetssoner som omfatter landbruksareal utenfor planområdet. Disse vil bli fastsatt i kommuneplanen. I tillegg vil faresoner bli innarbeidet i kommuneplanen. Dette er overflygningssoner hvor opphold uten bruk av verneutstyr vil medføre risiko for hørselskade.

*Konsekvenser for stedsutvikling, arealbruk og utbyggingsmønster:* Utbyggingen vil tilføre kommunen en positiv vekst. Den gir et behov for bygging av ca. 70 boliger pr. år fram mot 2030. Samlet sett har regionen disponible arealressurser til bolig- og næringsformål.

*Konsekvenser for syssetting i anleggsfasen:* I denne fasen kan det være snakk om en opptrapping av lokale årsverk på opp mot 100 sysselsatte.

Følgende avbøtende tiltak er foreslått i temautredningen:

Kommunale oppgaver:

- Legge til rette for arbeidsplasser og attraktive boområder

- Legge til rette nok areal til bolig- og næringsutvikling
- Opprustning av det kommunale tjenestetilbudet
- Arbeide for å trekke til seg flere dyktige fagfolk innenfor byggesak, planlegging og prosjektledelse
- Starte opp planarbeid og investeringer i nødvendig infrastruktur før de største demografiske endringene inntreffer
- Styrke lokal kultur- og fritidstilbud

Andre:

- Forsvarsbygg kan bygge og regulere boliger for nyansatte
- Etablere samarbeidsorgan mellom Forsvaret og kommunen

## 2.0 Vurdering av konsekvensene

Beskrivelsen av tiltaket vurderes som tilfredsstillende. Utredningen svarer på kravene i planprogrammet. Men som meldt tilbake tidligere, mener vi fortsatt at vurderinger rundt regional utvikling er for svake i konsekvensutredningen. Utviklingsbiten er tynn sammenlignet med arealbruk. Hvilke vekstimpulser kan etableringen gi for næringsliv og sivile arbeidsplasser i kommune og i regionen? Det må tenkes en større region enn Ørland og Bjugn. Med tanke på sysselsetting legges det for liten vekt på den "sekundærverdien"

Forsvaret kan bidra med innenfor f.eks.:

- Næringsutvikling / teknologiarbeidsplasser - hva kan Forsvaret gjøre for å legge til rette for dette?
- Koblingen opp mot det tunge teknologimiljøet i Trondheim kan ikke være fraværende i en KU som skal se på regional utvikling.
- Bygging av Forsvarets boliger i sammenheng og integrering med Brekstad sentrum.
- Felles idrettshall

Under konsekvenser for stedsutvikling, arealbruk og utbyggingsmønster, savnes fremdeles en vurdering av situasjonen for Hårberg skole. Dette er en meget viktig brikke for planlegging av kystbyen Brekstad.

I avbøtende tiltak fokuseres det på kommunens behov for planlegging og investeringer i infrastruktur. Det går frem at en kjempeetablering som dette gir en liten kommune store finansielle utfordringer. Ørland kommune har klare forventninger til drahjelp fra staten (jfr. Hårberg skole).

## 3) TEMAUTREDNING LANDBRUK

### 1.0 Kort sammendrag av temautredningen

Den nasjonale landbrukspolitikken legger opp til at vi skal øke matproduksjonen med 20 % innen 2030. Dette er omtalt i *Meld. St. 9 (2011–2012) - Landbruks og matpolitikken - Velkommen til bords*. I Trøndelag er det gjennom arbeidet med Regionalt Næringsprogram satt et mål om å øke matproduksjonen med 30 % i samme periode. Det er et uttalt mål at vi skal opprettholde den norske selvforsyningsgraden av landbruksprodukter. Arealene på Ørland som er beskrevet i denne rapporten er meget godt egnet til matproduksjon gjennom god eller svært god jordkvalitet, god arrondering (lettdrevet), store sammenhengende områder og gode produksjonsmiljøer. Det er kort avstand mellom melkeproduksjonsbrukene, noe som er positivt for å opprettholde kompetanse og nivå i melkeproduksjon og annet dyrehold.

I Norge er kun 3 % av landarealet nyttet til landbruksformål. Et sterkt jordvern er bl.a. viktig for å opprettholde selvforsyningsgraden av mat. I Ørland er i underkant 60 % av arealet oppdyrket, og området er svært viktig i matproduksjonssammenheng.

Temarapporten beskriver de viktigste fakta om Ørlandslandbruket. Det er i tillegg viktig å peke på viktige utviklingstrekk i landbruket generelt. Landbruksnæringa er ei næring under press. Generelt kan vi peke på utviklingstrekk som dårlig økonomi, mangel på rekruttering og avvikling av gårdsbruk. Dette er utviklingstrekk vi også ser i Ørlandslandbruket. Den ekstra usikkerhetsfaktoren i Ørlandslandbruket er etablering av Ørland Hovedflystasjon som vil ha store konsekvenser for en rekke gårdsbruk, både med tanke på støy og arealbeslag. Slik dette er beskrevet i konsekvensutredning landbruk, kan det i verste fall føre til at ei hel næring må avvikles i deler av Ørland kommune. Vi tenker da spesielt på områdene Grande og Uthaug som jfr. kartmateriale vi er forelagt er mest utsatt for støy og arealbeslag. Utredningen gir et bilde av konsekvenser både med tanke på støy og arealbeslag. Rapporten drøfter ulike scenarier for veivalg for de berørte gårdbrukere, men ikke konsekvens av de ulike alternativer.

Etablering av Ørland hovedflystasjon kan også åpne for nye muligheter for landbruksnæringen. Dette kan være marked for lokal mat og grønnsaker. Det produseres i dag ca. 750 tonn gulrot i Ørland kommune, og de agronomiske forhold ligger til rette for grønnsaksproduksjon i dette området. En økende befolkning vil danne grunnlag for et marked for produkter fra landbruket. Andre områder som man kan jobbe videre med er biogass, ulike typer tjenester etc.

Bønder er attraktiv arbeidskraft, og tilgang til arbeidsplasser kan i sin tur gå utover landbruket som næring. De ulemper etableringen av ØHF fører med seg vil kunne gjøre at bønder ikke vil drive landbruk i disse områdene. Dette gjelder for øvrig for landbruket i et mye større geografisk område og kan i sin tur føre til mangel på rekruttering. Alt dette gir færre arbeidsplasser i landbruket, noe som betyr redusert omsetning for annet næringsliv som leverer varer og tjenester til landbruket. For hver person direkte sysselsatt i landbruket i Sør-Trøndelag blir det sysselsatt 1.7 personer i andre næringer som følge av ringvirkningene. At landbruksnæringen reduseres betyr redusert verdiskaping og tapte skatteinntekter i Ørland. Dette er forhold kommunen må være klar over, og det må arbeides med optimalisering og se muligheter for ei samla landbruksnæring i regionen framover.

## 2. Areal og jordvern

|                           | Fulldyrka areal<br>før bygging, da. | Fulldyrka areal<br>nedbygges, da. | Annet areal, da. | Totalareal, da. |
|---------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------|-----------------|
| Dagens base               | ca. 3400                            |                                   | 2666             | 6066            |
| - nedbygges til base      |                                     | <b>1040</b>                       |                  |                 |
| - nedbygges til annet     |                                     | <b>265</b>                        |                  |                 |
| Sum                       |                                     | <b>(1305)</b>                     |                  |                 |
| Arealutvidelse i nord/øst | ca. 620                             |                                   | ca. 36           | 656             |
| - nedbygging rullebane    |                                     | <b>163</b>                        |                  |                 |
| - nedbygging ammolager    |                                     | <b>43</b>                         |                  |                 |
| - nedbygging Mikkeltaug   |                                     | <b>19</b>                         |                  |                 |
|                           |                                     | <b>(225)</b>                      |                  |                 |
| SUM                       | ca. 4000                            | <b>1530</b>                       | ca. 2700         | 6722            |

Tabell 1: Oversikt over arealer og nedbygging av dyrkajord på ØHF

Nedbygging av arealer i nord og inne på stasjonen gjør at 13 gårdsbruk i nord og øst og 5 leietakere inne på basen berøres. Dette gjelder også husdyrbrukene og heltidsgårdbrukere.

Arealbeslaget har store konsekvenser både for den det gjelder, men også for jordbruksproduksjonen i kommunen generelt. Dette er lite omtalt i temautredningen. Totalt er det snakk om nedbygging av inntil 1 530 daa, fordelt på 1 040 dekar til selve kampflybasen, 265 daa til andre formål inne på basen (bygninger, servicebygg etc.), og 225 daa til rullebaneforlengelse, ammunisjonslager og bebyggelse i nord og øst, derav 19 da i øst ved Mikkeltaugen.

Til sammenligning drev ørlandsbonden i 2013 i snitt 312 dekar, noe som tilsvarer at det forsvinner nesten 5 gjennomsnittsbruk ved arealbeslaget på 1 530 dekar.

Det er stor etterspørsel etter jord i utgangspunktet i kommunen, og flere gårdbrukere reiser til nabokommunen for å skaffe seg nødvendig driftsareal. Situasjonen blir ikke bedre når så mye dyrkajord blir nedbygd. Dette er spesielt uheldig for de som har gjort store investeringer for å satse på en framtid som gårdbrukere eller andre som ønsker å være gårdbruker på heltid, samt eiendommer hvor neste generasjon er klar til å ta over gården.

## 2.1. Behov for ny arealutvidelse i nord og øst.

Arealutvidelsen på 656 da i nordområdet skal ifølge FB dekke behovet for forlengelse av flystripa, samt nødvendig areal til nytt ammunisjonslager. Arealene som omtales er 1.klasses kvalitetsjord som er i god hevd. Mye av jorda er klassifisert som lettdrevet, verdifull og svært god matjord. Begrunnelser for arealbeslag i nord er beskrevet i FB's tilleggsnotat nr. 1 med suppleringer i notat pr 29.04.14, arealspørsmål, samt at ledelsen i FB har orientert kommunen i flere møter.

Planprogrammet til Ørland kommune påpeker at konsekvenser av tiltaket utenfor baseområdet skal utredes for de enkeltbruk dette angår. Arealbeslag på enkeltbruk framgår av tabell (kilde Landbrukskontoret i Ørland/Bjugn)

### Arealbeslag i nord og øst

| Eiendom           | Berørt areal   | Drevet av | Produksjon                               |
|-------------------|----------------|-----------|------------------------------------------|
| 74/19             | 15 da.         | Jordleier | Melk- og kjøttproduksjon, korn           |
| 74/21             | 18 da.         | Jordleier | Melk- og kjøttproduksjon, korn           |
| 74/13 og 71       | 130 da.        | Eier      | Melk- og kjøttproduksjon, korn           |
| 75/8              | 5 da.          | Eier      | Korn og førsalg                          |
| 70/26             | 14 da.         | Jordleier | Korn og førsalg                          |
| 74/118            | 42 da.         | Jordleier | Kornproduksjon                           |
| 74/10             | 148 da.        | Eier      | Melk- og kjøttproduksjon, korn           |
| 74/11             | 47 da.         | Eier      | Kornproduksjon                           |
| 74/27             | 40 da.         | Jordleier | Melk- og kjøttproduksjon                 |
| 71/2 og 75/42     | 6 da.          | Eier      | Melk- og kjøttproduksjon                 |
| 75/5              | 6 da.          | Eier      | Korn og førsalg                          |
| 73/7 og 25        | 92 da.         | Eier      | Korn og førsalg                          |
| 74/2              | 11 da.         | Jordleier | Melk- og kjøttproduksjon, korn og gulrot |
| 74/6              | 72 da.         | Jordleier | Kornproduksjon                           |
| 75/6              | 10 da.         | Eier      | Kjøttproduksjon, korn                    |
| <b>Til sammen</b> | <b>656 da.</b> |           |                                          |

Konsekvenser ut over arealreduksjonen totalt og på det enkelte bruk er ikke beskrevet i forslaget til reguleringsplan. Arealbeslaget berører 15 eiendommer i området. De 15 eiendommene drives av totalt 13 gårdbrukere, 5 av disse gårdbrukerne drives også arealer inne på basen. Av disse er det 7 husdyrprodusenter, hvorav 6 heltids melkeprodusenter. Arealbeslagene varierer fra 6 til 149 da pr grunneier. 2 bruk som er heltids melk- og



kjøttprodusenter mister henholdsvis 149 og 130 dekar av driftsgrunnlaget. For disse bruka er arealbeslaget dramatisk. 2 andre mister mellom 50 og 100 dekar. Arealene foreslås avgrenset av nytt utvendig gjerde i bortimot rett linje fra Rønne mot enden av flystripeforlengelsen langs Uthaugsvegen.

#### Rullebaneforlengelse

Dagens rullebane tilfredsstiller i følge FB ikke kravene til framtidig operativ sikkerhet. Baneforlengelse på 600 m til totalt 3300m med tilhørende veger krever 163 daa. Forsvarets arealbehov med de nye flyene satt opp mot jordvern- og landbruksinteressene vil med bakgrunn i argumenter om rikets sikkerhet være vanskelig å overprøve.

#### Nytt ammunisjonslager (ammolager)

Det nye våpenlageret krever, slik det er plassert, isolert sett 43 da. areal med bebyggelse, voller og tilførselsveg. Plassering av lageret lenger vest retning ny rullebane kunne redusert arealbeslagene i området med 3-400 da. FB oppgir imidlertid viktige sikkerhets- og avstandskrav som grunn for plassering utenfor dagens base, og så langt unna både militær og sivil bebyggelse.

På frigitt kart framgår restriksjonssoner utenfor nytt gjerde der avstandskrav til eksisterende og ny bebyggelse er beskrevet. Det er ikke oppgitt restriksjoner på drift av jordbruksarealer i restriksjonsområdet utenfor nytt gjerde. Viktige jordvern- og landbruksinteresser i området vil, på bakgrunn av krav til sikkerhet, være vanskelig å overprøve. En forutsetter av byggemåte og vollutforming rundt nytt ammolager er optimalisert rent sikkerhetsmessig for å minimalisere restriksjonssonene.

#### Nytt gjerde i nord

Nytt gjerde i nord trekkes i rette linjer fra Rønne, på utsiden av nytt ammolager til enden av ny rullebane. FB sier at det er ingen direkte sammenheng mellom nytt gjerde i nord og sikkerhetssonene for det nye ammolageret. På spørsmål oppgir FB nye sikkerhetskrav og behov for frie siktlinjer som grunn for det nye gjerdet. Dette betyr at FB overtar 430 dekar god dyrkajord fra tilgrensende gårdsbruk, både melk- og kornbruk, som får redusert inntekts- og driftsgrunnlag. For Ørlandslandbruket og eiendommene i området er dette et stort og alvorlig arealinngrep. Det sies at disse arealene kan dyrkes videre, men gårdbrukerne mister eiendomsretten og arealene deles av et gjerde uten nye porter. Det er grunn til å spørre om disse arealene da automatisk inngår i jordpoolen på basen, eller om dagens grunneiere skal ha en framtidig fortrinnsrett til arealene. Uten adgang i nærheten (ny port) vil dette uansett kunne være driftsmessig problematisk, spesielt dersom det er snakk om grasproduksjon. Gode siktlinjer og sikkerhetskrav er argumentet for å legge ut nytt rett gjerde i åpen åker. Siktlinjer langs eksisterende gjerde i nord kunne også vært betydelig forbedret ved at forsvaret hadde ryddet opp på eget område. Imidlertid må rikets sikkerhet og framtidige sikkerhetskrav veie tyngre enn de viktige jordvern- og landbruksinteressene i området

### **2.2. Økt press på private landbrukseiendommer og arealer ved hovedporten**

I forslaget til reguleringsplan legges det opp til ny hovedport 400 m nord for den eksisterende. I møter med FB er det orientert om at dagens hovedport brukes i fase 1. Ny hovedport etableres i fase 2 av utbyggingen. Plasseringen av ny hovedport krever ikke ekstra arealbeslag, men betyr - i tillegg til en kraftig trafikkøkning pga. større aktivitet og flere ansatte ved basen - økte driftsmessige utfordringer i forhold til økt trafikk for 5 gårdsbruk ved Hårberg, derav 3 husdyrbruk med melkeproduksjon og 2 bruk med korn og gulrot/potet. Bruka har egen og leid dyrkajord i flere deler av kommunen. Uthaugsvegen er således både driftsveg og kryssingsveg for alle gårdene i området. Situasjonen og utviklingen for gnr 70/11, som drives som heltidsbruk med melk, storfekjøtt og korn, må vurderes særskilt. Tunet med bygningsmasse ligger på en parsell på 11.7 dekar like ved hovedporten og

innkjørsel, mens resten av dyrkajorda ligger på andre siden av Uthaugsvegen og i andre deler av kommunen. Driftsutfordringene har vært gradvis økende over lang tid som følge av generell trafikkøkning. Med utbyggingen vil en i anleggsperioden og senere driftsperiode oppleve forsterka problematikk rundt nødvendig lastebiltransport til gården og all transport av melk, fôr, dyr og avling i drifta. Husdyrholdet krever betydelig fôrtransport hele året, og ikke bare i avlingssesongen, fordi grovforet håndteres som rundballer, og bruket ikke har lagerplass ved bygningene. Ved anlegning av ny hovedport vil det kreve forlengelse av gang- og sykkelveg fra Hårberg til porten. Når den etableres i tillegg blir tunarealet på bruket betydelig redusert. Det blir dermed også umulig å oppfylle myndighetenes krav om minimum 8 uker beiting/lufting av storfe gjeldende fra 2014. Slik plasseringen av tunet er, vanskeliggjør det drifta på bruket, samtidig som all ferdsel inn og ut av tunet med kryssing av både gang- og sykkelveg og Uthaugsvegen utgjør en stor trafiksikkerhetsmessig risiko, spesielt når trafikken nå øker betraktelig. I tillegg er beboerne allerede plaget med mye støy fra aktivitet ved porten til alle døgnets tider.

Forsvarsbygg vurderer driftsutfordringene for gårdsbruket pga. økt trafikk som ubetydelige. Men fra et landbruksfaglig ståsted deler en ikke dette synspunktet. En ser at driftsulempene har utviklet seg gradvis over lang tid og nå, som følge av utbyggingen, når et nivå som krever tiltak for å opprettholde grunnlaget for bærekraftig og rasjonell landbruksproduksjon på eiendommen.

Ut i fra en landbruksfaglig vurdering anbefales derfor å utarbeide en helhetlig løsning basert på opprettholde dagens hovedport som framtidig hovedadkomst til basen. Forslaget betyr en bærekraftig og langsiktig god totalløsning med et ryddig grensesnitt mellom Forsvaret, landbruket, trafikk og øvrige samfunnsinteresser i området.

### **2.3 Omdisponering av arealer på flystasjonen (innenfor dagens gjerde).**

Reguleringsplanforslaget for ØHF er arealmessig sett meget omfattende. Før utbygging er totalarealet av ØHF 6.066 dekar, derav 3.400 dekar fulldyrka jord i drift. ØHF er pr i dag Norges største sammenhengende jordbruksenhet! At basen på alle kanter omfavnes av et aktivt landbruksmiljø gjør det svært utfordrende å finne optimale løsninger der viktige samfunnsinteresser som jordvern, matproduksjon, nasjonal sikkerhet og forsvarshensyn ivaretas på en formålstjenlig måte. Forsvaret har derimot hatt et godt samarbeid med lokalsamfunnet og bøndene på Ørland i mange år og man må også framover finne gode løsninger for fortsatt drift av jordbruksarealene.

Figur 10 side 33 i KU-landbruk viser at betydelige arealer inne på basen nå berøres av tiltak. Innenfor gjerdet på dagens base skal det bygges ned 1 040 dekar til selve kampflybasen, samt 265 da til andre formål (bygninger etc.), totalt 1 305 a. Med nåværende jordleieavtaler vil 5 av 11 leietakere inne på stasjonen miste til dels store arealer i forbindelse med utbyggingen i henhold til berørt areal som er omtalt i temarapporten. Av disse er 2 melk- og kjøttprodusenter som er heltidsgårdbrukere. En annen av leietakerne mister inntil 80 % av driftsgrunnlaget som har vært en viktig del av drifta i nærmere 50 år. Dette har selvfølgelig betydning for deres videre drift og satsing.

I planprogrammet framgår det at konsekvenser av tiltaket innenfor baseområdet skal utredes med tanke på endret tilgang på dyrka og dyrkbar jord, og hvilke konsekvenser dette vil gi for de bruksenheter som benytter disse arealene. Det foreligger ikke detaljert oversikt over framdrift og formål med nedbyggingen. Dette må være på plass i forhold til et framtidig driftsopplegg der omdisponering, areal, og driftsform beskrives i en tempoplan for anleggsperioden og i senere driftsfase.

Det legges opp til en kartlegging av potensielt dyrkingsareal på basen. Dette søkes gjort av Skog og Landskap i samarbeid med kommunen og grunneier (FB). Foreløpige arealoversikt viser 475 da skog, 80 da myr og 980 da. jorddekt fastmark, innbefattet voller. Her er det dyrkbare arealer, og den forestående kartleggingen vil vise nøyaktig hvor mye. Hvor mye av dette som nå bygges ned, framgår ikke i konsekvensutredningen. Skog, kratt og utmark skaper grobunn for vilt, fugl og ugrasspredning. Det vil derfor både av landbruks-, miljø-, kulturlandskaps -og forsvarsmessige hensyn være interessant, som et avbøtende tiltak, å sette krav om oppdyrking av alle potensielle arealer eid av FB både innenfor og utenfor basen, samt få laget en dyrkings- og skjøtselsplan for utnyttelse av basens totalareal. Dette må også innbefatte utforming, skjøtsel og drift av jordvollene på basen.

Ørland kommune har sammen med Forsvarsbygg lagt til rette for å etablere en jordbank slik at de grunneiere som mister arealer kan få tilbud om erstatningsjord.

### 3. Støy

#### 3.1 Landbruk og støy

Situasjonen i Ørland er at 33 % av dagens melkeproduksjon på nærmere 8 mill. liter befinner seg i rød støysone og 28 % i gul støysone. Totalt ligger 30 gårdsbruk med melkekvote i rød og gul støysone. Dette gir oss store utfordringer framover, både med å beholde og videreutvikle melkeproduksjonen i Ørland kommune. Dette kommer i tillegg til og forsterker de generelle omstillingstrekkene i norsk husdyrhold generelt og melkeproduksjonen spesielt, med mangeårig nedgang i antall besetninger og antall aktive brukere

Tabell 10 Maksimal støybelastning; aktive gårdsbruk. Antall husdyrbruk i parentes.

Kilde: FB Temarapport landbruk

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

Det foreliggende støykartet, både alternativ 1 og 2, er meget utfordrende for landbruket. Framtidig støybelastning er et resultat av ny flytype og planlagt omlagt flygemønster. Det er vurdert 2 alternative flygemønstre. I tillegg er det i tilleggsnotat nr. 07 gjort en vurdering av dagens flygemønster, beskrevet i konsekvensutredningen som 0-alternativet. Dette alternativet har færrest våningshus på gårdsbruk i kategorien MFNday over 115 og mellom 110 og 115. Isolert dette er dette det beste alternativet (0- alternativet) for landbruket.

I sum medfører alternativ 1 og 2 en forverring i støybildet fra dagens situasjon. Alternativ med flyging utenom Garten gir det samme støybildet. Maksimalstøy på dagtid MFNday er brukt som den mest relevante verdien, da dette også illustrerer mulige effekter på husdyr på beite. Ut fra erfaringer basert på de undersøkelsene som ble gjort i juni 2013, synes problemer i forhold til beite å oppstå ved maksimalnivå over MFNday o115. Det presiseres i denne sammenhengen at det skal foretas nye undersøkelser våren 2014., da foreliggende resultater er basert på et svært tynt grunnlag.

Alternativ 1 og 2 har i forslaget til reguleringsplan fra FB, henholdsvis 22 (alternativ 1) og 20 (alternativ 2) gårdsbruk som er eksponert for maksimalstøy over MFN 105. Av dette er det 11 husdyrbruk i alternativ 1, og 9 husdyrbruk i alternativ 2. En viktig forskjell mellom alternativene er at alternativ 2 har færre bruk med belastning over 110 MDA og mindre

beitearealer og husdyrbruk over dette nivået. I både alternativ 1 og 2 er 7 gårdsbruk utsatt for MFN day 115-120. Av disse er det i alternativ 1 tre husdyrbruk og alternativ 2 ett husdyrbruk. Begge alternativene har store konsekvenser for kommunens melkeproduksjon, selv om alternativ 2 helt klart er å foretrekke sett utfra situasjonen i husdyrproduksjonen.

Det pekes i reguleringsplanforslaget fra FB på følgende tiltak for de mest berørte gårdsbrukene:

- Støytiltak på våningshus slik at både bosetting og drift kan fortsette
- Støytiltak på husdyrbygning (mindre relevant)
- Tilbud om innløsning av våningshus og drift opprettholdes uendret
- Tilbud om innløsning av våningshus og drift legges om fra husdyrproduksjon til planteproduksjon
- Tilbud om innløsning av våningshus, og drift avvikles

Vurdering av alternativer må gjøres sammen med aktuelle brukere. Temautredningen peker på at støyisolering av driftsbygninger er lite relevant. Administrasjonen mener at dette er et alternativ som bør vurderes, og sees i sammenheng med bygningsteknisk standard. I området Grande - Uthaug er det mange ulike typer driftsbygninger. En del fjøs er båsfjøs som er isolerte hvor det ofte er lavt under taket og hvor det i mange tilfeller er låve i 2. etasje. De senere årene har en del fjøs blitt ombygd til løsdrift, mens andre fjøs er satt opp helt nytt, gjerne som store bygg hvor det er høyt under taket. Enkelte av husene er også uisolerte. At driftsbygningen er bygd veldig forskjellig mht. utforming, materialvalg og isolering, gjør at det blir ulikt hvor mye støy det blir innendørs i fjøsene når de nye flyene kommer.

Et alternativ til tilpasning kan være makeskifte med hel eiendom. En kartlegging av ledige gårdsbruk er derfor nødvendig i et større geografisk område enn Ørland.

Temarapporten peker videre på tilpasningsmuligheter for landbruket, og at det må iverksettes utviklingsprosjekter for å avdekke muligheter for:

- Muligheter for omlegging av drift; fra storfe til annet husdyrhold eller planteproduksjon
- Tilpasse husdyrholdet; endret beitemønster, overgang fra eget fjøs til samdrift, makeskifte mm
- Muligheter for bygningsmessige tiltak på våningshus, i lys av kulturverninteresser
- Muligheter for bygningsmessige tiltak på husdyrbygninger

### **3.4 Husdyr og støy**

Husdyra skal i følge de ulike holdforskriftene ikke utsettes for unødvendig støy. Forskriftene sier også noe om grenser for varig støy. For storfe og gris står det at varig støy over 65 dB skal unngås, mens det for småfe er forbudt med varig støy på mer enn 65 dB. For høns og kalkun skal støynivået være så lavt som mulig.

I veilederen til hold av storfe står det at dyrene i størst mulig grad skal skånes for støy. Dersom en støyende aktivitet likevel må gjennomføres skal dyra skjermes så langt det er mulig eller oppstalles midlertidig/varig annet sted. Med unødig støy menes for eksempel støy som ikke har tilknytning/sammenheng med dyreholdet, men er forbundet med aktiviteter som like gjerne kan gå for seg et annet sted enn der dyr oppstalles. Med varig støy menes støy fra faste installasjoner eller støy som vedvarer i mer enn 10 % av døgnet eller i mer enn 5 % av mørkeperioden. Lydnivået bør måles over tid. Måling av støy på arbeidsplasser for mennesker er som regel basert på eksponering over en åttetimers arbeidsdag.

Til sammenligning er grenseverdiene for daglig støyeksponering (ekvivalentnivå for en arbeidsdag normalisert til 8 timer) for folk maksimalt 85 dBA. Dette omfatter all støy på arbeidsplassen. Videre er 55 dBA støymessig grense (tiltaksverdi) for arbeidsforhold i gruppe I (bl.a. i spise- og hvilerom), målt som 1-times støyeksponeringsnivå, (ekvivalentnivå for den mest støybelastede timen i løpet av en arbeidsdag).

En av effektene av økt støybelastning for husdyrholdet kan være begrensninger i beitetida. I "Forskrift om hold av storfe LMD 2004 (holdforskriften)" § 10 Mosjon og beite, er det krav om at storfe skal sikres mulighet for fri bevegelse og mosjon på beite i minimum 8 uker i løpet av sommer halvåret. Dette gjelder nå både dyr i løsdrift (gjeldende fra 1. januar 2014) og dyr oppstallet på bås. I veilederen til § 10 i holdforskriften som har vært ute på høring står det bl.a. at det for storfe i løsdrift må være tilstrekkelig areal opparbeidet eller omdisponert til beite, luftegård eller utendørs mosjonsareal senest innen beitesesongen 2015. Kravet om utvidet beitetid og mosjon utenom beitesesongen for dyr oppstallet i båsfjøs, gjelder fra 1. januar 2024 for fjøs som har vært i sammenhengende bruk siden 22.april 2004. Her er det krav om mosjon og beite i minimum 16 uker i løpet av sommerhalvåret for storfe oppstallet på båsfjøs. Dette kan reduseres til inntil 12 uke hvor de naturgitte forholdene ikke ligger til rette for dette. Dyrene skal også sikres mulighet til regelmessig mosjon og fri bevegelse resten av året. Alternativt kan dyra få tilgang til egnet luftegård eller annet utendørs område der dyra sikre mulighet til fri bevegelse og mosjon. Mosjonskravet gjelder ikke ukastret hanndyr eldre enn 6 måneder.

Fravær av beitemuligheter vil gi både dyrevernsmessige og økonomiske konsekvenser. Beiting inntil 1 km fra driftsbygningen er skissert som en mulighet. I praktisk husdyrhold går denne grensa rundt 300 meter. For ammekuprodusentene er det skissert flytting til nytt beite 2 ganger pr år. Under våre forhold er det jevnlig flytting mellom beiteskiftene med påfølgende beitepuss og overgjødsling gjennom hele vekstsesongen fra mai til oktober.

Betalingen for melk produsert på sommeren er høyere enn resten av året, spesielt i august og september. I 2013 lå tillegget på kr 0,45 pr liter i juni og juli, mens det i august utgjorde kr 0,55 pr liter. Gårdbrukere får også tilskudd hvis de har dyrene på beite i minimum 16 uker. Tilskuddet for storfe var pr 2013 på kr 445 kr pr dyr.

#### *Vedtatt flygemønster og varsling av øvelser*

I temarapporten beskrives at det vedtatt flygemønster skal følges, og at det skal etableres rutiner for varsling av flyøvelser, samt rutiner og opplegg for avvikshåndtering på dette området. Utstyr og opplegg for avviksrapportering og avviksreaksjonsmønster er et viktig tiltak for å sikre forutsigbarhet, og et forskriftsmessig og forsvarlig dyrehold og arbeidsmiljø for bøndene i de mest berørte områdene. Det vises til temautredning om støy for en nærmere beskrivelse av dette.

Det er ulemper for drifta at en ikke bor på bruket. Det har også en dyrevelferdsmessig side ved at man ikke er til stede ved kalving, sykdom og utforutsette hendelser. Det er upraktisk å bo på et annet sted enn der husdyrproduksjonen er, men en del av dette kan avhjelpes ved kameraovervåkning og alarmer på roboter og føringssystemer og kan være et alternativ for å opprettholde husdyrproduksjonen i de mest støyberørte områdene.

Ser vi på produksjonsmiljø og dyrevelferd er det ikke optimalt med menneskefrie husdyrsoner på Ørland i framtiden. Dette er også drøftet med Mattilsynet. Samtidig er det viktig å legge til rette for individuelle tilpasningsstrategier for å opprettholde husdyrproduksjonen og spesielt melkeproduksjonen i dette området. Det er i iverksatt videre undersøkelser for husdyr og støy og det vil bli gjennomført videre undersøkelser for å se på tilpasningsstrategier og optimalisering av landbruksproduksjonen i dette området. Mattilsynet

er tilsynsmyndighet for dyrevelferd, herunder husdyr og støy. Her er det behov for tydeliggjøring og utfyllende avklaringer opp mot regelverk og forskrifter. Det må opprettes en dialog med Mattilsynet for å finne løsninger for beiting og storfehold i de mest støyutsatte områdene.

Ørland er et utpreget husdyrområde med en stor og viktig gras- og melkeproduksjon. Erfaringsgrunnlaget på husdyr og støy er tynt, og derfor må det legges opp til oppfølgende undersøkelser for å øke kunnskapen om husdyr og støy, og optimalisere grunnlaget for gode løsninger for et framtidig bærekraftig husdyrhold.

### **3.5 Arbeids- og produsentmiljø**

På Grande og Uthaug drives det mange foretak hvor det er stor produksjon av melk og kjøtt, samt korn. Hvis flere av produsentene bestemmer seg for å avslutte eller legge om husdyrproduksjonen vil det ha stor betydning for total mengde melk og kjøtt som produseres i Ørland kommune. Det kan også bli lengre mellom naboene hvis mange flytter, og området kan bli mindre attraktivt å bo i, fordi det ikke blir folk i området. At produsentmiljøet utarmes har ved siden av å ha konsekvenser for landbruket også konsekvensene for kulturlandskapet og fugle/dyreliv.

Husdyrbrukeren har sin daglige arbeidsinnsats på gården morgen og ettermiddag, hele året. Det jobbes i fjøs og utendørs samtidig med at det er flyaktivitet på basen. Dette gir spesielle utfordringer for husdyrbrukene. Innenfor støysonene blir 20-25 gårdbrukere og deres familier mere eller mindre berørt av det framtidige støymønsteret. Støy kan også skremme husdyr slik at de får panikk eller gjør uventa bevegelser, noe som kan medføre fare for personskade ved tråkk, spark eller klemskader m.m.

Forslaget til reguleringsplan fra FB tar utgangspunkt i at det vil være aktuelt å tilby innløsning dersom utendørs maksstøy er over 105 dBA, eller gjennomsnittsstøy overgår 67 dBA. Grensene for ulike støysoner er viktig, men for gårdbrukere som har hele gårdens areal som arbeidsplass kan disse grensene oppfattes vanskelige. Fylkesmannen har imidlertid foreslått at hele rødsonen og/eller maksstøysone over 100 dBA er innløsningssone/ tiltakssone. For de som ikke velger innløsning bør oppisolering med utvidet grense ned til minimum 35 dBA tilstrebes I landbruksprosjektet har en gjennom kontakt med brukere i støysonene fått et inntrykk av at mange ønsker å forsøke å bebo og drive brukene videre. Flere våningshus som støyisoleres og bedre støyisolering av disse våningshusa vil bety mindre fraflytting og mer stabilitet i grendene med hensyn til bebyggelse, drift og kulturlandskap. Rådmannen vil generelt sett vurdere det som en fordel for landbruksproduksjonen i de støyberørte områder at tiltakssonene utvides slik fylkesmannen tilrår.

Utbyggingen av ØHF har store konsekvenser for bøndene og deres familier. Gården har vært arbeidssted og bosted i generasjoner og det er stor psykisk belastning knyttet til den usikkerheten mange familier nå står overfor. Disse familiene må få den oppfølgingen de trenger både når det gjelder faglige- og helsefaglig spørsmål. Det må videre iverksettes utviklingsprosjekter som ser på muligheter og optimaliserer landbruksproduksjonen i området.

### **3.6 Landbruksprosjektet**

I forbindelse med etablering av ØHF er det etablert et prosjekt som har som målsetting å optimalisere og se muligheter i Ørlandslandbruket. Det er i konsekvensutredningen pekt på landbruksprosjektet i forbindelse med utrednings og prosjektarbeidet. Det er iverksatt flere utviklingsprosjekter som har om mål å utvikle landbruksnæringen i kommunen. Prosjektet samarbeider tett med Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, landbruksnæringen, FOU og andre

viktige aktører. Landbruksprosjektet er en del av samfunnsutviklingsprosjektet i Ørland Bjugn.

### **3.7 Videre undersøkelser – mulighetsstudier**

I temarapport landbruk det gjort en vurdering av konsekvenser for gårdsbruk ved høye støyberegninger og det er skissert alternative tilpasningsalternativer på et overordnet nivå. Rådmannen vil sammen med Fylkesmannen og Forsvarsbygg iverksette mulighetsstudier for å se på optimalisering av landbruket i de mest støyutsatte områdene. Dette er også et redskap for videre rådgivning av de aktuelle gårdsbrukene.

### **3.8 Videre undersøkelser – husdyr og støy**

Erfaringsgrunnlaget på husdyr og støy er for tynt, og derfor må det legges opp til oppfølgende undersøkelser for å øke kunnskapen om husdyr og støy, og å optimalisere grunnlaget for gode løsninger for et framtidig bærekraftig husdyrhold

### **4.0 Kulturlandskapet**

Flystasjonen er omgitt av et kulturlandskap med tradisjonelle gårdsbruk med firkantun og omkringliggende jordbruksmark. Temarapport landbruk berører i liten grad kulturlandskapet direkte, men de endringer som kan komme som en konsekvens av arealbeslag og støy vil ha store konsekvenser for kulturlandskapet i Ørland kommune. Kulturlandskapet vil bli påvirket av omfanget av rivning, innløsning og fraflytting. Jo flere som velger å bo og drive gården videre, desto mindre påvirkes kulturlandskapet på kort sikt. Endringer i driftsopplegg vil også påvirke kulturlandskapet tilsvarende.

De berørte gårdsbruka har ulike typer våningshus - store og små, nye og gamle, verneverdige enkeltbygg og tun osv. Administrasjonen mener at dette må sees i et mer helhetlig perspektiv der utgangspunktet er å minimalisere inngrepene. Fra et landbruksfaglig ståsted vil det være ønskelig at våningshus og andre boliger på gårdsbruk blir stående. Vi viser til temautredning landskap og lokalklima og kulturminner og kulturmiljø som belyser temaet ytterligere.

## **5.0 Anleggsfasen**

### **5.1 Matjord og løsmasser**

Ledige volum med matjord bør tilbys interesserte gårdbrukere. Mattilsynet må avklare formelle forhold knyttet til flytting av matjord ut fra Forsvarets eiendom "Vik" gnr 70 bnr 1, da det ble påvist funn av floghavre inne på Flystasjonens arealer sommeren 2013.

Ledige volum med løsmasser kan benyttes inne på Flystasjonens område til å omdanne brakklagte arealer til produktive jordbruksarealer. Spesielt i sydområdet av flystasjonen er det mange brakklagte områder hvor en kan ta av matjorda, fylle opp med løsmasser og legge tilbake matjorda. Områdene vil da være godt egnet for dyrking av korn og/eller gras. Dette vil bøte på noe av avgangen av fulldyrket jord inne på Forsvarets område.

### **5.2 Hydrotekniske anlegg**

Legging av store, nye flater med asfalt og tilsvarende gir økning i flomtoppene i kanalene som drenerer overvannet fra Flyplassen ut i Grandefjæra. Noen av disse er utsatt for erosjon under flomtoppene allerede i dag. Dette problemet forventes å øke når nye områder legges under fast dekke. Disse kanalene må lukkes eller plastres fram til avløp i Grandefjæra med tilstrekkelig dimensjonering av avløpsrørene, både eksisterende og nye.

Kommunen har kartfestet alle kjente grøftefelt og kanaler i kommunen. Kartfestingen viser at store jordbruksarealer dreneres på tvers av flyplassens lengderetning. Det er sær viktig at

disse avløpene ikke blir skadet eller innsnevret på noen måte som følge av det kommende anleggsarbeidet.

Dersom Forsvarsbyggs foreslåtte utvidelser av Flyplassens egne arealer med tilhørende flytting av flyplass-gjerdet gjennomføres, kan dette vanskeliggjøre framtidig drenering av jordbruksarealer rett utenfor gjerdet. Det er i tilfelle dette gjennomføres, nødvendig at det settes ned koblingskummer utenfor gjerdet med tilkoblingsmuligheter og tilstrekkelig kapasitet for avløp fra framtidig vedlikeholdsgrøfting.

Forøvrig viser vi til egen temarapport som behandler anleggsfasen spesielt

## **4) TEMAUTREDNING BEFOLKNINGENS HELSE OG TRIVSEL**

### **1.0 Kort sammendrag av temautredningen:**

Etablering av kampflybasen vurderes av Forsvarsbygg til å ha flere positive enn negative konsekvenser på befolkningens helse og trivsel. Ørland har i dag et relativt lavt utdanningsnivå, høy frafallsprosent i videregående skole, høy ungdomsledighet og flere trygdede enn landsgjennomsnittet. Etablering av kampflybasen vil kunne gi Ørland muligheten til å bevege befolkningen i positiv retning på folkehelsebarometerets helse- og trivselsfaktorer. Det vil gi vekst i næringslivet, flere arbeidsplasser, større handelsmuligheter og nye møteplasser, høyere utdannings- og inntektsnivå og en befolkningsvekst med flere yngre mennesker.

De store endringene som vil skje i lokalsamfunnet i de kommende år vil derimot også medføre en del negative konsekvenser. Flere innbyggere i Ørland kommune lever med stor usikkerhet om framtidig bosted, økonomisk situasjon og sosialt nettverk som en følge av tiltaket (flystøy). De mest berørte føler at de "ofres" for fellesskapets beste. Omtrent 113 familier vil få tilbud om innløsning som en følge av høye støyverdier. For enkelte vil dette innebære en psykisk belastning ved at de står i fare for å miste sine sosiale nettverk og nærmiljø.

Utbyggingen av kampflybasen vil videre få store konsekvenser for mange bønder og deres familier. Gården har for mange vært arbeidssted og bosted i generasjoner, og for flere er det vanskelig å se for seg en annen yrkeskarriere enn gårdsarbeid. Mange uttrykker at de er bekymret for om de vil få tilstrekkelig kompensasjon for innløsning av bolig/gårdsbruk til å kunne etablere tilsvarende drift andre steder i Ørland kommune.

I anleggsfasen vil det være opptil 700 anleggsarbeidere på det meste, og de fleste vil bli boende på brakker inne på flystasjonen. Erfaring fra andre vekstkommuner viser til økning i vold, kriminalitet og rus ved stor ansamling av anleggsarbeidere. Utelivet blir trolig mer aktivt og det kan tiltrekke seg ungdommer i risikozonen.

Fordelingen av nasjonal og internasjonal arbeidskraft er ikke klart ennå, men det antas at det kan være opp imot 200 utenlandske arbeidere på det meste. Erfaring her tilsier at en del av disse vil komme flyttende med sine familier.

### **2.0 Administrasjonens vurdering**

Kampflybasen gir oss mange muligheter, samtidig som den medfører flere utfordringer for lokalsamfunnet. Ørland kommune ønsker å være i forkant ved å redusere ulempene ved god planlegging og en styrking av det forebyggende arbeidet i forkant av anleggsfasen.

Dette synes godt belyst i konsekvensutredningen hvor innspillene fra Ørland kommune i samrådprosessen er hensyntatt. Dette gjelder behovet for økt kapasitet innen forebyggende helse- og sosiale tjenester, innen arbeid med integrering og inkludering av nye innbyggere, boligsosialt arbeid og økt kriseberedskap. Ørland kommune vil være avhengig av å få på



plass en samarbeidsavtale med staten vedrørende finansiering av dette i anleggsfasen. Etter anleggsfasen vil stillingene bli implementert inn i ordinær drift som en følge av forventet befolkningsvekst.

Det vil videre være behov for å etablere et samarbeidsorgan mellom Forsvaret og kommunen for å håndtere beredskap, familiepolitikk og integrering av ny innbyggere i lokalsamfunnet. (KU- Befolkningens helse s. 56). En vellykket integrering av nye ørlendinger / tilflyttere vil være essensielt for deres livskvalitet og folkehelse. Dette også med hensyn på at flytting til Ørland er av mange ikke ønsket, men en følge av å legge kampflybasen til Ørland. Det blir viktig å legge til rette for gode sosiale og miljømessige forhold, slik at nye og gamle innbyggere opplever trivsel og tilhørighet til lokalsamfunnet.

Som et ledd i integreringsarbeidet og utvikling av et felles lokalsamfunn er det ønskelig å etablere en felles arena (sivilt/militært) for fysisk aktivitet og en sosial møteplass som kan være tilgjengelig for alle. Det kan være aktuelt å dele inn deler av idrettsarenaen forbeholdt de militære, for å kunne imøtekomme forsvarets behov for tilgang og muligheter for fysisk aktivitet store deler av dag og kveld (jfr. fysiske krav i tjenesten). Ørland kommune tenker likevel at flere aktivitetstilbud vil kunne samkjøres med forsvarret.

Å etablere et kommunalt leketilbud er av stor betydning for å skape gode møteplasser og for å sikre god integrering av barnefamilier (KU Befolkningens helse s. 31) Frivilligsentralen og de øvrige forebyggende tjenestene vil være viktige samarbeidspartner i dette arbeidet.

Det vil dessuten være behov for å etablere en samhandlingsstruktur med prosjektleder og kommunenes aktuelle etater (politi, helse, sosial) for å forebygge/ redusere sosial uro. Det vil være avgjørende å ha tett dialog med entreprenørene /prosjektleder vedrørende aktuelle forebyggende tiltak for å redusere uheldige episoder på utestedene (KU-Befolkningens helse s. 61).

Ørland kommunen ønsker å tilrettelegge for god samhandling med Forsvaret vedrørende beredskapsarbeidet. Dette gjelder også innen planverk og kompetanseheving. Ørland kommune må heve kommunale krise- og helseberedskap i tett samarbeid og samhandling med kampflybasen for å kunne samhandle godt i evt. akutte situasjoner. I tillegg må det utarbeides en strategiplan for å heve/skaffe nødvendig lokal kompetanse på området. (KU Befolkningens helse og trivsel s.12, 30,55, Ørland kommunens tilsvaer s 13)

Hårberg skole ligger innenfor gul sone, på grensen til rød støysone. Sammenlignet med dagens situasjon øker ekvivalent støynivå noe (1,6 dBA-2,3 dBA) og i tillegg vil antall flyvinger øke til det dobbelte. Støydosen og den faktiske opplevelsen av støy vil variere avhengig av hvilken retning flyene tar av. Rapporten fra Folkehelseinstituttet viser til studier av mulige effekter av flystøy på barns hukommelse og læring. De påpeker at fordi mye læring i klasserommet skjer via muntlig kommunikasjon er de avhengig av gode akustiske forhold. Barn er i tillegg spesielt sårbare i en læringssituasjon fordi de har mindre kontroll over sine omgivelser. I tillegg foregår en del av undervisningen ut i skolegården. Undersøkelser fra skole nær München flyplass viser til at elevene presterte bedre etter at flyplassen stengte. Andre tilsvarende undersøkelser i andre land viser blant annet at flystøy distraherer barna mer enn trafikkstøy. Med bakgrunn i disse undersøkelsene er det rimelig å tenke at militær flyving på dagtid vil kunne ha samme negative effekt på barn i en læringssituasjon.

I tillegg vil barns oppvekstmiljø kunne påvirkes av stor militær aktivitet og spesielt i perioder med forhøyet beredskap. Ved forhøyet beredskap vil elevene oppleveforsvarets økte

sikkerhetstiltak med væpnet gjennomgang av bilene som innpasseres hovedporten til ØHF. Væpnet militære vakter vil da være i umiddelbar nærhet til barneskolens uteplass. Dette må også ses opp mot terrortrusler, og det må tas høyde for at det internasjonale militære trusselbilde kan endres over tid. For skolebarna er militært personell en del av dagliglivet, (både norske og utenlandske) og ved evt. terror vil de ikke nødvendigvis reagere på fare.

Med bakgrunn av dette mener administrasjonen at Hårberg skole må flyttes som en konsekvens av tiltaket, og skolevirksomheten avsluttes før anleggsstart/driftsstart.

Administrasjonen mener videre at det må utarbeides operative planer før anleggsfasen starter, som beskriver hvordan sosiale og trafikale utfordringer skal håndteres. Det samme gjelder utarbeidelse av plan for flytting av Hårberg skole.

## **5) TEMAUTREDNING NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV**

### **1.0 Kort sammendrag av temautredningen**

Det generelle inntrykk en sitter igjen med etter å ha gått igjennom temautredningen er at den synes å ha fanget opp det som er relevant ved nærmiljø og friluftsliv og gir således et godt bilde av situasjonen i kommunen og bl.a. behov for avbøtende tiltak.

### **2.0 Verdivurdering**

Vi velger å dele frilufsinteressene inn i to hovedprioriteringsområder, nemlig naturbaserte og kulturbaserte friluftslivsverdier. Ørland har to opplevelsessoner i nasjonal toppklasse. Dette er de internasjonalt registrerte våtmarksområdene (heretter kalt RAMSAR-områder) og herregårdslandskapet rundt Austrått. Det sistnevnte er Ørlands viktigste turområde og kulturhistoriske opplevelsessone. Slottet og det omkringliggende herregårdslandskapet er blant Norges viktigste kulturmiljøer og er Ørlands største turistattraksjon. Disse områdene er også de mest brukte turområdene i Ørland. Den økte flystøyen i den vestre delen av kommunen gjør at de støyfrie friområdene i øst som har best bruksverdi må oppgraderes. Dette for å tåle hardere bruk både av eksisterende befolkning og tilflyttere.

### **3.0 Naturbaserte friluftsverdier**

RAMSAR-områdene vil også behandles under punkt 7 - temautredning naturmiljø, men vil her belyses som friluftsområder. En av de viktigste folkehelsefremmende tiltakene som gjøres i Ørland er den pågående åpningen av RAMSAR-områdene gjennom anleggelse av stier som ikke forstyrrer fuglelivet og byggingen fuglekikketårn, formidlingspunkt og naturscener knyttet til dette stinettet. Slik tilrettelegging fører til at de fredede områdene som befolkningen tidligere var usikker på hvordan man kunne ferdes i, og hvor fuglelivet var utilgjengelig, nå kan brukes, oppleves og forstås. Dette har ført til at flere Ørlendinger beveger seg ut i terrenget og at våtmarksområdene brukes mer og mer som friluftsområder. Det best tilrettelagte, største og viktigste RAMSAR-området, Grandefjæra, er også det som blir hardest rammet av flystøy. Den økte flystøyen vil bety en betydelig svekkelse av Grandefjæras bruksverdi som friluftsområde.

### **3.1 Avbøtende tiltak**

Som et avbøtende tiltak bør det støyfrie RAMSAR-området i Innstrandfjæra tilrettelegges med tilpasset infrastruktur som gir dette området like god bruks- og opplevelsesverdi som Grandefjæra. I tillegg til dette bør våtmarksområdet i Brekstadbukta utvikles som våtmarkspark.

#### **4.0 Kulturbaserte friluftsverdier**

De mest brukte friområdene på Ørland er i dag landskapsvernområdene Austråttlunden og parken på Austrått herregård. Austråttområdet som viktig kulturlandskap er langt større enn lunden og parken, har det største potensialet for utvikling av nye friluftsområder i kommunen, ligger utenfor støysonen og er omgitt av kommunens største støyfrie tettsteder.

#### **4.1 Avbøtende tiltak**

Som avbøtende tiltak bør hele Austråttområdet styrkes som friområde i henhold til prosjekt "Landskapspark Austrått." Lunden og parken må tilrettelegges for å tåle hardere bruk. For å unngå overbelastning på disse områdene må det i tillegg opparbeides systemer av nye turstier med tilrettelagte omgivelser i det øvrige Austråttlandskapet. De nye turstiene bør etableres ved å gjenåpne herregårdens historiske veiløp og disse må suppleres med nye traséer som knytter de tilrettelagte delene av herregårdslandskapet sammen med Brekstad, Opphaug, Ottersbo og Røstadhaugan. Det nye systemet av ferdselsårer bør opparbeides som både fullverdige turstier og gang og sykkeltraséer for befolkningen.

Den beskrevne tilretteleggingen av Austråttområdet vil være et viktig folkehelsefremmende tiltak. Det gjør en av Norges viktigste kulturlandskap leselig og sanselig for befolkningen, det frister flere til å bruke terrenget aktivt og forenkler kommunikasjon til fots eller på sykkel mellom kommunens største bosetningsområder. Se videre beskrivelse av disse tiltakene under punkt 6, 3.1 og punkt 8.

## **6) TEMAUTREDNING TRANSPORT OG INFRASTRUKTUR**

### **1.0 Kort sammendrag av temautredningen:**

Temarapporten tar for seg situasjonen knyttet til infrastruktur for transport og kommunale vann og avløpsanlegg i driftsfasen. Konsekvensene knyttet til tilsvarende forhold i anleggsfasen er omtalt i en egen utredning.

Utbyggingen ved Ørland flystasjon vil kunne føre til at en fram mot 2030 må kunne forvente en økning av trafikken på kommunens vegnett på ca. 50 % i forhold til dagens trafikk. Siden trafikk tettheten i utgangspunktet er lav, vil denne økningen fint kunne håndteres av eksisterende vegnett uten at det gjøres ekstraordinære tiltak.

Hovedadkomsten til basen forutsettes å bli flyttet ca. 500m lenger mot nord enn dagens adkomst.

Det forventes at forutsatte kapasitetsøkninger på hurtigbåtsambandet til Trondheim og fergestrekningen Brekstad - Valset vil være tilstrekkelig for å ivareta forventet trafikkvekst.

Dagens kollektivtilbud med buss mellom Brekstad og Botngård bør styrkes for å ivareta den forventede økningen i bosetning langs denne aksen.

For å kunne imøtekomme forventet behov for flytilbud mellom Ørland og Oslo, bør rutetilbudet utvides til 2 daglige avganger hver veg. Behovet for pendlerrute mellom Bodø og Ørland bør også vurderes for en periode.

Dagens kapasitet knyttet til kommunal infrastruktur for vann og avløp forutsettes å være tilstrekkelig til å dekke framtidig behov inne på flystasjonen med unntak av at det forutsettes ny tilførselsledning for vann til den nordlige delen av basen.

## 2.0 Vurdering av konsekvensene

Temarapporten konkluderer med at en trafikkvekst på 50 % ikke vil få vesentlig betydning for vegnettet. Sett ut fra et trafiksikkerhetssynspunkt vil en så stor økning være dramatisk for de myke trafikantene dersom disse ikke separeres fra den øvrige trafikken.

Administrasjonen mener derfor at det som en følge av denne trafikkøkningen, må anlegges separate gang- og sykkelveier langs de mest trafikkerte strekningene. Ansvar for dette bør tas i fellesskap av Forsvaret som tiltakshaver og Sør-Trøndelag fylkeskommune som vegeier.

Flyttingen av dagens hovedadkomst vil kunne føre til økt kryssingsproblematikk i forhold til gårdsbruk som ligger på denne strekningen. Konsekvensen av dette bør vurderes nærmere.

Som det påpekes fra Forsvarsbyggs side bør trafikkutviklingen, når det gjelder ferge og hurtigbåt, følges nøye slik det raskt kan gjøre tilpasninger dersom dette skulle bli nødvendig. Det betinger at avtaler som Sør-Trøndelag fylkeskommune inngår med selskaper som betjener disse sambandene åpner for slike raske tilpasninger.

Som en følge av forventet økning i trafikken på Ørland lufthavn, bør lufthavna utvides. Administrasjonen mener at en stor del av den forventede økningen vil kunne relateres til økt aktivitet på Ørland flystasjon. Det bør derfor være i Forsvarets interesse at flytilbudet styrkes, og at Forsvaret bidrar økonomisk til en slik utvidelse.

Temarapporten påpeker at den kommunale tilførselsledningen for vann i nord bør erstattes med en vannledning med større kapasitet. Administrasjonen forutsetter at kostnadene med kapasitetsøkningen dekkes av Forsvaret, jfr. lov om kommunale vass og kloakkavgifter av 31.05.74.

## 3.0 Avbøtende tiltak

Det er fra Forsvarsbyggs side ikke foreslått avbøtende tiltak innenfor dette temaområdet. Etter administrasjonens vurdering er det imidlertid nødvendig med omfattende tiltak innenfor trafiksikkerhet og kapasitet som følge av planlagte utvidelse av Ørland flystasjon.

Følgende tiltak er viktige:

1. All massetransport inn til basen fra øst (fra Skiftkroken) forutsettes å gå over «Tungaveien» og ikke langs FV 710.
2. Spillvann fra eksisterende og ny bebyggelse inne på flystasjonen separeres fra overvann før påslipp på det kommunale anlegget.
3. Ny hovedledning for vann fra Lerberen fram til det nye F35 området i nord bekostes i sin helhet av forsvaret.

### 3.1 Tiltak tatt inn i reguleringsbestemmelsene

1. Gang sykkelvei opparbeides på strekningen Uthaug sentrum - Kottemyra, tiltaket bekostes av Forsvaret.
2. Eks. gangfelt langs FV 231 tas bort. Som erstatning opparbeides gang- og sykkelvei fra Austrått/Skankegrenda til Brekstad ved opprusting av eks. turvei langs sjøen via Bruholmen, tiltaket bekostes av Forsvaret.

Dette er også en trasé som kan sees i sammenheng med ambisjonen om å gjenåpne historiske veiløp som fremtidens gang-, sykkel- og opplevelsesveier på Ørland da det finnes delvis åpne og delvis gjengrodde historiske veier mellom disse destinasjonene.

### **3.2 Flytting av fergeleiet på Brekstad**

Økt belastning på fergeleiet på Brekstad gjør planen om flytting av fergeleiet viktig, og det bør vurderes å framskynde planene. Flytting av fergeleiet vurderes som et vesentlig moment i for å videreutvikle Brekstad som et urbant tettsted og dermed øke boattraktiviteten i nærområdet til flystasjonen. Siden dette også er av storinteresse for Forsvaret for å kunne rekruttere ønsket personell bør de bidra til en delfinansiering av dette.

### **3.3 Ørland lufthavn**

Det er forventninger til at Forsvaret bidrar til en delfinansiering av kostnader knyttet til utvidelse av Ørland Lufthavn. Det er forventet en generell befolkningsvekst i regionen på grunn av etableringen av kampflybasen. Ankomst og avreise for Forsvarets pendlere vil foregå på militært område.

### **3.4 Økning av kapasiteten på vann- avløpsledninger**

Dersom det i ettertid skulle vise seg at virksomheten på kampflybasen medfører behov for økning av kapasiteten på vann- og avløpsledningene, forutsetter kommunen at investeringskostnader knyttet til nødvendige tiltak i sin helhet dekkes av Forsvaret, jfr. lov om kommunale vass og kloakkavgifter av 31.05.74.

## **7) TEMAUTREDNING NATURMILØ**

### **1.0 Kort sammendrag av temautredningen**

Temareporten er omfattende og bygger i stor grad på eksisterende bakgrunnsmateriale. Det generelle inntrykket er at det er gjennomført et godt arbeid i temautredningen. I motsetning til temautredningen om nærmiljø og friluftsliv, er de formelle betegnelsene for verneområdene riktige.

### **2.0 Verdivurdering**

Ved siden av verneområdene i Ørland våtmarkssystem, er også Været landskapsvernområde i Bjugn tatt med i oversikten over verneområdene. Imidlertid er ikke Austråttlunden landskapsvernområde tatt med.

Både Eidsvatnet i Bjugn og Litlvatnet i Agdenes er fredet (våtmarksverneplanen for Sør-Trøndelag, 1983). Områdene utgjør viktige supplement til Ørland våtmarkssystem.

Været landskapsområde og Litlvatnet berøres i noen grad av aktiviteten ved Ørland flystasjon, dog uten at dette er vesentlig. For helhetens skyld burde alle verneområdene i området blitt sett i sammenheng.

Begrepet Ørland våtmarkssystem er benyttet om de formelt fredede våtmarkene i Ørland kommune. Imidlertid er det grunn til å understreke at også Brekstadbukta og Rusasetvatnet er viktige deler av dette systemet, selv om de ikke ble fredet i 1983. I ettertid mener flere at dette burde vært gjort. I en ytre krets inngår Været, Neslandfjæra og Eidsvatnet i Bjugn og Litlvatnet i Agdenes (se ovenfor) også i systemet.

### **3.0 Støy i våtmarksområder**

Med hensyn til støyproblemer i Ørlands våtmarkssystem er det Grandefjæra som får det store trykket. Konsekvensene for de andre områdene er begrenset. Grandefjæra er det viktigste området i Ørland våtmarkssystem og et av de viktigste våtmarksområder i Norden. Det er meget viktig at støybelastningen i Grandefjæra blir redusert til et minimum, og at

støysonekart, alternativ 2, blir lagt til grunn for utviklingen av Ørland flystasjon. Som kompensasjon for økningen av støynivået i Grandefjæra, må det gjennomføres avbøtende tiltak andre steder i kommunen. Dette er helt avgjørende sett i et naturforvaltningsperspektiv.

#### **4.0 Andre naturtyper**

I temautredningen redegjøres det for 7 mindre naturtypelokaliteter innenfor planområdet. Flere av disse utslettes eller reduseres. Dette er beklagelig, men utgjør ikke et større tap sett i forhold til det totale bildet. Naturinngrep følger av utbygging, og det som vil skje innenfor gjerdet må nødvendigvis skje på andre premisser enn de ideelle sett med naturbriller.

#### **5.0 Tidligere undersøkelser ved Ørland flystasjon**

Rapporten "Om fly/fugleproblemet på Ørland flystasjon" (Spikkeland 1976), utgitt av Luftforsvaret ved Flytryggingsinspektøren, gir på grunnlag av undersøkelser i 1974 et interessant bilde av problemstillingene for 40 år siden. Mange av vurderingene den gang gjelder også i dag. Foreliggende temautredning nevner ikke dette arbeidet. Det går ikke fram av temautredningen hvorvidt nye lignende registreringer og vurderinger er gjennomført. Her nevnes bl.a. at vipa er en karakterfugl i Ørlands kulturlandskap, og hvor bestanden nå er vesentlig redusert.

#### **6.0 Avbøtende tiltak**

Av de tiltak som omtales i temarapporten er det grunn til å peke på betydningen av å ta vare på tindvedforekomstene innenfor planområdet. Sikring av disse forekomstene er viktig. Det er av stor betydning at det blir gjennomført skjøtselstiltak, som bl.a. innebærer fjerning av fremmede bartrær og tekniske etterlatenskaper.

Når det gjelder erstatningsarealer, vises det til NINA Rapport 1004 (2013) og til "Naturtypekartlegging og forekomst av fugler i Brekstadfjæra, Innstrandfjæra og Neslandfjæra i Ørland og Bjugn kommuner. Disse rapportene gir gode oversikter over naturtyper og fugleforekomster. Rapportene utfyller på flere måter alle de fagrapporter som foreligger fra tidligere tider fra regionen.

Sett i forhold bl.a. til de problemer som vil oppstå i Grandefjæra, vil sikring av de tre ovennevnte områder kunne få positive følger for både flora og fauna, samt naturopplevelser og friluftsliv.

På bakgrunn av ovennevnte bør det iverksettes avbøtende tiltak som fører til:

- Langsiktig, faglig overvåking og oppfølging av naturreservatet Grandefjæra.
- Utvidelse av Innstrandfjæra fuglefredningsområde. Etablering av naturscene.
- Nytt fuglefredningsområde i Brekstadbukta. Etablering av våtmarkspark.

Disse tiltak vil generelt sett ha stor betydning for naturmiljøet, Ørland våtmarkssystem og de funksjoner systemet skal ivareta i det internasjonale våtmarksperspektivet.

### **8) TEMAUTREDNING KULTURMINNER OG KULTURMILJØ**

#### **1.0 Kort sammendrag av temautredningen**

Temarapporten er omfattende og bygger i stor grad på eksisterende bakgrunnsmateriale. Det generelle inntrykket er at det er gjennomført et godt stykke arbeid i temautredningen. I tillegg har vi ganske inngående redegjort for Landskapspark Austrått. Denne redegjørelsen foreligger som vedlegg i saken.

## **2.0 Verdivurderinger**

Ørland kommune har mange kulturminner og kulturmiljøer med Austrått som et nasjonalt monument. Imidlertid er mye gått tapt de senere tiår, og interessen og forståelsen har nok vært begrenset. Som mange andre kommuner mangler også Ørland kommune en delkommuneplan for kulturminner og kulturmiljø. Det er beklagelig.

Det er definert 7 ulike kulturmiljøer i definert plan- og influensområde som er verdivurdert, men vurderingene er av formell art i forhold til lovverk, historikk, arkeologiske funn/undersøkelser (heri nye registreringer) og den gamle SEFRAK-registreringen. Det gir begrenset grunnlag for en samlet verdivurdering særlig av stående bygningsmasse. Mye synes revet og ombygd/nybygd. Det burde vært utført mer grunnleggende dokumentasjon av stående kulturminner og kulturmiljøer.

Områder/landskap som mer indirekte berøres er ikke vurdert.

### **2.1 Vurdering av konsekvenser**

Konsekvenser av flyplassutbyggingen med hensyn til kulturminner og kulturmiljø gjelder direkte konflikter knyttet til arealbruk/utbygging med følgende graving og rivning, og indirekte konflikter knyttet til støy og redusert opplevelse av kulturminner/kulturmiljøer. Rivning av eldre bebyggelse får effekt på kulturlandskapets utseende.

## **3.0 Avbøtende tiltak**

### **3.1 Landskapspark Austrått**

Når deler av kulturlandskapet endres i negativ retning ved fjerning av bebyggelse og mindre tilgjengelighet/trivsel på grunn av økt støy, er det viktig at det gjøres en innsats i det øvrige kulturlandskapet med bevisst holdning og kompetanse knyttet til levende landbruk, bebyggelse og landskapsverdier. Som første prioritet ønskes en spesiell satsning på herregårdslandskapet gjennom prosjektet "Landskapspark Austrått

### **3.2 Kulturmiljøer i rød støysone**

Områdene som blir liggende i rød sone har store kulturhistoriske verdier. Av vesentlige kulturmiljøer som berøres er rekketunet på Flatneset, restene av landsbyen på Grande som forteller om Ørlands historie mens herregårdene eide alt land og før bebyggelsen spredte seg på 1800-tallet, strandsittermiljøet på Nesset og naturligvis Uthaug sentrum med bryggerekka, Uthaugsgården og miljøet av fiskerhus. Dette er noen av Ørlands viktigste kulturmiljøer. Det berørte området har i tillegg det best bevarte miljøet av tradisjonelle trønderske firkanttun på Ørlandet og mange av gårdene har bebyggelse som helt eller delvis kan følges tilbake til 1700-tallet. Det berørte området må derfor betraktes som en sone med høye antikvariske verdier i sin helhet. Dette gjelder for eksempel i like stor grad for Grande som Uthaug. Skulle konklusjonen bli at de mest støyutsatte områdene skal ryddes for bebyggelse, bør man vurdere en løsning hvor den historiske bygningsmassen flyttes og samles som et landsbymiljø som før utskiftingen av gårdene på slutten av 1800-tallet. Dette så bygningene fortsatt kan brukes til bolig/forretningsformål og kulturarven bevares.

### **3.3 Sikring og formidling av gjenstander/funn fra arkeologiske utgravninger**

Ansvar for sikring av gjenstander fra arkeologiske utgravninger ligger til NTNU Vitenskapsmuseet. Ørland kultursenter har gjennom Hannah Ryggen-senteret klima- og sikkerhetstilpassede fasiliteter som kan vise det arkeologiske funnmaterialet.

### **3.4 Militære kulturminner fra okkupasjon og etterkrigshistorie**

Man bør vurdere fredning av krigsminner som Messerschmidthangarene inne på flyplassen (ev. administrativ fredning)

#### 4.0 Avsluttende kommentarer med hensyn til kulturminner og kulturmiljø

Ørland har en usedvanlig rik historie i nasjonal sammenheng. Det gjenspeiler seg i kommunens store rikdom på kulturminner, men dessverre også gjennom tap av de samme. I nyere tid har Falkhytten på Uthaug forsvunnet med minner fra 15/1600-tallets hollandske falkonerer. Falkhyttmyra i KM1 er nå truet i forbindelse med flyplassutvidelsen og kan reduseres til kun et navn på et kart. Det er heller ikke så mange år siden kunstnerekteparet Ryggens hjem ble jevnet med jorden. Nå er hele kulturmiljøer på vestre Ørland truet av rivning. Ørland trenger flere resurser til å dokumentere sin rike historie mens det enda er mulig. Ørland kultursenter bør ha/få en rolle i dette.

Ingen folk har noen framtid uten å ha en fortid å bygge på.

Kulturarven, både den materielle og den immaterielle, er i et identitetsperspektiv særs viktig å ivareta over tid. For Ørland, som står midt i en dramatisk forvandling/endingstid, blir det ekstra viktig å sørge for å ivareta sin egen kulturarv, heri bygningsarv - slik at den blir et grunnlag for stolthet, trivsel og positiv framtidig kultur/samfunnsutvikling.

#### 5.0 Samlet vurdering nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturminner og kulturmiljø

Ses de myke verdiene som gjelder nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturminner og kulturmiljø i sammenheng framstår behovet for å iverksette avbøtende tiltak som en hastesak. I mange, alt for mange, areal- og ressurskonflikter taper de myke verdier på grunn av manglende kunnskaper og manglende vilje. I forbindelse med den startede utbygging av ny kampflyplass er tiden inne for å sørge for at de nødvendige hensyn til de myke verdiene blir ivaretatt i stort og smått. Gjennomføring av avbøtende tiltak som nevnt ovenfor vil spille lokalsamfunnets og storsamfunnets vilje og evne i saken. Vi får håpe det beste skjer.

### 9) TEMAUTREDNING LANDSKAP OG LOKALKLIMA

#### 1.0 Kort sammendrag av temautredningen:

Det vurderes at utbyggingen ikke vil påvirke lokalklimaet utenfor basen. Dermed er det landskap som utredes i denne rapporten.

Temautredningen beskriver at landskapet på Ørland fraviker fra regionen for øvrig. Det er et sammenhengende sletteland med spredte gårdsbruk. De mange våtmarkssystemene med langgrunne fjærer, er også spesielt for Ørland. Flystasjonen er omgitt av kulturlandskap med tradisjonelle gårdsbruk med firkanttun og omkringingliggende dyrka mark.

Plan- og influensområdet er delt inn i 11 ulike landskapsområder som er gitt ulik verdi:

| Nr./kart ref. | Lokalitet              | Verdi KU2    |
|---------------|------------------------|--------------|
| A             | Jordbrukslandskapet    | Stor         |
| B             | Grandefjæra            | Stor         |
| C             | Innstrandfjæra         | Stor/middels |
| D             | Hovsfjæra              | Stor/middels |
| E             | Lerberen               | Middels      |
| F             | Storhaugen             | Middels      |
| G             | Garten                 | Stor/middels |
| H             | Ørland kirke på Viklem | Stor         |
| I             | Brekstad               | Middels      |
| J             | Uthaug                 | Middels/stor |
| K             | Kampflybasen           | Middels/stor |



De største negative konsekvensene er for jordbrukslandskapet. Innløsning av boliger og våningshus på flere bruk kan på sikt medføre forfall og rivning av tradisjonell bebyggelse. Noe som igjen vil føre til landskapsmessige endringer over tid. Endringer i jordbruket kan forandre det særegne landskapet på Ørland som har regional verdi.

Anlegg på basen som voller, hangarer, verksteder mm, vil ikke bli fremtredende i landskapet. Konsekvensene vurderes som ubetydelige sett fra fjærene og tettstedene. Anlegg på basen kan i enkelte områder få nærvirkning. Ny vegetasjon vil over tid dempe fjernvirkning av terrengendringer og ny bebyggelse.

I temautredningen foreslås følgende avbøtende tiltak for å redusere de negative landskapsmessige konsekvensene:

- Utforming og istandsetting av terreng der det gjøres inngrep
- Revegetering og tilsåing av arealer etter hvert som anlegget blir ferdig
- Utforming av nye bygg tilpasses omkringliggende bebyggelse

## **2.0 Vurdering av konsekvensene**

Beskrivelsen av tiltakene vurderes som tilfredsstillende. Utredningen svarer på kravene i planprogrammet. De landskapsmessige konsekvensene er belyst på en god måte. Kommunen har etterlyst 3D-illustrasjoner som planprogrammet la opp til. Av utredningen går det fram at det er sikkerhetsmessige årsaker til at det ikke foreligger flere illustrasjoner enn det gjør i utredningen. Det foreslås gode og konkrete avbøtende tiltak. Etter administrasjonens vurdering er det ikke grunnlag for å kreve ytterligere avbøtende tiltak.

# **10) TEMAUTREDNING GRUNN- OG VANNFORURENSNING**

## **1.0 Kort sammendrag av temautredningen:**

Utredningen omfatter kartlegging og vurdering av forurensningssituasjonen i grunn for de områder som omfattes av utbyggingen.

Generelt sett er forurensningsnivået vurdert som lavt. Registrerte forurensninger er i hovedsak konsentrert rundt eksisterende og tidligere brannøvingsfelt. I tillegg er det registrert forhøyede verdier av tungmetaller i 3 av de 7 grunnvannsbrønner som ble prøvetatt. Det er også gjennomført vannprøvetaking i de 3 bekkene som samler grunn- og drensvann fra flystasjonen. Her ble det ikke påvist forekomst av oljeforbindelser, PAH eller PCB og nivåene av tungmetaller er lavt. Det er imidlertid registrert et høyt nivå av næringssalter. Kilden vil være en kombinasjon av utslipp fra baneavising og kunst/naturgjødsel fra landbruket.

Den planlagte aktivitetsøkningen vil, sammenliknet med dagens situasjon, gi en økt sannsynlighet for uhell, søl og lekkasjer som kan medføre forurensningsfare. Økning i bruk av flyavisingsskjemikalier antas marginal, mens økning av operative flater vil medføre økt bruk av baneavisingsskjemikalier. I sum kan aktivitetsøkningen teoretisk sett medføre økt totalbelastning på de lokale vannforekomstene, men risikoen for at Grandefjæra skal påvirkes er i utredningen vurdert som liten.

Det skal utarbeides miljøoppfølgingsplan for ytre miljø for anleggsfasen i samråd med berørte myndigheter. Miljøoppfølgingsplan skal vise hvordan miljømål og krav innarbeides og følges opp under. Det skal også utarbeides et overvåkningsprogram og foretas ytterligere prøvetaking og analyse av grunn og overvann både før og i anleggsfasen. Før oppstart skal det gjennomføres flere runder med prøvetaking og analyser av vann fra brønner og bekker.

## 2.0 Vurdering av konsekvensene

Konsekvenser av tiltaket i forhold til grunn- og vannforurensning vil avhenge mye av gode tiltaksplaner, miljøoppfølgingsprogram (MOP) og faktisk bevissthet i anleggs- og driftsfasen. Utredningen er et godt utgangspunkt for en foreløpig oversikt over situasjonen.

Type og omfang av utslipp som tillates i driftsfasen avgjøres av aktuell forurensningsmyndighet i forbindelse med søknad om utslippstillatelse. Per i dag har Ørland flystasjon utslippstillatelse fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag for utslipp fra brannøvingsplasser og fly- og baneavisingsmidler. Det vil nå fremmes ny søknad om utslippstillatelse.

Hvilke krav forurensningsmyndighetene stiller, anses derfor vesentlig for hvilke konsekvenser man faktisk vil få i driftsfasen.

I all hovedsak er kommunens innspill til foreløpige konsekvensvurderinger tatt til følge i endelig KU. Administrasjonen ønsker allikevel å knytte kommentarer til følgende:

Både Ørland kommune og Fylkesmannen har bedt om redegjørelse for bruken av Urea som baneavising. I Fylkesmannens vilkår for utslippstillatelse av 09.09.07 er anført:

"Forsvarsbygg skal arbeide for å fase ut bruk av Urea til baneavising".

Vi kan ikke se at Forsvarsbygg har kommentert dette annet enn å omtale baneavising som en potensiell kilde til forurensning av bekkene som drenerer fra stasjonen.

Under "avbøtende og forebyggende tiltak" står at "det må vurderes om det er behov for fordrøyning eller andre tiltak for overvann for å sikre at avisningsmidler brytes ned i størst mulig grad før utløp til fjæra". Et slikt fordrøyningsanlegg kan også redusere fare for styrtavrenning til bekker og kanaler som både er negativt for vannmiljø og pga. erosjon av landbruksarealer. Vi viser til vurderinger av KU landbruk.

I kommunens innspill til foreløpig KU er det påpekt manglende omtale av vanndirektiv og vannforskrift og tiltakets konsekvenser med hensyn til vannforskriftens mål om god økologisk tilstand. Tilsvarende ble påpekt av Fylkesmannen.

Utredningen omtaler nå dette regelverket. Det foreligger fortsatt usikkerhet med hensyn til i hvor stor grad utslipp fra flystasjonen vil påvirke vannkvalitet og tilstand i bekkene som resipient. Det påpekes imidlertid at "vanndirektivet/vannforskriften vil være styrende for hvilken belastning som vil være akseptabel fra flystasjonen". Vi forutsetter at dette vil bli fulgt opp av forurensningsmyndigheten.

Vi kan ikke se at det er planlagt miljøovervåkning av utslipp i selve driftsfasen (kun i anleggsfasen). Det forutsettes at dette blir stilt som krav i forbindelse med utslippstillatelse slik det også formelt sett er i dag.

Landbruk er oppgitt som eneste kilde til dårlig økologisk tilstand i figurene s. 15. Her burde også tilførsel av baneavisingsmidler (utslipp fra flystasjonen) vært tatt inn.

Som følge av utbyggingen vil det gjennomføres opprydding i flere områder med forurenset grunn. Dette er en positiv konsekvens av utbyggingen. Det vil bl.a. bli bygd et nytt brannøvingsfelt samtidig som et eldre og et eksisterende øvingsfelt vil bli gjenstand for opprydding. Dagens kilder til utslipp av PFAS-forbindelser vil dermed fjernes. Ved etablering av nytt øvingsfelt ivaretas skjerpede krav til utforming og forebygging for å forebygge spredning.

## **11) TEMAUTREDNING NEDFALL FRA FLY**

### **1.0 Kort sammendrag av temautredningen**

Flyaktivitet medfører utslipp av hydrokarboner og sot, inkl. VOC (flyktige organiske forbindelser). En antar at utslipp av sot fra fly gir ubetydelig nedfall. Modellering av mulige utslipp av hydrokarboner fra F-16 fly kan indikere årlige utslipp av VOC på 28 tonn ved planlagt aktivitetsnivå på Ørlandet. Fra F-35 er det anslått til 0,6-1,2 tonn VOC pr år. Videre kan det medføre nedfall av korrosjonshindrende belegg, i første rekke kadmium.

Det ble foretatt en forholdsvis omfattende analyse av jord- og planteprøver i korn/grasmark i og rundt rullebanen i juni 2013. I tillegg er det tatt nye prøver for å avdekke om det er forekomst av kadmium. Det er gjennomført litteratursøk og målinger for å vurdere om utslipp av kampfly kan medføre uakseptabel risiko for forurensing av landbruksarealer i nærområdet. Prøvene viser at det ikke har blitt noen opphopning av hydrokarboner i jorda, men målingene i planteprøvene har blitt beheftet med analyseproblemer. Prøvene viser innhold av xylen og toluen, men innholdet er lavt. Toluen er giftig og miljøskadelig.

### **2.0 Vurdering av konsekvensene**

I temautredningen for landbruk nevnes at forurensing fra flytrafikk sannsynligvis ikke har betydning, men resultatene fra prøvene som ble tatt i juni 2013 er tildels usikre som følge av mulig prøvefeil. Ettersom prøvesvarene ikke ga entydige svar, anbefales gjennomføring av nye forsøk med noe mer omfattende målinger for nedfallet for flydrivstoffrester, samt at testmetodene kvalitetssikres. Det er også anbefalingene fra de som har analysert prøvene. Selv om analyseverdiene jevnt over var lave for de fleste parameterne, har flere av stoffene det var analysert for helsemessig effekt.

I temautredningen står det at forurensingsnivået i masser på området er lavt. Der det er registrert forurensing er i hovedsak lokalisert i og omkring det gamle, samt eksisterende brannøvingsfelt. Her er det registrert nivåer av perfluorierte organiske forbindelser (PFOS) som er over normverdien for ren jord. Det er funn av spor av PFOS i grunnvannsbrønner, kanaler og bekker i området. Forurensingen er generelt ikke påvist i landbruksarealer.

I temautredningen framkommer at det generelt ikke er funnet forurensing i jord og luft. PFOS er svært miljøskadelig, det brytes ikke ned i naturen og vil bli værende i miljøet i svært lang tid. Undersøkelser av ulike dyrearter viser at PFOS oppkonsentreres i næringskjeden. PFOS er giftig ved gjentatt eksponering og kan skade forplantingsevnen hos pattedyr. Det finnes også studier som viser at stoffet kan være kreftfremkallende. PFOS er giftig for vannlevende organismer og kan forårsake uønskede langtidsvirkninger i vannmiljøet. Det drives landbruk i nærheten av brannfeltene, og en bør forsikre seg om at det ikke dyrkes mat i forurensede jordmasser, slik at maten (og foret) som produseres er mest mulig ren.

## **12) TEMAUTREDNING ENERGI**

### **1.0 Kort sammendrag av temarapporten**

Arbeidet med energiforsyning til Ørland flystasjon er basert på "Miljøstrategi Ørland Hovedflystasjon". Den ligger til grunn for estimerte energi- og effektbehov og foreslåtte energiforsyningsløsninger.

Det er satt følgende mål:

- Passivhusstandard for alle relevante nybygg.
- Hele basens varmebehov skal dekkes av annen energiforsyning enn direktevirkende elektrisitet og fossile brenslere innen 2025.

- Basen skal være selvforsynt med fornybar elektrisitet, regnet som et snitt over året, innen 2025. Bruk av fossile brensler kan aksepteres i nødstrømaggregater.

Nåværende og framtidig energi- og effektbehov er tallfestet. Vurdering av konsekvenser for distribusjonsnett og nettstasjoner er gjennomført. Mulige energiløsninger er kartlagt og vurdert. Temautredningen inneholder ikke en fullstendig konsekvensutredning av alle mulige energiforsyningsløsninger. Det må eventuelt gjennomføres senere dersom det velges energiløsninger som krever egen konsekvensutredning.

Temautredningen omfatter kun stasjonær energibruk i form av varme, kulde og elektrisitet til drift av bygningsarealer, samt alle kjente energibehov til banebelysning og annet utstyr som er nødvendig for drift av kampflybasen. Når det gjelder vindkraft og sjøvannsvarmepumpe, vil influensområdet strekke seg utover planområdet. Lokalt og regionalt distribusjonsnett er også en del av influensområdet.

Forsvarsbygg har et energisparemål på 30 % for varme og elektrisitet. Det betyr et netto varmebehov på 6 mill. kWh og et elektrisitetsbehov på 11.7 mill. kWh. El-effektbehovet kan komme ned mot 3,5 MW.

Mulige energiforsyningsløsninger:

Det er utarbeidet 3 forslag til energiløsninger:

- Alt. 1 Varmepumpe basert på grunnvarme til grunnlast varme og kjøling, pelletskjel til spisslastvarme. El-produksjon ved hjelp av kombinasjon solceller, biogassmotor og vindkraft.
- Alt. 2 Varmepumpe basert på sjøvann til grunnlast varme og kjøling, pelletskjel til spisslast varme. El-produksjon. som i alternativ 1.
- Alt. 3 Fliskjel, lokale kjøleløsninger, pelletskjel som spisslast. El-produksjon som i alt 1.

Det er foreløpig ikke tatt avgjørelse på hvilken energiløsning som skal velges. Vindkraft på Ørland anses lite aktuelt, jfr. lokale og regionale planer.

## **2.0 Vurdering av konsekvensene**

Det er liten kapasitet på kabler inn til Ørland flystasjon. Det anbefales som avbøtende tiltak å øke kapasiteten på disse pga. behov for økende el-forsyning. Andre kapasitetsøkninger i lokalt og regionalt kraftnett anses ikke nødvendig.

Ved å bygge felles varmforsyning for hele Ørland flystasjon vil en oppnå positive konsekvenser for energibruk og lokale utslipp ved at man får mer effektiv drift, bedre ressursutnyttelse, frigitt el-kapasitet grunnet utkobling av el-kjeler og dermed lavere utslipp til luft.

### **2.1 Alternative energiløsninger**

Jordvarme, sjøvarme og solenergi og er aktuelle framtidige energiløsninger. Pellets synes lite som grunnlast ut fra lokal råvaretilgang. Det må evt. vurderes som en mulig spisslast. Det samme med biogass til el og varme - dette synes mindre relevant ut fra dagens rammevilkår og energisatsinger i Norge. Det legges opp til mye bruk av fjernvarmeløsninger på Ørland flystasjon. Dette kan gi flere muligheter for samkjøring, god kapasitetsutnyttelse og miljøvennlige energiløsninger, både til kommune, private og Ørland flystasjon. Gode samdriftsløsninger kan være mulig å etablere på dette området. Fosenkraft AS drifter bl.a. i dag fjernvarmeanlegg med ledig kapasitet i Brekstad sentrum.

## **2.2 Transport**

Utredningen tar kun for seg stasjonær energiforsyning til bygg og anlegg. Ørland flystasjon har også et betydelig energiforbruk til intern transport. Kommunen har el-biler i dag, og det foreligger vedtak om regionale satsinger for bruk av gass/biogass som drivstoff på ferger, lastebil, busser. Biogass som energikilde til varme og el. er omtalt i utredningen, men dette er å anse som lite aktuelt nå. Da vurderes imidlertid muligheten for biogass til drivstoff i tråd med de regionale satsinger å være langt mer interessant. Produksjon, foredling og anvendelse av biogass til drivstoffproduksjon, som kan anvendes både innenfor og utenfor gjerdet, bør ses nærmere på. Dette ligger fast i fylkesregionale planer og lokal klima- og energiplan.

Realisering av slike mål i forbindelse med baseutbyggingen bør absolutt vurderes nærmere i tråd med de strategier som vil komme fra statlig hold i nærmeste framtid. Miljøet rundt biogass har jobbet lenge, men lav lønnsomhet har hittil ikke gjort et industriprosjekt lønnsomt nok. Det er en forutsetning at dette kommer på plass, eller at staten gjennom kampflybasen vil ta tak i klimareduksjoner på en forbilledlig måte gjennom en slik satsing. Da vil det også ligge spinoffmuligheter rundt denne type satsinger som lokalsamfunnet kan ha stor nytte av, som for eksempel utnyttelse av bioresser til gjødselprodukter.

## **2.3 Varmepumper**

Varmepumpe i sjøen på Uthaug kan være en god løsning, både som energikilde til Ørland flystasjon og som energikilde til andre formål, for eksempel tilrettelegging av infrastruktur for containerhavn i Uthaug havn. Denne energikilden kan dermed tjene flere formål og samtidig skape nye muligheter.

## **3.0 Samarbeid om fellesløsninger**

Det bør iverksettes drøftinger mellom kommune og stat med sikte på å få til samarbeid om fellesløsninger på følgende områder:

- Biogass som miljø- og energifyrtårn utredes.
- Potensielle samarbeidsmuligheter og bærekraftige fellesprosjekter mellom kommunen og staten må utredes nærmere.

# **13) TEMAUTREDNING ANLEGGSPHASEN**

## **1.0 Kort sammendrag av temautredningen**

Temautredningen for anleggsfasen beskriver det som man må påregne er de områdene som blir berørt i forbindelse med en utbygging i det omfang og med den framdrift som utbyggingen på flystasjonen vil representere.

På nåværende tidspunkt er ingen planer for anleggsarbeidene ferdigstilt og det må derfor som en konsekvens av det, gjennomføres revisjoner og utarbeides supplerende utredninger etter hvert som planene og planenes omfang blir klart.

Temautredningen beskriver konsekvensene i anleggsfasen innenfor 16 områder; transport av byggematerialer, trafikkavvikling, støy, forurensing (utslipp til luft, vann og grunn), naturmiljø, energibruk, landbruk, landskap, lokalklima, kulturminner og kulturmiljø, arealbruk, helse, nærmiljø og friluftsliv, beredskap og sikkerhet.

De forslag til avbøtende tiltak som Forsvarsbygg selv foreslår som nødvendige innenfor de ulike områdene, går i hovedsak fram av pkt. 2.0 i det følgende. Oversikten er supplert med det som fra kommunens side vurderes å være nødvendige tilleggspunkter.

Siden transport av steinmasser sannsynligvis vil være den aktiviteten i anleggsfasen som vil merkes best og som vil være den største belastningen for lokalsamfunnet, er det etter at

temautredningen ble lagt fram, utarbeidet to tilleggsnotater om anleggstrafikk, det ene beskrevet som "foreløpig" og datert 24.02.14 og et nytt datert 29.04.14. I det "foreløpige" tilleggsnotatet er det gjort vurderinger av 7 ulike traseer for transport ift egnethet og med forslag til aktuelle avbøtende tiltak. I det siste tilleggsnotatet er dette redusert til 3.

Det vises forøvrig til vurderingene gjort i temautredningen om "Befolkningens helse og trivsel" - også for anleggsfasen.

## 2.0 Avbøtende tiltak

| Tema/område                                                         | Utredningens forslag til avbøtende tiltak                                                                                                                                                                                                | Krav fra ØK til supplerende avbøtende tiltak                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Transport av byggematerialer (tilslagsmaterialer levert kai Uthaug) | Fartsregulerende tiltak på FV 245                                                                                                                                                                                                        | Bygging av g/s-veg langs FV 245 fra Uthaug og fram til hovedinnkjørsel ØHF, ferdigstilt vår/sommer 2015. Finansiert av utbygger.                                                                                                 |
| Trafikkavvikling i anleggsfasen                                     |                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                  |
| a) masse hentet innenfor gjerdet til ØHF                            | Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper skal følge søknad om tiltak. Planen skal vise hvordan MOP skal følges opp og redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, sikkerhet, støv- og støydemping. | Det er særlig viktig at næromgivelsene utenfor gjerdet blir beskyttet både ift støv og støy og gjennom regulering av driftstidene.                                                                                               |
| b) masse hentet fra Lerberen                                        |                                                                                                                                                                                                                                          | Bruk av "Tungaveien". Det vil innebære at veien, som i dag er i privat eie, må overtas av FB og overføres til ØK slik at den blir en vanlig kommunal vei etter at anleggsperioden er slutt.                                      |
| - alternativ FV 710                                                 | Ingen da det ikke anses nødvendig                                                                                                                                                                                                        | Kommunen anbefaler ikke at denne traceen benyttes da den vil legge beslag på mye av vegens kapasitet i deler av døgnet. Det er dessuten flere trafikkfarlige punkter på strekningen fra Viklemkrysset og fram til hovedport ØHF. |
| - Alternativ FV 249 over Rønne                                      | Ikke aktuell da den er frarådet brukt av SVV                                                                                                                                                                                             | Det må etableres vaskeanlegg ifm. vaskeanlegg fra steinbruddet for å sikre nærliggende barnehage mot støvplager.                                                                                                                 |
| Tungaveien                                                          | Opprusting                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                  |
| c) Eventuelle tilslagsmasser fra Ottersbo pukkverk                  | Gangbanen mellom FV 710 og Balsnes bru bør avvikles og erstattes av annet g/s-veitilbud, eks. over Hovsfjæra.                                                                                                                            | Ny g/s-veg bygges fra rundkjøring på Skiftkroken (FV 710) og fram til Vestråttkrysset. Vegen må være klar til bruk til skolestart høsten 2015.                                                                                   |
|                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                          | Bru over Balsneselva breddeutvides til to felt.                                                                                                                                                                                  |
|                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                          | Kostnadene for begge prosjektene dekkes av utbygger.                                                                                                                                                                             |
| Støy som følge av anleggsvirksomheten                               | Støyskjermingstiltak dersom aktiviteten medfører overskridelse av BA-støy, iht T 1442.                                                                                                                                                   | Ingen                                                                                                                                                                                                                            |

|                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Forurensing som følge av anleggsvirksomheten                            | Miljøoppfølgingsplan utarbeides sammen med tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn. Overvåkningsprogram for å kunne avdekke mulig forurensing i grunn og til luft utarbeides.                                                                                                           | Understreker viktigheten av å ha overvåkningssystem som varsler om alle typer potensielle forurensing.                                                                                                                                                                                                                            |
| Naturmiljøets påvirkning av anleggsfasen                                | Naturtypelokaliteter som ligger i eller ved utbyggings-/inngrepsområder og som ikke skal bygges ut, avspærres slik at de ikke unødig blir berørt.<br><br>Hybridslirekne finnes i området nordvest for rullebanen. Det må unngås at denne aggressive planten ikke spres.                        | Ingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Energibruk og energiløsninger i anleggsfasen                            | Det skal stilles krav om at anleggsmaskiner og tunge kjøretøy skal være av nyere type slik at utslipp til luft og støy fra disse er lavest mulig.<br><br>Forbruk av strøm, både til anleggsrigger og til anleggsmaskiner skal være basert på elforsyning og ikke på bruk av diesellaggregater. | Ingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Landbrukets påvirkning i anleggsfasen                                   | "Prosjektets beste bidrag til å kompensere for samfunnets tap av dyrka mark er trolig å stille overskuddet av matjord til disposisjon for landbruket".                                                                                                                                         | Min. 50 % av den matjorda som tas bort i forbindelse med gravearbeidene må stilles til disposisjon for kvalitetsheving av dyrkamarka andre steder i kommunen.<br><br>Det er videre et krav at alle grøftesystemer som blir ødelagt i forbindelse med utbyggingen blir reetablert slik at kvaliteten på dyrkamarka ikke forringes. |
| Landskapets påvirkning av anleggsfasen                                  | Omfanget av midlertidige inngrep begrenses så mye som mulig.<br><br>Anleggsområdet avgrenses slik at det ikke gjøres inngrep ut over det som er nødvendig.                                                                                                                                     | De nye anleggsveiene må hensynta kulturminner og kulturmiljøer langs sine traséer.                                                                                                                                                                                                                                                |
| Lokalklimaets innvirkning på virksomheten i anleggsfasen                | Vind vil være den mest kritiske faktoren. Dette hensyntas ved at alle telt, materialer og bygningsdeler sikres.                                                                                                                                                                                | Ingen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Kulturminner og kulturmiljøets påvirkning av aktiviteten i anleggsfasen | Alle fredete kulturminner skal inngjerdes.                                                                                                                                                                                                                                                     | Ingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Arealbruken i et utviklingsperspektiv                                   | Ingen                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Ingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Helseutfordringer i anleggsfasen                                        | Jfr. temautredning 4 - Befolkningens helse og trivsel                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

## 14) TEMAUTREDNING RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE

### 1.0 Kort sammendrag av temautredningen

Risiko- og sårbarhetsanalysen skal gi grunnlag for å forebygge risiko for skade og tap av liv, helse, miljø og viktig infrastruktur.

ROS-analysen angir sannsynlighet for hendelser på 4 nivåer; lite sannsynlig, mindre sannsynlig, sannsynlig og svært sannsynlig. Disse parameteren blir vurdert opp mot konsekvensene av hendelsene; ubetydelig, mindre alvorlig, alvorlig og svært alvorlig. Hendelser som havner i gruppen "svært sannsynlig" samtidig som de er "svært alvorlige" er de mest kritiske. Den foreliggende ROS-analysen viser at den mest alvorlige hendelsen er "brann i anleggsfasen". Den er definert som "sannsynlig" og "svært alvorlig".

I tillegg er det 5 hendelser som er definert slik at tiltak er nødvendige, - det gjelder "flystøy" (avvik fra fastsatt flymønster), ulykke med fly (avgang/landing), trafikkulykke i anleggsperioden, kriminalitet (mobile vinningskriminelle) og brann i driftsfase).

ROS-analysen understreker viktigheten av samordning og oppfølging av det lokale beredskapsarbeidet. For å kunne være tilstrekkelig forberedt på å håndtere uønskede hendelser, er det nødvendig med et tettere samarbeid mellom kommunen og andre sivile beredskapsetater, samt Forsvaret. Dette samarbeidet bør være systematisk med tydelig kommunal ledelse, systematisk og fortløpende vurdering av aktuelle risiko- og sårbarhetsforhold, felles beredskapsplanlegging og særlig felles beredskapsøvelser.

### 2.0 Avbøtende tiltak

| Tema/område | Utredningens forslag til avbøtende tiltak | Krav fra ØK til supplerende avbøtende tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Beredskap   | Ingen                                     | <p>Brann i anleggsfasen er i ROS-analysen vurdert å være <b>sannsynlig</b> og med konsekvenser vurdert som <b>svært alvorlig</b>.</p> <p>Ørland kommune er ansvarlig for brannberedskapen, også innenfor gjerdet for ØHF. Det betyr at det for FBs kostnad må etableres enten</p> <p>1)<br/>eget utrykningskjøretøy som en utvidelse av flystasjonens egen brannberedskap inne på stasjonen som er øremerket brann i bygninger. Bil og bemanning finansieres av FB.</p> <p>eller 2)<br/>økt bemanning og vaktordning ved kommunens eget brannvesen. Dette inkluderer 1 ny bil i anleggsperioden. Finansieres av FB.</p> <p>Det må vurderes nærmere om ny bygningsmasse krever nytt høydemateriell (stigebil).</p> |
| Flystøy     | Ingen                                     | <p>Det må sikres en forutsigbarhet på at avvik fra fastsatt flygemønster får konsekvenser. Dette må fastlegges i en avtale for å unngå at det som ellers vil være kommunens eneste sanksjonsmulighet - anmeldelse - kommer til anvendelse.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |



## C. Reguleringsbestemmelser

### 1.0 Generelt

Den aktuelle planen avsetter området innenfor plangrensene til "område for forsvaret. I dette ligger helt vesentlige føringer som man ikke kan undergrave gjennom planbestemmelsene. Det innebærer at spillerommet for å revidere de bestemmelser som er foreslått fra FB er forholdsvis beskjedent.

Hvor bestemmelsene åpner for skjønn eller innspill fra andre instanser/myndigheter innebærer dessuten planformålet at Forsvarets interesser vil være avgjørende, i samspillet med andre interesser. Forutsetningen vil dog være at Forsvarets interesser har en saklig og relevant begrunnelse.

### 2.0 Planbestemmelsene

#### 2.1 Generelle bestemmelser - §§ 1, 2 og 3

§§ 1, 2 og 3 er generelle bestemmelser og her foreslås ingen endring.

#### 2.2 Fellesbestemmelser - § 4

Deler av bestemmelsen er vesentlig omarbeidet. Det gjelder følgende:

##### 2.2.1 Miljøoppfølgingsplan (MOP) for ytre miljø - § 4.3

En miljøoppfølgingsplan skal vise hvordan det tiltaket reguleringsplanen åpner for kan påvirke det ytre miljøet og hvordan denne påvirkningen håndteres for at hensynet til miljøet blir ivarettatt.

En miljøoppfølgingsplan ("MOP") har blitt en fast del av en reguleringsplan av noe omfang, og det er utarbeidet en standard (NS 3466) som i hovedsak avklarer prosedyrespørsmål knyttet til arbeidet med og gjennomføringen av en slik plan. Innholdet i en miljøplan vil variere i forhold til hvilke utfordringer det aktuelle tiltaket innebærer.

FB har i sitt forslag lagt til grunn at det gjennomføres et helt ordinært opplegg rundt en slik plan.

I vårt forslag til reguleringsbestemmelser foreslås at det utarbeides to delplaner som deler av MOP, nemlig en delplan for flyaktivitet og en delplan for landbruk.

##### 2.2.2 MOP delplan - flyaktivitet - § 4.3.2

Gjennom delplan for flyaktivitet er det meningen å konkretisere og forankre det flygemønsteret som har ligget som en premiss for de konsekvensutredninger (KU) som er utarbeidet av FB og gjennomgått/komplettert av kommunen.

Delplan for flyaktivitet skal også angi rutiner for varsling og rapportering av øvelser og støybelastning mv.

##### 2.2.3 MOP delplan landbruk og miljø (forvaltningsplan) - § 4.3.3

Landbruk er en vesentlig del av det ytre miljø på flystasjonen. Delplan for landbruk skal bidra til å konkretisere, sikre og videreutvikle samarbeidet med landbruksinteressene inne på stasjonsområdet og skape forutsigbarhet og for å sikre at denne delen av miljøaspektet ivaretas på en god måte. Delplan for landbruk skal også bidra til at produktive areal settes i produksjon, som avbøtende tiltak for tap av produksjonsareal gjennom utbyggingen.

#### **2.2.4 Utarbeidelse og godkjenning av MOP**

Det stilles i reguleringsbestemmelsene krav om utarbeidelse av MOP (med delplaner). Det betyr at MOP utarbeides etter at planen er vedtatt (eller parallelt med planarbeidet hvis det er mulig). Som ny rekkefølgebestemmelse (§ 7.2) stilles imidlertid krav om at MOP skal være etablert før det kan gis tillatelse til tiltak.

MOP utarbeides av utbygger. I § 7.2 stilles imidlertid krav om at MOP skal godkjennes av kommunen. En slik godkjenning innebærer en kontroll av at MOP omhandler og regulerer de relevante forhold på en tilstrekkelig måte. At MOP skal godkjennes innebærer ikke i seg selv at kommunen får vesentlig innflytelse på innholdet i dokumentet. Sett i relasjon til sakens art og omfang vil det imidlertid være naturlig med et samarbeide mellom FB og kommunen i forbindelse med arbeidet.

FB er i mot at det skal konkretiseres noe rundt flyaktivitet og landbruk som foreslått og er i mot at det skal tas inn bestemmelser om dette. FB er også i mot at MOP skal godkjennes av kommunen.

#### **2.2.5 Støyforebyggende inn- og utflygingssoner - § 4.8**

Bestemmelsen er ny. Her foreslår vi at det tas inn konkrete bestemmelser om flygemønster, med henvisning til kart som skal være en del av planen. Kart skal vise de inn-/utflygingssoner som danner grunnlaget for KU og som er valgt for den fremtidige aktiviteten.

FB er i mot at det tas inn bestemmelser om dette. Dersom planprosessen resulterer i at bestemmelsen må tas ut kan dette eventuelt reguleres i en statlig forskrift. Det forutsetter i så fall medvirkning fra relevant departement.

#### **2.2.6 Støy - § 4.9**

Bestemmelsen er en revisjon av forslaget fra FB, ut i fra de innspill som har kommet fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag. Fylkesmannens innspill er også justert inn i en mer planfaglig språkdrakt.

Det er tatt inn en bestemmelse om at avvik fra støykravene skal behandles som dispensasjonssaker, d.v.s. at avvik må behandles av Ørland kommune.

Det er også satt inn en bestemmelse om "lavfrekvent støy". Det er utfordrende å regulere dette i planbestemmelsene i dag fordi det ikke finnes nasjonale bestemmelser som angir grenseverdier. Bestemmelsen henviser derfor til fremtidig regulering og klargjør at slike bestemmelser også skal gjelde her, uavhengig av om virksomheten allerede er etablert.

Bestemmelsen om støy har i liten grad vært gjenstand for diskusjon i møtene om planbestemmelsene. Dette i erkjennelse av foreliggende uenighet og ut fra at situasjonen eventuelt må avklares på et overordnet plan.

Det er imidlertid klart at FB er i mot å ha formuleringer om lavfrekvent støy inn i planbestemmelsene.

### **2.3 Områder for Forsvaret - § 5**

#### **2.3.1 Operativt område**

Pkt. 5.1 – 5.4 er uendret i forhold til forslaget fra FB.

### 2.3.2 Landbruk – § 5.5

I § 5.5 foreslås en ny bestemmelse om landbruk. Bestemmelsen knytter seg til MOP, delplan for landbruk, og sikrer at landbruksinteressene skal tillegges vekt ved utbygging av stasjonen.

I pkt. 5.5, 4. ledd foreslås at jordloven § 9 gjøres gjeldende innenfor planområdet.

Forholdet er at §§ 9 og 12 i jordlova (om omdisponering og deling) ikke gjelder innenfor et regulert område. I jordloven § 2 finnes imidlertid en hjemmel for at bestemmelsene allikevel skal gjelde.

Jordloven § 9 lyder slik:

#### *§ 9. Bruk av dyrka og dyrkbar jord*

*Dyrka jord må ikkje brukast til føremål som ikkje tek sikte på jordbruksproduksjon. Dyrkbar jord må ikkje disponerast slik at ho ikkje vert eigna til jordbruksproduksjon i framtida. Departementet kan i særlege høve gi dispensasjon dersom det etter ei samla vurdering av tilhøva finn at jordbruksinteressene bør vika. Ved avgjerd skal det mellom anna takast omsyn til godkjende planar etter plan- og bygningslova, drifts- eller miljømessige ulemper for landbruket i området, kulturlandskapet og det samfunnsgagnet ei omdisponering vil gi. Det skal òg takast omsyn til om arealet kan førast attende til jordbruksproduksjon. Det kan krevjast lagt fram alternative løysingar.*

*Samtykke til omdisponering kan givast på slike vilkår som er nødvendige av omsyn til e iføremåla lova skal fremja.*

*Dispensasjonen fell bort dersom arbeid for å nytta jorda til det aktuelle føremålet ikkje er sett igang innan tre år etter at vedtaket er gjort.*

*Departementet kan påby at ulovlege anlegg eller byggverk vert tekne bort.*

Dersom denne bestemmelsen gjøres gjeldende for planområdet innebærer det at Forsvaret må søke om samtykke til omdisponering av dyrka og dyrkbart areal ved fremtidig utbygging. En ombygging må derfor undergis en landbruksfaglig vurdering. Som nevnt innledningsvis er imidlertid planformålet førende for utviklingen innenfor plangrensene. Det innebærer at Forsvarets interesser vil måtte tillegges betydelig og til dels avgjørende vekt ved den vurderingen som landbruksmyndighetene må foreta.

Forsvarsbygg er ikke i mot at det tas inn en bestemmelse om landbruk og den foreslåtte bestemmelsen er på langt vei omforent. Det gjelder imidlertid ikke siste ledd om jordlova § 9 som FB er i mot.

### 2.4 Anleggsfasen § 7

#### 2.4.1 Rekkefølgebestemmelser - § 7.2

Pkt. 7.2.1 står som den står.

I tillegg er det tatt inn konkrete bestemmelser om tiltak som må være utført før det kan gis nødvendige tillatelser.

Plan og bygningsloven åpner i § 12-7 nr. 7 for at det i planbestemmelsene i nødvendig grad "kan stilles krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak etter planen, og at utbygging av et område ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som energiforsyning, transport og vegnett, sosiale tjenester, helse- og omsorgstjenester, barnehager, friområder, skoler mv. er tilstrekkelig etablert.

Med utgangspunkt i denne bestemmelsen er det i planbestemmelsene tatt inn krav om opparbeiding/utføring av de tiltak som er nevnt.

Krav om separasjon av avløpsvann kan også fremmes med hjemmel i forurensningsloven.

De trafikksikringstiltak som er nevnt er dels ønsket allerede, men er aktualisert ytterligere gjennom økt anleggstrafikk og den generelle økning av trafikken som må forventes gjennom den økte aktiviteten det regulerte tiltaket vil innebære.

Det stilles også krav om at skolevirksomheten ved Hårberg skole må være avviklet før anleggsvirksomheten tar til. Skolevirksomhet nært hovedporten til flystasjonen har vært uheldig i lang tid, men problemene knyttet til dette vil øke betydelig fremover. Dette knyttet til økt trafikk i anleggstiden og senere, men ikke minst til økte støyproblemer. Det er grunn til å gjøre oppmerksom på at dersom skolevirksomheten ikke avvikles til fastsatt tid vil dette kunne forsinke gjennomføringen av utbyggingen.

Videre er det satt krav om at en del tiltak knyttet til friluftsliv forsterkes og utbygges før flybasen settes i drift. Begrunnelsen er dels at betydelig økt flyvirksomhet og mer støyende fly vil redusere attraktiviteten for områder nært flybasen som rekreasjonsområde og at andre tiltak må forsterkes for at tilbudet som helhet skal kunne opprettholdes.

Listen over aktuelle tiltak knyttet til friluftsliv vil kunne bli justert etter at høringsfasen er gjennomført.

Det at det stilles slike krav om rekkefølge innebærer ikke at utbygger er forpliktet til å bekoste tiltakene, kun om hvilke forutsetninger som vil gjelde for å gi nødvendige tillatelser. I hvilken grad kostnader kan veltes over på utbygger må reguleres i en utbyggingsavtale, som det allerede er innledet forhandlinger om.

Forsvarsbygg er uenig i at det settes slike rekkefølgekrav som nevnt.

### **3.0 Sanksjoner**

#### **3.1 Innledning**

Et av flere sentrale spørsmål i planleggingsfasen har vært hvilke sanksjoner Ørland kommune vil kunne gjøre bruk av dersom forutsetninger bak reguleringsplanen ikke følges av Forsvarsbygg eller av forsvaret. Det vil for eksempel gjelde forutsatt flygemønster.

Hvorvidt kommunen vil ha mulighet til å reagere rettslig mot brudd på slike forutsetninger vil avhenge av om forutsetningen er formalisert, og på hvilken måte.

#### **3.2 Konsekvensutredningene**

I de konsekvensutredninger som er utarbeidet av Forsvarsbygg er det listet opp en del "avbøtende tiltak" som kan/skal avhjelpe uheldige virkninger av utbyggingen. Det samme gjelder tilleggsutredningene fra Ørland kommune. At et tiltak er nevnt i en konsekvensutredning innebærer imidlertid ikke i seg selv en forpliktelse for utbygger. Det er opp til reguleringsmyndigheten å påse at relevante avbøtende tiltak tas inn i planverk eller utbyggingsavtale. Først da blir disse rettslig bindende.

I denne saken er det dog fremholdt av Forsvarsbygg at man anser seg forpliktet til å gjennomføre de tiltak som man selv har foreslått

### **3.3 Planen/planbestemmelsene**

En reguleringsplan med kart og bestemmelser er rettslig bindende for utbygger og den som senere skal drifte tiltaket. Plan og bygningsloven har et eget kapittel om "Ulovlighetsoppfølging". Kapittelet inneholder flere instrumenter en kommune kan bruke dersom det foreligger ulovlige forhold. Det gjelder for eksempel mulighet for å gi pålegg om at en ulovlig virksomhet skal stanse eller endres. Kommunen kan i den forbindelse også gi dagmulkt. Overtredelse av plan og bygningsloven og bestemmelser som er gitt i medhold av loven er dessuten straffbare.

Muligheten for å sanksjonere brudd på planbestemmelsene er en del av bakgrunnen for at rådmannen foreslår at det tas inn konkrete bestemmelser om inn- og utflyttingssoner i planbestemmelsene.

### **3.4 Avtaler**

Brudd på bestemmelser i en utbyggingsavtale eller en samarbeidsavtale er et privatrettslig forhold som i utgangspunktet må håndteres likt med andre privatrettslige avtaler, gjennom domstolene.

## **D. Utbyggingsavtale**

### **1.0 Generelt om utbyggingsavtale**

Plan- og bygningslovens kap. 17 definerer rammene for bruk av utbyggingsavtaler. Utbyggingsavtaler brukes for å avklare forhold som ikke er regulert i lov eller kommunale planer, mellom kommunen på den ene side og utbyggere/grunneiere på den annen side. Kommunen bruker sin rolle som planmyndighet etter loven som grunnlag for avtalen, eventuelt i kombinasjon med andre forpliktelser for kommunen.

En utbyggingsavtale skal gjelde grunneierens og/eller utbyggerens konkrete planer om utbygging av et bestemt område. Avtalen skal være en presisering av hva som kreves av utbygger for å foreta utbyggingen. Utbygger har plikt til å utføre teknisk infrastruktur som en direkte følge av bestemmelser i loven. Gjennom avtaleformen kan en utbygger også påta seg plikter utover dette. Det er imidlertid ikke anledning til å sette vilkår om sosial infrastruktur i utbyggingsavtaler, slik som skoler, barnehager, sykehjem o.l..

### **1.1 Bruk av utbyggingsavtale i Ørland**

Kommunestyret vedtok i møte 20.03.14 prinsipper for generell bruk av utbyggingsavtaler. Adgang til å bruke utbyggingsavtaler ble vedtatt å gjelde for hele kommunen.

### **2.0 Utbyggingsavtale med Forsvarsbygg**

Kommunen har innledet forhandlinger med Forsvarsbygg om utbyggingsavtale i forbindelse med etablering av ny kampflybase. Forhandlingene så langt har dreiet seg om å bli enig om hvilke tema som skal ligge til grunn for forhandlingene. Endelig forslag til utbyggingsavtale kan først godkjennes etter at reguleringsplan er vedtatt av kommunestyret, eller etter at ev. klager og innsigelser er ferdigbehandlet.

Etablering av kampflybasen vil gi gode ringvirkninger for lokalsamfunnet og regionen for øvrig. Samtidig vil etableringen også føre med seg en del utfordringer. Vi må sørge for å legge til rette for de positive ringvirkninger, men også redusere de negative virkningene. Kommunen selv vil ikke være i stand til å legge til rette for og ta ut utviklingspotensialet i forbindelse med etableringen alene, eller redusere de negative virkninger av etableringen. Dette må løses i samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og stat.

Det har over lengre tid vært ført tett dialog med Forsvarsbygg og Forsvarsdepartementet for å skissere ulike tiltak som synes nødvendig for at etableringen av kampflybasen skal bli en suksess. Det er imidlertid et stykke igjen til mål. Utbyggingsavtale er et av virkemidlene for å klargjøre hvilke tiltak som er nødvendig for at de negative virkninger skal bli så små som mulig. I tillegg vil det bli ført forhandlinger med ulike departement for å klargjøre hvilke bidrag storsamfunnet har for utvikling av kommunen og regionen.

### **3.0 Tiltak i utbyggingsavtale med Forsvarsbygg**

Målet med avtalen er å legge til rette for en utbygging som er til gagn både for Forsvaret og Ørlandsamfunnet. Rammen for avtalen er ikke bare virksomheten på flystasjonen som sådan, men også de konkrete konsekvenser av økt virksomhet, så som økt befolkning, økt trafikk og økt press på lokalsamfunnet som helhet.

Etableringen av kampflybasen vil ha konsekvenser langt utover selve byggingen av den. Gjennom etableringen av den nye basen oppstår konkrete behov i kommunen for avbøtende og tilretteleggende tiltak på mange samfunnssektorer. Dette innenfor områder som bl.a. støy, landbruk, forurensning, vannforsyning, infrastruktur, natur, kultur og samfunnsutviklingsmessige forhold. Dette skyldes den betydelige anleggsvirksomheten, men også etableringen og driften av basen som sådan - og ringvirkningene av den økte virksomheten.

Gjennom denne utbyggingsavtale reguleres tiltak partene er enige om er nødvendige som en konsekvens av planvedtaket. Avtalen skal sikre kommunens interesser i at kostnadene ved gjennomføring av tiltaket ivaretas av Forsvarsbygg som utbygger.

### **3.1 Temaer som Forsvarsbygg og Ørland kommune er enig om skal forhandles videre i en utbyggingsavtale:**

I den videre prosessen kan det være flere temaer som vil bli drøftet. Følgende oversikt viser temaer som kommunen og Forsvarsbygg har drøftet så langt.

#### Infrastrukturtiltak

- Beredskap/tilgjengelig kapasitet ferje/hurtigbåt
- Vann og avløp, renseanlegg (separering av eks. avløp)
- Energiforsyning/biogassanlegg (er under utredning)
- Trafikksikkerhetstiltak anleggsfase

#### Støy

- Støygrenser/innløsningstiltak
- Overvåkning og rapportering av flybevegelser
- Inn- og utflygningstraseer

#### Landbruk

- FOU og rådgivning
- Undersøkelser husdyr og støy
- Scenarier og mulighetsstudier
- Nødvendig adkomst inne på basen

#### Beredskap

- Brann (materiell og personell)
- Etablering av organ for integrering av Forsvarets ansatte/boligspørsmål

### **3.2 Tiltak som Forsvarsbygg ikke aksepterer som tema i en utbyggingsavtale, men forhandles om i en samarbeidsavtale:**

#### Infrastrukturtiltak

- Hårberg skole
- Oppgradering av Ørland sivile lufthavn
- Gang og sykkelveier/trafikktiltak permanent

#### Støy

- Reetablering av innløste

#### Landbruk

- Juridisk, landbruksfaglig og annen bistand
- Hydrotekniske anlegg (grøfing/drenering)
- Krav om nydyrking
- Tilskudd til nydyrking (fond)

#### Natur, idrett og friluftsliv

- Idrettshall utredes (idrettshall skal utredes nærmere og det er vanskelig å ta stilling til dette på nåværende tidspunkt).

#### Kulturminner og kulturmiljø

- Sikring og formidling av gjenstander og funn
- Bevaring av tradisjonelle trønderske firkanttun og bygninger som blir revet
- Hvordan sikre og formidle gjenstander og funn som kommer frem gjennom utgravninger på basen

#### Beredskap

- Styrking av tjenestetilbudet under anleggsfasen

### **4.0 Samarbeidsavtaler med Staten**

Kommunen har gjennomført flere drøftingsmøter med ulike departementer for å oppnå en utviklingsavtale om statlig finansiering av flere tiltak. Dette er tiltak som er viktig for å avbøte negative konsekvenser i forbindelse med anleggsarbeidet på basen og utvidelse av virksomheten, bl.a. godt tilbud på helse og sosiale tjenester. Vel så viktig er å gjennomføre tiltak for å oppnå enda bedre bolyst for alle som ønsker å bosette seg i kommunen.

Det har vært viktig for kommunen å få på plass samarbeidsavtaler med Staten før forslag til reguleringsplan blir fremmet til behandling til 1. gangs behandling og lagt ut til offentlig ettersyn og høring, bl.a. finansiering av ny Hårberg skole. Dette har vi ikke lyktes med så langt. Imidlertid vil kommunen initiere flere møter med Staten for å oppnå samarbeid og finansielle bidrag på flere områder.

## **E. Oppsummering og videre behandling av planen**

### **Konsekvensene ved gjennomføring av planen**

Rådmannens overordnede målsetning med planarbeidet har vært å sikre at en utbygging av flystasjonen vil kunne legge til rette for vekst og utvikling i kommunen - et mål rådmannen mener best kan nås gjennom et godt og bredt samarbeid mellom kommunen, Forsvaret, Forsvarsbygg og andre statlige etater, for som det går frem av saksfremlegget og vedleggene for øvrig vil etableringen av kampflybasen i tillegg til en rekke positive muligheter også innebære betydelige utfordringer for ørlandsamfunnet.

I løpet av planprosessen har det vært kontakt med Forsvaret og departementene med sikte på å få etablert en generell avtale om utbyggingen, men dette har ikke lyktes. Fra statlig hold er det tvert i mot klargjort at det er kommunens oppgave å forsøke å håndtere konsekvensene ved utbyggingen gjennom planen og planbestemmelsene og gjennom en Utbyggingsavtale som vil ha sitt grunnlag i en vedtatt plan. Det gjelder rettslige skranker for hva som kan bygges inn i en plan, skranker kommunen selvsagt må forholde seg til dersom det skal vedtas en plan som ligger innenfor lovens rammer. I tillegg er det fra statens side signalisert en viss vilje til å bidra ut over de rammer plan og bygningsloven gir, gjennom en samarbeidsavtale.

I det forslaget som legges frem har rådmannen forsøkt å innarbeide det som anses mulig for å sikre at en utbygging i tråd med planen ikke medfører for store negative konsekvenser for kommunen og innbyggerne. Reglene omkring planlegging er imidlertid ikke slik innrettet at de er et egnet redskap for alene å håndtere kommunens og innbyggernes interesser i denne type utbygging - og planforslaget i seg selv ikke kunne bøde på alle de utfordringer som ligger i en utbygging av denne karakter. Det vil heller ikke en Utbyggingsavtale kunne gjøre. I tillegg hører at Forsvarsbygg er uenig i mange av de bestemmelser rådmannen foreslår. Det kan derfor tenkes innspill fra Forsvarets side i den videre prosessen som kan kaste vesentlig om på det forslaget som nå legges frem.

I den siste tiden har det også vært dialog med Forsvarsbygg om hva som er relevant å diskutere som poster i en Utbyggingsavtale. Heller ikke her har man kommet til enighet, og på de poster hvor det i prinsippet er enighet kan det uansett konstateres store sprik mht. omfanget av hvilke tiltak som kan anses relevante.

Rådmannen og Forsvarsbygg/Forsvaret har ikke gått inn i diskusjoner mht. hva en samarbeidsavtale i tillegg kan omfatte, men oppfatter holdningen generelt som restriktiv.

I det hele fremstår saken rundt utbyggingen av flystasjonen, da særlig knyttet til reguleringsplanen og konsekvensene ved den som såpass uavklart i dag at ytterligere avklaringer mht. statlig bistand bør finne sted før det fattes vedtak om å legge planen ut til offentlig ettersyn, f.eks. er intet avklart rundt flytting av Hårberg skole. Saken legges derfor frem til behandling med en forventning om at det før 1. gangs behandling tas ytterligere initiativ på politisk nivå for å sikre nødvendig klare signaler om medvirkning fra statlig hold. Rådmannens forslag til vedtak er derfor en betinget innstilling. I fall det ikke kommer klare signaler som nevnt vil rådmannen måtte vurdere sin innstilling på ny.

Etter et vedtak om å legge planen ut til offentlig ettersyn vil rådmannen ta sikte på å ferdigforhandle Utbyggingsavtale og en eventuell samarbeidsavtale, før saken legges frem til 2. gangs behandling. Først da vil det være mulig å gi et noen lunde dekkende bilde av hva det vil innebære for Ørland kommune å vedta planen.

### **Arealet i nord**

I nord utvides Forsvarets areal vesentlig og store landbruksarealer kan gå tapt om så skjer. Begrunnelsen for utvidelsen er dels knyttet til forlengelse av rullebanen og til etablering av nytt ammunisjonslager. Utvidelsen har møtt sterk motstand fra landbruksfaglig hold og rådmannen vil arbeide videre med denne saken også etter et vedtak om offentlig ettersyn. Bakgrunnen for dette er bl.a. et behov for å få verifisert de begrunnelser som gis for å beslaglegge så verdifullt areal. I tillegg er det nødvendig å få utredet alternativer - i håp om at en alternativ løsning kan redusere arealbehovet.

Ut i fra dette varsles at det i løpet av høringsperioden kan bli utarbeidet nytt forslag knyttet til arealformålet eller plangrensen i nord, eventuelt som et alternativ til fremlagt forslag. I så fall vil rådmannen fremme forslaget så tidlig at den opprinnelige høringsfristen kan holdes.



### **Støykrav**

Som redegjort for tidligere er det i planbestemmelsene inntatt andre støykrav enn det Forsvarsbygg selv har foreslått og utredet. Forslagene i planen er utarbeidet etter innspill fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag. Fra Forsvarsbygg sin side er det bedt om at begge forslag skal behandles og da som alternative forslag fra kommunens side. Rådmannen avviser dette, dels fordi støykravet er satt etter innspill fra fagetat, men også fordi dette ikke gjelder alternativer for arealutnyttelsen, men grenseverdier. Støyen som sådan vil være den samme og høringsinnspill på dette punktet vil uansett måtte fokusere på hvor støygrensen bør ligge og konsekvensene av det.

Forsvarsbygg har signalisert at det allerede er satt i gang et arbeid for å få rådmannens (fylkesmannens) støykrav endret. Hva som kan komme ut av dette er høyst uklart, men kan i ytterste konsekvens innebære et departementalt pålegg om å endre bestemmelsen - dersom bestemmelsen anses å stride mot nasjonale interesser.

### **F. Rådmannens innstilling:**

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 godkjenner planutvalget følgende dokumenter for offentlig ettersyn og høring:

1. Forslag til reguleringsplan for Ørland flystasjon, datert 13.01.14
2. Forslag til reguleringsbestemmelser, revidert 05.05.14
3. Planbeskrivelse med konsekvensutredning datert 17.01.14 med tilhørende temautredninger (1-14) og tilleggsrapporter (1-11)

Planutvalget presiserer følgende endringer/tillegg i planforslaget:

- a) Støysonekart i henhold til alternativ 2 med flyging rundt Garten legges til grunn i endelig planforslag. Etter planutvalgets vurdering er det viktig å redusere støynivået for befolkningen på Garten/Beian (lydreduksjon ca. 4-5 dB).
- b) Planutvalget tiltrer Fylkesmannens tilrådning i brev av 27.02.14 vedrørende støygrenser i forbindelse med tilbud om innløsning og støytiltak på bygninger med støyfølsomme bruksformål, jfr. forslag til reguleringsbestemmelser § 4.9.
- c) Det er viktig at det utarbeides miljøoppfølgingsprogram for flyaktiviteten (flytraseer, registrering og rapporteringssystemer av flybevegelser m.m.) som skal godkjennes av kommunen, jfr. forslag til reguleringsbestemmelser § 4.3.
- d) Det skal utarbeides en forvaltningsplan for landbruket som innebærer forutsigbar drift av landbruksområdene og sikrer jordressursene innenfor planområdet, jfr. forslag til reguleringsbestemmelser § 4.3.
- e) I reguleringsbestemmelsenes § 7.2 med rekkefølgebestemmelser er oppført ulike tiltak som skal gjennomføres før byggetiltak igangsettes. Planutvalget presiserer at dette er avbøtende tiltak som er nødvendig i forbindelse med bygging og drift av den nye kampflybasen.