

# REGULERINGSPLAN FOR ØRLAND HOVEDFLYSTASJON.

PLANBESKRIVELSE MED  
KONSEKVENNS-UTREDNING

TILLEGGSNOTAT NR 04 – ALT.2 STØY  
VED 2 VARIANTER AV  
AVGANGSTRASÉ I SYDVEST

*24.02.2014*

Forsvarsbygg kampflybase





## FORORD

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

Kommunen skal etter planen førstegangsbehandle det innsendte planmateriale i formannskapetets møte den 27. mars 2014. Som ledd i sin forberedelse av plansaken har kommunens rådmann hatt flere møter med Forsvarsbygg, hvor det har fremkommet behov for supplerende opplysninger og oppklaring av enkelte punkter i planforslaget.

Det er utarbeidet en serie tilleggsnotater som dekker de behov som er fremkommet. Disse er nummerert som tilleggsnotat nr 01 - xx.

Foreliggende notat omfatter supplerende beregninger av flystøy for to varianter av Alt. 2 der avgangstrasé i sydvest er justert.

Oslo, 24.02.2014

Olaf Dobloug  
Direktør Forsvarsbygg kampflybase



## 1 Bakgrunn

I det innsendte planmaterialet omtales to alternative flymønstre; alternativ 1 og alternativ 2. Alternativ 1 berører landbruksarealer vest for basen og våtmarksområdene i Grandfjæra sterkt. Alternativ 2 reduserte denne ulempen vesentlig, men medførte at boligbebyggelse på Garten ble mer berørt og kom inn i gul sone.

Det er derfor reist spørsmål om det gir en bedre støysituasjon for Garten dersom det flys lenger syd- og vestover før det svinges mot nord. Dette notatet omhandler resultater av beregning av dette.

## 2 Konsekvenser

SINTEF har gjennomført støyberegninger av to varianter av Alternativ 2 basert på 600 meter baneforlengelse hvor avganger mot syd som har nordlig destinasjon, enten flyr rundt Garten i stedet for over Gartbrua, som tidligere beregnet, eller flyr rundt Storfosna.

Resultatene viser for begge varianter at dette medfører at deler av Agdenes kommune kommer inn i gul sone. Dette området har høy tetthet av fritidsboliger. Endringen har liten eller ingen betydning for de deler av sonene på Ørland som har høyest støynivå.

For alternativet med sving rundt Garten vil hele Garten fortsatt bli liggende i gul sone, men ekvivalentnivået endres en del. Området nærmest Gartbrua får en reduksjon på 4-5 dB (dvs godt merkbart), mens vestre deler av Garten får en liten økning sammenliknet med opprinnelig Alternativ 2.

For varianten med sving rundt Storfosna vil hele Garten få en reduksjon på 1 - 2 dB i ekvivalentnivå i forhold til varianten rundt Garten. En noe mindre reduksjon vil kunne ses på gul sone i Agdenes.

I beregningene ligger det inne en årlig trafikkmengde tilsvarende 1830 avganger på banen mot syd som benytter disse traséene.

For å beregne økning i utfløyet distanse ved disse to variantene av Alternativ 2 er det sammenlignet avstand fra start avgang til de krysser ferge "traséen" til Tarva. Da er flyene omtrent i samme punkt for alle tre. Det gir følgende distanser:

| Alternativ 2 med varianter   | Avstand km | Avstand NM | Økning pr flygning NM | Økt flygelengde NM pr år |
|------------------------------|------------|------------|-----------------------|--------------------------|
| Sving Gartbrua, alternativ 2 | 27,5 km    | 14,9 NM    | 0                     | 0                        |
| Garten rundt                 | 33,1 km    | 17,9 NM    | 3                     | 5490                     |
| Sving Kråkvågbrua            | 40,9 km    | 22,1 NM    | 6,2                   | 11346                    |

Ved utflygningen frem til ferge "traséen" ved Tarva kan det forutsettes en hastighet på 6 NM/min. Dette innebærer at ruten Garten rundt tilsvarer ca 15 timer ekstra flytid pr år, og ruten om Kråkvågbrua tilsvarer vel 30 ekstra flytimer pr år. Kostnaden pr. flytime er høy, driftskostnader og utslipp øker, og hvert minutt som går med til ekstra transport kan redusere verdifull tid for trening.

### 3 Andre forhold

Ramsarområdene i Grandefjæra har hatt stor oppmerksomhet i konsekvensutredningen ettersom særlig flymønsteret etter alternativ 1 berørte våtmarksområdene med støy og overflyvning i under 300 m høyde over kystlinjen. De sydlige avgangene som snur mot nord i alternativ 2 unngår dette. Det samme gjelder for de to nye variantene som er omtalt over.

Flyavgang og høye lydnivåer for beitende husdyr har også hatt stor oppmerksomhet. Her blir det ingen forskjell mellom de tre variantene som omtales i dette notatet. Støyen i dette området blir det samme i alle tre.

Når flyene svinger rundt Garten vil varigheten av den enkelte støyhendelse på Garten bli lengre. Når lydnivået fra en enkelthendelse går ned vil opplevd støyplage kunne bli redusert. Men når varigheten av støyhendelsen øker vil dette igjen kunne øke opplevd støyplage. Det er derfor ikke entydig gitt at opplevd støyplage på Garten vil bli redusert som følge av omlegging av flytraseene rundt Garten eller rundt Storfosna. Det er sannsynlig at i områdene som får størst reduksjon i lydnivå, dvs. områdene nærmest Gartbrua, vil støyplagen bli redusert, mens i de øvrige områdene er konklusjonen mer usikker.

### 4 Vurderinger

Med bakgrunn i SINTEF sitt notat og som oppsummert over, vil en justering av traséen kunne redusere lydnivået nær Gartbrua. Dette vil oppleves som «merkbar» endring i forhold til dette området. Vest på Garten forventes en liten økning. I tillegg vil en justering av traséen i begge de nye alternativene medføre at et nytt område med et stort antall fritidsboliger i Ågdenes kommer i gul sone, hvilket er uheldig.

Forsvarsbygg sin anbefaling er derfor at det opprinnelige Alt. 2 legges til grunn som flymønster for F-35.