

Ørland støygruppa Gul sone Uthaug og Uthaugsvæien
FAU Opphaug
Uthaug velforening
Rønne Grendalag

Ørland Kommune
Pb 401.
7129 Brekstad

Uthaug 1.9.2014

Høringsuttalelse til REGULERINGSPLAN FOR ØRLAND HOVEDFLYSTASJON - GNR. 70/1

Denne høringsuttalelsen representerer synspunkt fra flere organisasjoner med medlemmer som fortsatt vil bli boende på Uthaug og langs Uthaugsvæien med Ørland hovedflystasjon som nærmeste nabo. Vi er allerede i dag sterkt berørt av flystøy. Vi er i utgangspunktet ikke motstandere av etableringen, men ønsker heller ikke å bli utsatt for ytterligere negative effekter. Bebyggelsen ligger i stor grad i det som betegnes som "Øvre del av gul sone" (Lden = 57-62 dB(A)) i forslag til kommuneplan arealdel som behandles parallelt med denne reguleringsplanen.

Vi vil med denne høringsuttalelsen understreke betydningen av to avbøtende tiltak vi anser som helt nødvendig og som må innarbeides i reguleringsplanen for Ørland hovedflystasjon:

- Tilstrekkelig støyisolering av eksisterende bygninger i henhold til krav om lydklasse C angitt i NS 8175:2012.
- Behov for Gang-/sykkelveg fra Uthaug til Brekstad som avbøtende tiltak for utendørs støy, trafiksikkerhet, trafikkvekst, anleggstrafikk og redusert bo- og nærmiljø.

Vi har begrunnet og detaljert dette nærmere under.

Tilstrekkelig støyisolerende tiltak

Vi mener tilstrekkelig støyisolerende tiltak først oppnås ved å tilfredsstille kravet til lydklasse C angitt i NS 8175:2012. Eventuelle avvik fra dette skal kun gjennomføres ved detaljert dokumentasjon og dispensasjon av urimelig kost/nytteforhold for enkeltbygg eller rom. Innendørs støynivå kan ikke være lavere enn lydklasse D angitt i NS 8175:2012.

I KU 1- Temautredning støy vises det til at "*i veileder TA-2115, veileder til støyretningslinjen T-1442, angis at for eksisterende/eldre bygninger nær ny flyplass eller ved utvidelse av flyplass eller aktivitetsnivå, vil klasse D i NS 8175 være et utgangspunkt for ambisjonsnivået ved tiltak mot flystøy.*" Videre står det: "*Det er kun for flystøy at veiledningen åpner for å benytte klasse D i stedet for klasse C i NS 8175 for eksisterende bebyggelse.*"

En har i KU 1 tatt utgangspunkt i den gamle veilederen TA-2115 der det stod: "*For eldre bebyggelse vil ofte klasse D i NS 8175 være et utgangspunkt for ambisjonsnivået ved tiltak når det gjelder*

flystøy." Etter at den nye veilederen til T-1442 M128 tok over for TA 2115, er denne setningen fjernet. Det ser ut til at også Fylkesmannen i Sør-Trøndelag har lagt denne setningen til grunn ved sine formuleringer, selv om den nå er fjernet. I sitt brev av 27.2.2014 skriver Fylkesmannen at han foreslår følgende retningslinjer for tiltak: *"For eksisterende bygninger i og utenfor planområdet bør ambisjonen være lydklasse C, i NS 8175, der dette ansees praktisk mulig både mht. rene bygningstekniske forhold og innenfor et forsvarlig kost-nytte forhold."*

I sitt svarbrev av 2.5.2014 skriver Forsvarsbygg: *"Slik vi ser det vil Fylkesmannen i Sør-Trøndelag sin tolkning av T-1442 kunne skape presedens for andre prosjekter og anleggseiere. Med bakgrunn i dette tas det et initiativ fra Statens Vegvesen, Jernbaneverket Avinor/ OSL og Forsvarsbygg overfor respektive departementer og Miljødirektoratet, for å ta opp det vi oppfatter som en endring i praktiseringen av retningslinjen."*

Etter endringene av veilederen til T-1442 anser vi ikke lenger at det det er grunnlag for at det skal være lavere ambisjonsnivå for flystøy enn for annen støy fra Jernbane og veger. Dette tydeliggjøres gjennom brev fra Forsvarsbygg der de signaliserer samarbeid med blant annet Statens vegvesen og Jernbaneverket vedrørende presedens for støykrav.

Vi har forstått det slik at Forsvarsbygg gjennomfører forskningsprosjekt på støyisolering av bygninger. Vi setter stor pris på dette og anser at dette vil redusere kostnadene og øke muligheten for støyisolering av bygninger fra flystøy.

Nytteverdien av støyisolerende tiltak fra flystøy må ikke anses som lavere enn fra vegtrafikkstøy, snarere tvert om. Nytteverdien fra isolering av bygninger fra flystøy bør være høyere:

- ISO 1996-2 angir at ulempen med flystøy i forhold til vegtrafikkstøy er 3-6 db. T1442 angir ulempen til 3 db, mens en for tiltak på innendørs støy i henhold til NS 8175 ikke tar hensyn til denne ekstra ulempen.
- I KU utredninger i forbindelse med innføring av F-35 i USA beskrives det at støy fra fly medfører lese og skrivevansker, mens en ikke finner tilsvarende effekter for vegtrafikkstøy: "The study found a linear relation between chronic aircraft noise exposure and impaired reading comprehension and recognition memory. No associations were found between chronic road traffic noise exposure and cognition." (Navy F-35C West Coast Homebasing Environmental Impact Statement, Appendix C Noise, mai 2014)
- I KU utredning i forbindelse med innføring av F-35 i Australia beskrives hvordan maks støynivå over 70 db vil påvirke søvn: "Based on the typical outdoor to indoor sound reductions of a dwelling with a partially open window, external noise greater than a level of 60-65dB L_{Amax} has the potential to give rise to awakening reactions. (DRAFT ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT FOR FLYING OPERATIONS OF THE F-35A LIGHTNING II, juli 2014) I område Uthaug og Uthaugsvæien vil maks støynivå komme på mellom 90 db og 105 db, langt høyere enn maks støynivå for vegtrafikk. Spesielt barn og unge som legger seg før 23:00 vil bli sterkt påvirket av den høye maksstøyen.

Vi har ikke funnet planer med reguleringsbestemmelser relatert til tiltak og innløsning fra flystøy. Vi har derimot funnet flere relevante planer for veg og jernbane. Flere av disse har tilnærmet samme ordlyd og vi vil derfor anse at disse danner presedens for håndtering av flystøy. Vi har tatt

utgangspunkt i reguleringsbestemmelsene til: E6 NY VINGROM BRU (Utkast 27.1.2014), E6 NY VINGROM BRU (Utkast 21.3.2014), vendespor Eidsvoll stasjon – Kommesrud (12.6.2012), Dovrebanen Kommesrud – Kråkvål (15.6.2014). Vi forutsetter videre at Forsvarsbygg utnytter statens vegvesen sitt arbeid med Ambisjonsnivåmetoden og Støyretningslinjen T-1442, praktisering i Statens vegvesen.

Under er det satt opp forslag til innhold i reguleringsbestemmelser med begrunnelse for hver setning.

Forslag til setning i reguleringsbestemmelser	Begrunnelse
Grenseverdiene i retningslinje T-1442 (retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging) skal legges til grunn for både anleggsfasen og driftsfasen.	I henhold til Vegvesen/Jernbaneverket. T-1442 er en retningslinje. Setningen angir at retningslinjen skal brukes i denne reguleringsplanen
Støynivåene innendørs skal tilfredsstillende kravene i teknisk forskrift/ NS8175 klasse C, eventuelt klasse D der kost-nytteforhold gjør det urimelig å gjennomføre klasse C.	I henhold til Vegvesen/Jernbaneverket. Her er Fylkesmannens ordbruk for svak med "ambisjonen være lydklasse C". Presedens fra tidligere er: " <u>skal</u> tilfredsstillende kravene i teknisk forskrift/ NS8175 klasse C"
Kravene til innendørs støynivå kan ikke fravikes. Eiere av bolig der de økonomiske og praktiske konsekvensene med å innfri dette kravet er åpenbart urimelig, tilbys innløsning av eiendommen.	I henhold til Vegvesen/Jernbaneverket.
Konkret utforming og utførelse av de lokale støytiltakene avklares etter samråd med den enkelte grunneier, og eventuelt gjennom byggesaksbehandling, dersom tiltaket er søknadspliktig.	I henhold til Vegvesen/Jernbaneverket. Kommunen bør inn som byggesaksbehandler både i forhold til tiltak, men også ved dispensasjon fra Klasse C.
Ved fasadetiltak skal det sikres tilfredsstillende ventilasjon i henhold til teknisk forskrift til plan- og bygningsloven.	I henhold til Vegvesen/Jernbaneverket. Tiltaket er ekstra viktig ved flystøy på grunn av høye maksimale støynivå og mulighet for åpne vinduer.

Også utendørs støynivå må ta utgangspunkt i Statens vegvesen og Jernbaneverkets sine reguleringsbestemmelser for støy. Ved flystøy er det ikke mulig med lokale støytiltak. Vi legger derfor til grunn at tilgjengeliggjøring av støyfrie områder er et alternativt tiltak i henhold til presedens fra Statens vegvesen og Jernbaneverket

Forslag til setning i reguleringsbestemmelser	Begrunnelse
For å gi tilgang på alternative uteområder på Brekstad skal det anlegges gang-/sykkelveg fra Uthaug til Brekstad. Alternativ som er mer generelt: Når lokale skjermingstiltak ikke er mulig skal bebyggelse med støyømfintlige bruksformål sikres tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende støyforhold ved å sikre tilstrekkelig trafiksikker infrastruktur for myke	Lokale skjermingstiltak er ikke mulig og setningen er en omformulering av "For eiendommer som etter de fastlagte tiltakene langs veg får et støynivå som overskrider de anbefalte grenseverdiene i retningslinje T-1442, skal det gis tilbud om lokal skjerming og/eller fasadetiltak. "Dersom støyfaglig dokumentasjon viser at kostnadene ved støytiltak er uforholdsmessig

trafikanter.	<i>høye, kan de anbefalte grenseverdiene for utendørs støynivå fravikes. Ved fravikelse skal bebyggelse med støyømfintlige bruksformål sikres tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende støyforhold."</i>
Innløsning tilbys eksisterende støysensitiv bebyggelse med lydnivå MFNday \geq 100 dBA eller Lden \geq 62A dB, angitt som beregnet innfallende lydnivå. For disse boligene bør ambisjonsnivå være at innendørs lydnivå tilfredsstiller lydklasse D i NS 8175:2012 etter tiltak.	Områder med MFNday \geq 100 dBA eller Lden \geq 62A dB har så dårlige utendørs støyforhold at økt tilgjengelighet til støysvake områder ikke er tilstrekkelig.

Det er angitt at støykart for reguleringsplanen er i henhold til tilleggsnotat nr. 13. Vi mener dette støykartet ikke er tilstrekkelig. Det tar ikke hensyn til støy fra kampfly på bakken, vindretning i forhold til maksstøy eller frost og manglende løvverk i perioder med nattflyvning. I notatet "Usikkerhet knyttet til støyberegninger for Ørland kampflybase" datert 9.1.2014 står det: "Det er sannsynlig at når motorkjøring blir lagt inn så vil de nærmeste boliger øst av området få økt støynivå uten at økningen lar seg anslå nå." Basert på erfaring mener vi med stor grad av sikkerhet at Uthaug og Uthaugsveien vil få langt høyere maksstøy når vindretning og frost på bakken blir lagt inn i modellen. Vi ber derfor om at et nytt støykart med disse punktene blir lagt inn.

Vi opplever også store utfordringer med lavfrekvent støy. Vi har ikke kunnet gå tilstrekkelig inn i dette, men har registrert at både Jernbaneverket og Statens vegvesen har lagt inn dette i reguleringsbestemmelser der dette har vært ansett som relevant i de eksemplene som er nevnt over.

Behov for gang-/sykkelveg som avbøtende tiltak

Gang-/sykkelveg er et kompromiss i forhold til behovet for avbøtende tiltak. Gang-/sykkelveg vil være relevant avbøtende tiltak i forhold til en rekke negative konsekvenser som oppstår på bakgrunn av kampflybasen som utendørs støy, redusert bo- og nærmiljø, trafiksikkerhet som barriere, trafikkvekst og anleggstrafikk.

Utendørs støy

Det vises til forslag til støytiltak over. Vi legger følgende til grunn for krav om gang-/sykkelveg som avbøtende tiltak:

- Vi anser at T-1442 og gjeldende veileder setter krav til tilgang til støyfrie soner, noe vi oppfatter Statens vegvesen og Jernbaneverket også legger inn i sine reguleringsbestemmelser.

Statens vegvesen diskuterer bare muligheten å ikke å gjøre tiltak nær hus ved utendørs støy under 60 db, dvs i nedre del av gul sone. Utendørs støy i nedre del av gul sone for flystøy tilsvarer under 57 db. I henhold til presedens bør det derfor være et hovedfokus å gjennomføre avbøtende tiltak for de områdene med over 57 db utendørs støy. Det meste av bebyggelsen som ligger i øvre del av gul sone i Ørland kommune er lokalisert til området Uthaug og Uthaugsveien.

For flystøy er det ikke mulig å gjøre lokale tiltak. En må derfor gjøre det nest beste som er tilgang på stille soner. Tilgang til Brekstad anses som et kompromiss mellom nødvendige aktiviteter og støynivå. Vi har tidligere diskutert hvordan spesielt barn blir påvirket av støy med vansker med blant annet

søvn før 23:00 samt lese og skrivevansker. Tiltak rettet mot denne gruppen er derfor ekstra viktig i form av infrastruktur for myke trafikanter.

Bo- og nærmiljø

I KU 5 - Nærmiljø og friluftsliv er bo- og nærmiljøet på Uthaug omtalt. Her påstås det at nærmiljøet vil være upåvirket, mens bomiljøet vil middels til stor negativ innvirkning. Vi mener den negative innvirkningen på nærmiljøet er for lett behandlet. For oss som bor på Uthaug har nærmiljøet stor verdi selv om skole og butikk er borte. Videre er det argumentert at Uthaug ligger utenfor område med fare for hørselskade og har derfor ingen negativ effekt av kampflybasen. Støyen vil øke på Uthaug og uteområdene vil få redusert verdi. Flyaktiviteten doblet seg fra 2010/2011 til 2012. I utredning av negativ konsekvens tok Forsvarsbygg utgangspunkt i 2012. Støyulempene er dermed blitt større enn det Forsvarsbygg har lagt til grunn og den negative effekten er da betydelig. Områder med ballbinge ligger i et område med meget høy støy. En må i tillegg til støy også ta hensyn til at sikringstiltak inn mot basen vil bli betydelig forsterket og synlig. Få andre barn i Norge vil ha et nærmiljø preget av vakt og terrorsikring som barn på Uthaug og langs Uthaugsvæien.

Vi mener effekten på Bo- og nærmiljø på Uthaug og langs Uthaugsvæien blir:

- Bomiljø får en middels til stor negativ konsekvens av kampflybasen
- Nærmiljøet får en middels negativ konsekvens av kampflybasen

I KU 10 - Befolkningens helse og trivsel står det *"Undersøkelser fra utkantkommuner viser at samferdsels- og kommunikasjonstilbudet er avgjørende for folks oppfatning av egen helse og trivsel."* Dette blir ekstra viktig når eget bo- og nærmiljø får en negativ konsekvens av kampflybasen. Spesielt viktig er det for barn og ungdom som mister kvalitet på det som er igjen av lekeplasser og uteområder.

En gang-/sykkelveg til Brekstad er ønsket for å øke kvaliteten på bo og nærmiljø på Uthaug og langs Uthaugsvæien og er meget viktig for befolkningens helse og trivsel.

Trafikksikkerhet som barriere

Statens vegvesen har gjennomført trafikkregistreringer tre steder langs Uthaugsvæien. Disse inkluderer trafikkmengde og fartsnivå. I KU 6 - Infrastruktur, vegnett og transportsystem har Forsvarsbygg kun benyttet beregnet trafikk tall med bakgrunn i registreringene og generell antagelse om årsvariasjon i trafikk.

Vi har benyttet rådata fra disse til å gjøre analyser ut over det gjennomført av Forsvarsbygg. Trafikkregistreringene ble gjennomført i perioden 22.5.2013 – 5.6.2014. Blant annet fordi Uthaug har sesongbasert industri som genererer trafikk i perioden august – februar, mener vi korrigeringskurvene som er benyttet ikke er representative for Uthaugsvæien. Den beregnede trafikken for forsvarsbygg er derfor for lav.

Sted	Forsvarsbygg beregnet ÅDT 2014	Forsvarsbygg beregnet ÅDT 2030	Trafikktelling Kjt/døgn ubehandlet	Fartsgrense	Snittfart	Andel over fartsgrensen
Sør for Hårberg	2100	1700	2392	60 km/t	60 km/t	62%
Nord for Hårberg	1100	1700	1170	60 km/t	67 km/t	83%
Ved Uthaug	1100	3200	1051	50 km/t	55 km/t	75%

Vi mener følgende legges til grunn i vurdering av trafikksikkerhet som barriere mot bruk av Brekstad:

- På bakgrunn av trafikktellingene og kunnskap om lokale variasjoner vil vi anslå at trafikktall sør for Hårberg er ca 2500 i ÅDT og nord for Hårberg cirka 1300 i ÅDT.
- Vegen er smal med betydelig andel tungbiltrafikk på grunn av næringsaktivitet og havn på Uthaug.
- Det er et meget høyt fartsnivå. Snittfart som ligger 5-7 km/t over fartsgrensa nord for Hårberg er skyhøyt over det normal.
- Antall som går og sykler langs Uthaugsvæien er i dag betydelig, men mange benytter ikke muligheten fordi veien anses som for farlig, spesielt som skolevei. Potensialet er langt over 50 gående og syklende/dag

Gang-/sykkelvegen vil knytter tettsted Uthaug og bebyggelse lang Uthaugsvæien til kommunesenteret Brekstad. Potensialet for gående og syklende langs Uthaugsvæien overstiger 50 og ÅDT overstiger 1000. Veien er benyttet som skolevei og utvidelse av skulder anses som umulig på grunn av fartsnivå og kostnad. Statens vegvesen håndbok N100 (tidligere H017) Veg og gateutforming fasetter da at det er behov for gang-/sykkelveg.

Det er også flere andre steder i kommunen med et stort behov for gang-/sykkelveg. Strekningen langs Fv 231 fra Skiftkrokkan-Schankegranda står f.eks. på Sør-Trøndelag fylke sin transportplan for bygging av gang-/sykkelveg. Vi vil understreke at behovet for gang-/sykkelveg på bakgrunn av utbygging av Ørland hovedflystasjon ikke skal medføre at midler avsatt til gang-/sykkelveg andre steder i kommunen skal overflyttes til Uthaugsvæien.

Manglende trafikksikkerhet og gang-/sykkelveg er en stor barriere for tilgang til stille soner. Spesielt gjelder dette for barns mulighet for å delta på organisert aktivitet og andre tilbud på Brekstad. Gjennom reguleringsplanen for Ørland hovedflystasjon må en fjerne denne barrieren.

Trafikkvekst

Manglende trafikksikkerhet er en barriere fra å utnytte Brekstad i dag. Trafikkveksten på grunn av Ørland hovedflystasjon vil medføre at denne barrieren øker ytterligere.

Vi mener følgende er relevant:

- Det er anslått en trafikkvekst på 50% i hele kommunen.
- Vi mener trafikkveksten på Uthaugsvæien blir større og at en må ta hensyn til trafikk inn og ut av stasjonen i tillegg til generell trafikkvekst og trafikkvekst på grunn av befolkningsvekst.
- Nærrområdet merker spesielt trafikk på grunn av øvelser.

Flere forhold tilsier at trafikkmengden langs Uthaugsvæien i 2030 blir høyere enn det som er angitt i KU 6 - Infrastruktur, vegnett og transportsystem. En trafikkmengde som ligger 30-50% over angitt av Forsvarsbygg er mer realistisk. Trafikken langs Uthaugsvæien er da betydelig og behovet for en gang-/sykkelveg burde være u diskutabelt.

Anleggstrafikk

Det har vært stor usikkerhet om nivået på anleggstrafikken og hvor denne skal gå.

Vi legger følgende til grunn:

- Det har vært et stort fokus på anleggstrafikk for stein og pukk. Ingen ting er klart enda. All anleggstrafikk må nå beregnes og sees i sammenheng med den totale trafikken.
- Det kan se ut til at det blir en betydelig anleggstrafikk både sør for Hårberg og fra Uthaug.
- Vegene ser tilsynelatende gode ut og innbyr til høy fart jamfør dagens fartsvalg.
- Tungbileandel har meget stor betydning for trafikksikkerheten langs veger. Større tungbiltrafikk medfører ikke bare større kjangs for å bli passert av en tungbil, men øker også muligheten for to møtende tungbiler. Det er knapt plass for to passerende tungbiler langs Uthaugsvæien. Forholdene for gang- og sykkeltrafikk på Uthaugsvæien uten gang- og sykkelveg blir da ulevelige.

Selv med en begrenset anleggstrafikk langs deler av Uthaugsvæien vil det være et stort behov for gang- /sykkelveg.

Konklusjon:

Etableringen av kampflybasen utløser mange behov for tiltak for de som skal bo med Ørland hovedflystasjon som nærmeste nabo. Vi mener utbyggingen av kampflybasen er utløsende for støyisolering til klasse C og gang-/sykkelveg fra Uthaug til Brekstad. Dette er et minimum av tiltak i forhold til de negative konsekvensene som oppstår for de som skal bo med kampflybasen som nærmeste nabo. Tiltaket om gang-/sykkelveg kan enten plasseres under støy eller under rekkefølgebestemmelser i reguleringsbestemmelsene.

Tiltakene om støyisolering til klasse C og gang-/sykkelveg fra Uthaug til Brekstad har flere nyttefaktorer og er derfor en fornuftig avveining mellom kostnad for avbøtende tiltak og nytte av tiltakene.

Om grupperingene:

Ingen av gruppene får offentlig støtte. Vi har ikke midler til å få støtte fra advokater. Alt arbeid gjøres på frivillig basis. Vi opplever lite støtte og fokus fra offentlige myndigheter. Vi er ikke med i forhandlinger om avbøtende tiltak. Våre krav til et minimum av avbøtende tiltak kan ha en kostnad for offentlige/nytte for oss på 200 – 400 million kroner. Vi føler en stor avmakt i forhold til den situasjonen vi befinner oss i og de muligheter vi har for å fremme våre krav.

Ørland støygruppa Gul sone Uthaug og Uthaugsveien

Er en del av Ørland støygruppe og jobber hovedsakelig med konsekvensene av støy. De representerer de innbyggerne som vil bli boende med Ørland hovedflystasjon som nærmeste nabo.

FAU Opphaug

Foreldreutvalget på Opphaug skole representerer barn som bor på Uthaug. Etter at skolen på Uthaug ble lagt ned i 2007 går disse barna på Opphaug skole. Opphaug skole ligger utenfor influensområdet, men barna på Uthaug er sterkt berørt av planene.

Uthaug velforening

Ble startet i 2006 i forbindelse med nedleggingen av Uthaug skole. Har jobbet med diverse aktiviteter for å styrke bo og nærmiljø på Uthaug på frivillig basis siden dette.

Rønne Grendalag

Ble startet i 1976 og representerer innbyggere på Rønne som ligger langs Uthaugsveien. Jobbet med aktiviteter og styrking bo og nærmiljø på Rønne.

Mvh

Stein Terje Eriksen og Arnstein Mikkelaug, Ørland støygruppe gul sone Uthaug og Uthaugsveien

Lillian Drilen og Nina Engen, FAU Opphaug

Grete Grøtan, Uthaug Velforening

Arild Kristian Sandvik, Rønne Grendalag