

FOSEN NATURVERNFORENING

Adr.: Ytre Ringvei 32, 7100 Rissa Tlf.: 73851430

- foreningen for et bredt, helhetlig og aktivt naturvern på Fosen-

Reguleringsplan for Ørland hovedflystasjon

Merknader

FOSEN NATURVERNFORENING

Adr.: Ytre Ringvei 32, 7100 Rissa Tlf.: 73851430

- foreningen for et bredt, helhetlig og aktivt naturvern på Fosen-

Vår ref : F.8.5mø

Deres ref :

Dato: 26.08.14

ØRLAND KOMMUNE 7129 BREKSTAD

Reguleringsplan for Ørland hovedflystasjon

Merknader

Det vises til forslag til reguleringsplan for Ørland hovedflystasjon. Bakgrunnen for forslaget er at Stortinget, på bakgrunn av en strategisk konsekvensutredning (STUK), vedtok at det skulle etableres en hovedbase for nye kampfly av typen F- 35 her. Foreliggende nye konsekvensutredning skal danne bakgrunn for om og eventuelt på hvilke vilkår en slik base kan etableres. Planområdet omfatter dagens flystasjon i tillegg til ca. 650 da landbruksareal nord og til dels øst for dagens base. Planforslaget innebærer at hovedalternativ 2 fra Ørland kommune (ØK alt. 2.2) med justert avgangstrase i sydvest blir prioritert som flymønster, dvs. at fly som tar av sørover klatrer til 120 m (400 fot) over banen før de tar en 30 graders sving til høyre rett mot sør og at de som skal nordover flyr rundt Garten.

Det vil være behov for en betydelig utviding av dagens areal. I nord vil rullebanen bli utvidet mot 600 m retning tettstedet Uthaug. Det foreslåtte planområdet er i Forsvarets område og ellers landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF- område) i kommuneplanens arealdel. Reguleringsplanen med konsekvensutredning skal dokumentere hvordan miljø- og samfunnshensyn kan ivaretas.

Disposisjon av dokumentet: Først, i kapittel 1, vil vi peke på en del konfliktområder og komme med våre merknader i den forbindelse. I kapittel 2 setter vi spørsmålsteget ved objektiviteten ved den strategiske konsekvensutredning og i kapittel 3 peker vi på Forsvarets rolle og ansvar for biologisk mangfold før vi avslutter med vår konklusjon i kapittel 4 med krav om spesifikke tilleggsutredninger.

Innholdsfortegnelse

1	Merknader/Konfliktområder.....	4
1.1	Jordvern.....	4
1.2	Friluftsområdene.....	5
1.3	Influensområder støy	6
1.4	Reindrift	6
1.5	Vindkraft	7
1.6	Naturmiljø	7
1.7	Kulturminner/miljø	11
1.8	Landskap	11
1.9	Helse	11
1.10	Barn og unges interesser	13
1.11	Kommuneloven / Folkeavstemning.....	13
1.12	Forurensning til luft, vann og grunn.....	13
1.13	Samfunnskostnad og nytteverdi	13
2	SKU – Strategisk konsekvensutredning	15
3	Forsvarets rolle og ansvar for biologisk mangfold	15
4	Konklusjon og krav om tilleggsutredninger	16

1 Merknader/Konfliktområder

Fosen Naturvernforening har tidligere sendt flere merknader i anledning valg av kampflybase. Det vises til utredningsrapporter mv. for kampflybasevalg i Norge. Dagens F 16 jagerfly skal erstattes med opptil 52 nye F 35 JSF kampfly i perioden 2017 – 2024. Av disse skal 46 plasseres på Ørland. FD har tidligere opplyst om at kostnadsrammen frem til 2050 for innkjøp/innføring, oppdatering og drifting ligger på 145 mrd. 2008 kr. Siste tall vi har fått tilgang til nå opererer med en levetidskostnad på 248 mrd kroner frem til 2050.

1.1 Jordvern

Flybasen legger i dag beslag på 6 000 da jord. Bøndene leir halvparten av dette ca. 3 000 da jord. Av dette skal 1 000 da bygges ned. I tillegg tar 600 m rullebaneforlengelse nordover mot Uthaug ca. 650 da. Selv om Forsvarsbygg leier ut 435 da jord som de har kjøpt opp av naboer til flyplassen, og som skal slutte med gårdsdrift, vil 1 650 da matjord bli satt ut av produksjon. I tillegg vil aktsomhets- og hensynssoner pga. bl.a. lagring av eksplosivt materiell medføre ytterligere tap av dyrkajord. Utedrift av husdyr i dette området vil være svært utfordrende. Samme mengde jord, eller antagelig enda større mengde, kan gå tapt ved baseutvidelsen til den omfattende veg-, nærings og boligbyggingen på omkringliggende dyrka og dyrkbar areal. Dette vil si at Ørland kommune mister 4 – 5 000 da dyrka og dyrkbar jord, noe som tilsvarer bortimot 25% av matjorda som ble nedbygd på landsbasis i 2011. Hele 36 gårdsbruk blir liggende i rød sone og må fraflyttes. Av disse er det 15 bruk med melkeproduksjon (33% av kommunens prod.). I tillegg kommer 15 bruk i gul støysone som blir berørt (28% av kommunens prod.) der tiltak for støydemping er nødvendig, og der hold av husdyr utendørs vanskeliggjøres. Derved blir 61% av Ørlands melkeproduksjon på 8 mill liter berørt av baseutbyggingen.

For at produksjonen av jordbruksvarer skal være i takt med folkeveksten, må totalproduksjonen årlig øke med mer enn 1 %. I den kommende landbruksmeldingen legges det nå opp til at jordvernet skal styrkes. Flere partier synes nå å gå inn for et spesielt grunnlovsvern for den beste matjorda. Den matjorda som blir omdisponert ved en eventuell kampflybase er av den beste kvalitet i kommunen. Våren kommer tidlig slik at her dyrkes blant annet matkveite og avlingene er svært gode.

Skal vi klare å øke matproduksjonen med 20 % de neste 20 åra treng vi alt vi har av matjord. I gjennomsnitt blir det nå nedbygd 20 da dyrka jord hver dag. For hvert mål kornjord så går det potensielt tapt nok korn til å bake omtrent 1 000 brød årlig. For kampflybasen utgjør dette et tap av et potensial for 1 650 000 brød pr år. Hvis en regner med det øvrige jordtapet utenfor basen går det med et areal med potensiale for 5 mill stk brød pr år. Så kan en spørre seg om dette prosjektet er fornuftig sett ut fra en verden med ca. 1 mrd. mennesker med hungersnød.

Ørland kommune har i sin landbruksplan som hovedmål å ta vare på produktive arealer i pakt med regionale og nasjonale mål ved å praktisere et sterkt jordvern. Det sterkeste vernet skal være på den beste matkornjorda i større sammenhengende områder. Det vil derfor være uforenlig med Ørland kommune sin gjeldende landbruksplan å bygge ned den beste kornjorda til kampflybase. Slik matjord er en endelig ressurs og all fremtidig produksjon vil gå tapt. Det har kommet planer om å flytte matjorda fra 3 500 da til en fjære i Åfjord til en prislapp på 100 mill, men dette må betraktes som svært urealistisk, miljøfiendtlig og lite bærekraftig.

I planprogrammet for utbyggingen står det at en ikke kan se bort fra at bruks-rettigheter og drift av landbruksjord på Forsvarets område kan falle helt bort. Det er derved nokså usikkert hvor lenge jorda på baseområdet kan drives.

I landbruksmeldingen legges det nå opp til at jordvernet skal styrkes. Flere partier synes nå å gå inn for et spesielt grunnlovsværn for den beste matjorda. Kun en prosent av Norges areal er egnet til matkorndyrking. Den matjorda, som blir omdisponert ved en eventuell kampflybase, er av den beste kvalitet i kommunen.

I følge KOSTRA- undersøkelsen ble det omdisponert 846 da dyrkajord i 2012 i Sør-Trøndelag. For hele landet var omdisponeringen 6 567 da, dvs. ikke langt fra det totale som forsvinner ved kampflybaseutbyggingen. Det vil være brudd på sentrale retningslinjer å omdisponere opp mot 5 000 da av den beste matjorda.

Det vil være brudd på sentrale retningslinjer å omdisponere 5 000 da av den beste matjorda og dyrkbar jord. Jordvern hensynet alene synes i dette tilfellet å stå så sterkt at denne kampflybasen ikke kan realiseres slik som foreslått. Det vil være naturlig å vurdere basevalg og ikke minst basestruktur en gang til.

Husdyrhold vil bli vanskeliggjort, både fordi dyra forstyrres med støy innendørs og ikke minst utendørs i nærområdet. Gjeldende forskriftsregler sier at dyra ikke skal utsettes for unødig støy. Støynivået skal være så lavt at det ikke på noe sted er til ulempe for dyra. I Retningslinjer for hold av storfe er det bestemmelser om at stressende støy skal unngås. Varig støy over 65 dB ansees som uheldig. Ved flere anledninger i Rissa kommune har det kommet bekymringsmeldinger om at dyr har sprunget ut når jagerflyene har tordnet over dem. Fjærfe har liten toleranse for plutselig støy før det oppstår panikksituasjoner med hysteri, klumping og kvelning. Hester er også svært ømfintlige for brå støypåvirkning. Uro og stress på beite vil gå ut over matopptak og produksjon. Det vil være i strid med dyrevernlovens bestemmelser.

1.2 Friluftsområdene

Naturvernforeninga er opptatt av å sikre alle friluftsområdene i regionen og skjerme disse mest mulig mot bl.a. støyforurensning. Mange av friluftsområdene på Ørlandet og i Agdenes kommune vil få et støynivå over grensen på 35 – 40 dB som er anbefalt. Noen av friluftsområdene blir uegnet da de blir liggende i smertesonen over 120 dB og enda flere i sonen for risiko for hørselskade, dvs. over 80 dB. Fjellområdet Storheia i Bjugn kommune er foreslått til kystnasjonalpark. Dette er et regionalt bevaringsverdig naturområde med rikt biologisk mangfold som en bør ta hensyn til. Det har vært planer om å etablere en sentral plassert nasjonalpark på Fosen, Dåapma nasjonalpark. For øvrig vil den stadig økende treningen med kampfly over landområdene virke svært forstyrrende på alle former for friluftsliv ved sjø og fjell over store deler av Fosen og Trøndelag. Anslagsvis beskriver kampflyrapporten at så mange som 180 000 mennesker kan bli berørt i Ørland med omegn innover mot Trondheim.

I viktige naturområder er fremmed lyd i prinsippet uønsket. Anbefalingen i T 1442, retningslinjer for støyvurdering i arealplanleggingen, er det satt grenseverdier helt ned til 35 – 40 dB. De nye kampflyene vil støye dobbelt så mye som de gamle mer enn de gamle (+ 10 dB), og når en i tillegg får større flyaktivitet vil dette ramme lokalsamfunnet hardt. Alliert trening kommer i tillegg, delvis med enda mer støyende flytyper. En dobling av flyaktiviteten alene vil gi en økning på 3 dB, noe som igjen vil bety en økning i støynivået. I tillegg er støynivået fra de nye F35 enkeltvis 10 dB høyere enn dagens F16. I realiteten betyr dette tre ganger større lydenergi og oppfattet med det menneskelige øret betyr det minst en fordobling. Er det 10 fly samtidig så utgjør det + 30 dB ekstra det også, altså oppfattet som minst en 3- dobling.

Nytt regelverk gjør at Forsvarets fly kan trene i lavere høyde enn før. Faktisk vil det være lovlig å gå ned til ca. 75 meter over bakkenivå (250 fot) i spesifiserte planlagte øvelser, og det kommer stadig oftere meldinger fra folk som har blitt skremt av lavtflyginger. Samtidig er det slik at flyaktivitet og trening over landområder vil øke i fremtiden. Dette fører til en uheldig belastning for naturmiljø og folk. Minsteavstand flyhøyde over tettbebygde strøk, nasjonalparker og verneområder er 300 meter (1000 fot), utenom tettbebygde strøk 150 meter (500 fot) og over pelsdyrfarmer er det 600 meter (2000 fot). Ved avganger mot nord har det vært planer om å svinge ut over Grandefjæra i 65 meters høyde (200 fot), noe som ikke kan godtas.

Det må i likhet med Sveits innføres sterke restriksjoner på flyaktiviteten for å spare egen befolkning. Dette vil si at det bl.a. ikke kan gjennomføres mer enn en nattøving pr. uke. I tillegg må det innføres restriksjoner på antall flyginger på dag, kveld og natt og i helger. Det må innføres spesifiserte bestemmelser for flyhøyder over følsomme områder ut over de generelle bestemmelser. Det må i tillegg beskrives nærmere hvordan aktiviteten vedrørende øvelser med dronedenskyting skal foregå, eventuelt hvordan oppskyting fra Åfjord tenkes. Det samme gjelder bruken av antiluftvernskyts som NASAMS II.

1.3 Influensområder støy

Støyen fra flyaktiviteten ved fjell og fjord vil være svært ødeleggende for området. Friluft- og rekreasjonsområder vil miste verdi ved støypåvirkning. Det samme vil verdifulle naturområder og kulturminneområder. Fravær av støy er en forutsetning for at friluft- og rekreasjonsområder skal ha full verdi.

Influensområde er den avstanden hvor støyen kan være sjenerende og går fra støykilden og utover til en avstand som vil variere med terreng og værforhold i tillegg til vindretning.

Vi vil prøve å illustrere hvor stort influensområdet vil være for området langs sjøen som er truet av flyaktiviteten. Influensområde er i støyrapport fra SFT 94:21 oppgitt til 10 000 m for fly. Støyforurensningen vil omfatte store områder, både bolig- og friluftsområder. Støyforurensningen fra F 35 er over tre ganger større i lydenergi enn de gamle flyene som ble lagt til grunn for det oppgitte influensområdet på 10 km. Dette betyr da at influensområdet utvides til 30 km, og når opp til ca. 46 fly omtrent daglig skal i lufta vil en i tillegg få en overlappende sumeffekt av støy fra mange kilder samtidig. Dette bør sammenstilles i en fremtidig ny støyrapport. Det blir feil å ta utgangspunkt i et og et fly. Med for eksempel 20 fly i lufta samtidig, med hver sin "støykule" på 30 km, vil det få enorme konsekvenser for hele Midt-Norge sin befolkning, og spesielt de som oppholder seg i nærområdet. Lydenergien vil øke med + 60 dB og oppfattes som minst en 6- dobling i støy for vårt øre. Vi frykter at foreliggende støyrapport ikke gir et realistisk sumbilde av den fremtidige situasjonen på Ørland, og at sannheten blir mye verre.

1.4 Reindrift

Det samme gjelder den uheldige påvirkningen flyaktiviteten kan ha på samisk kultur og samfunn. Det er ikke bare ved Evenes, slik tidligere rapport beskriver, at en kan få negative konsekvenser for reindriften. Reinen er var for forstyrrelser enten det er vindmøller, kraftlinjer, veger, turgåere, snøskuter, motorbåter eller som her når en kan vente seg lave overflygninger. Dette påvirker reinens kondisjon og utholdenhet overfor andre naturgitte

påvirkninger som nedisede beiter, mye snø, rovdyr osv.. Totalt sett vil den daglige kampflyaktiviteten påvirke reinen mye i forhold til dagens situasjon.

1.5 Vindkraft

Et moment som ikke er vurdert godt nok er den negative innvirkningen den massive vindkraftsatsingen på Fosen kan ha i forhold til radar og flysikkerhet. Det er ikke mange km fra nærmeste planlagte vindpark til Kopparen radar, ca. 10 – 20 km. Militær flytrafikk benytter hele luftrommet, og en vindpark her vil gi negativ påvirkning i forhold til instrument-flyprosedyrer og radardekning. Vindparkene kan gi et falskt ekko på radarskjermene, dvs. trafikk over disse planområdene kan bli maskert og utgjøre en sikkerhetsrisiko, spesielt under militærøvelser. I tillegg virker vindturbinene som luftfartshinder i området. Det er allerede i dag etablert vindmøller i nærområdet til flybasen.

1.6 Naturmiljø

Ørland kommune lanseres som den første **Ramsarkommunen** i verden. Og det er fordi det finnes en rekke Ramsarområder i denne kommunen, faktisk er det ingen kommuner som har så mange verdifulle våtmarksområder som Ørland. **Grandefjæra, Hovsfjæra, Innstrandfjæra og Kråkvågsvaet** er slike områder. I tillegg har **Rusasetvatnet** en viktig funksjon som ferskvannskilde i forhold til fuglelivet i Ramsarområdene. Det viktige fugleområdet **Været** nordøst for Tarva vil bli liggende i en forlengelse av den gule støysonen ut mot havet ettersom oppstigningen vil foregå delvis her. Dette vil forstyrre fugleområdet. Støyberegningssmodellen NORTIM har ikke tatt tilstrekkelig hensyn til sumeffektene av flere fly samtidig i lufta, og utstrakt bruk av etterbrennere, over eksponerte områder, hver med influensområde på 30 km. Dette bør komme frem i en revidert støyrapport.

Ved **Tarva** fins det fuglefredningsområder, og det arbeides nå med å få selve Tarva med som Ramsarområde. Dette vil bety at Forsvarets skytefelt, som ligger her, blir et konfliktområde. Vi har for øvrig mottatt meldinger fra folk på Tarva som er sterkt plaget av skyteaktiviteten og som ønsker at alternative øvelsesområder må etableres. Allerede i dag synes fly – og skyteaktiviteten å være i strid med gjeldende vernebestemmelser for fuglefredningsområdene. Det vil i alle fall være uheldig å legge opp til økende skytetrening på Tarva i forbindelse med en større flybaseetablering. Det er under etablering et større **marint verneområde** utenfor Ørland og Bjugn, noe som kan skape konflikter med den økende flyaktiviteten.

Kampflybaserapporten beskrev først en utvidelse av rullebanen mot vest mot Grandefjæra hvis Ørland skulle bli eneflybase. Dette ble ansett som svært uheldig og ble senere gått bort fra. En foreslått utvidelse sørover mot **Flatneset** var også konfliktfylt mht nærliggende bebyggelse innover mot Brekstad og pga at det også er viktige fugleområder her. Nyeste forslag er nå en rullebaneforlengelse nordover mot Uthaug med de konsekvenser det får. Det vil uansett bli konflikt med vernebestemmelsen i Ramsarområdene. Vi mener at flyaktiviteten allerede i dag har en negativ effekt på de viktige fugleområdene her. Det er registrert 107 fuglearter, derav 71 vannfugler i områdene på Ørland.

Ørland er viktig for fugletrafikken langs norskekysten. Det er en slags hovedflyplass for fugletrekk. Fugl fra Svalbard, Nord Norge, Nord Sverige, Nord Finland og nordvest Russland i tillegg til fugl fra hele norskekysten trekker over Ørland. Trekket går for seg både sørover og nordover gjennom store deler av året. Fuglene er avhengige av et nett med hvile- og rasteplasser langs trekkruta.

Våtmarksområdene er viktig for næringsøk og hekking. Her fins truede og rødlistede arter. Ramsarkonvensjonen er en internasjonal avtale for bevaring og bærekraftig bruk av våtmarker. Formålet er å begrense tap av våtmarker og bremse det økende presset på våtmarksområder. En utbygging av kampflybase vil være i strid med vernebestemmelsene som er nedfelt i Ramsarregelverket og i tillegg vil det være i strid med verneforskriftene for våtmarksområdene. Formålet med vernet blir satt til side. Flystøyen vil påvirke verneverdiene betydelig og være i strid med Naturmangfoldloven om føre-var-prinsippet og samlet belastning.

For **Grandefjæra** er det mest støyutsatte våtmarksområdet i rød sone. Dette er det største og viktigste våtmarksområdet (21 km²). Grandefjæras betydning for trekkfugl er unik og skyldes, foruten beliggenheten, også den store næringsproduksjonen og arealets dimensjoner. Området fungerer som overvintringsplass for en rekke fuglearter (smålom, islom, gråstrupedykker, svaner, svarthalespove osv.). Midtsommers etter hekkesesongen, samles ca. 3 500 sjøorrer i sjøområdet utenfor Grandefjæra for å myte, dvs. felle hale- og svingfjær. Grandefjæra er landets viktigste myteplass for denne andefuglen. Også store mengder ærfugl bruker området i myteperioden.

I følge vernebestemmelsene er alt vilt, sjøpattedyr, inkludert deres hi, reir og egg, fredet, mot enhver form for skade, ødeleggelse og unødig forstyrrelser. Det må ikke settes i gang tiltak som kan endre de naturgitte produksjonsforhold eller forringe fuglenes livsmiljø. Formålet med fredningen er å bevare det rike fuglelivet og fuglenes livsmiljø i området, særlig av hensyn til rastende vadefugl. Disse vernebestemmelsene vil etter vårt skjønn ekskludere Ørland som kampflybase, og dermed kan en si at den Strategiske konsekvensutredning som er foretatt, ikke har vært kvalitetsmessig god nok som grunnlag for Stortingets vedtak. Stortinget er ført bak lyset.

Den foreslåtte utvidingen av basen er så stor at den må betraktes som ny støyende virksomhet for området. Ved vesentlig utvidelse av en eksisterende flyplass, eller ved større endringer i aktivitet som trenger ny reguleringsplan, etter PBL, og gir en merkbar økning i støynivået på over 3 dB, vil en måtte definere det som en ny støyende virksomhet. Støynivået øker over tre ganger i forhold til i dag, og aktiviteten vil bli mangedoblet med ca. 50 nye fly. Ørland kommune er forpliktet til å ta hensyn til denne nye utvidelsen av støykilden i sin arealplanlegging, dvs. at denne reguleringsplanen må ta hensyn til de mange støyfølsomme naturvernområdene i tillegg til annen støyfølsom bebyggelse og verneområder som berører friluftsliv og kulturminner/kulturmiljøer. Dette er fraværende når det gjelder bl.a. naturområdene.

Vi kan ikke godta at støynivået blir liggende på 52 – 110 dB i naturreservatet når kravet er 35 – 40 dB, dvs en overskridelse på ca. 7 – 8 ganger normen oppfattet med det menneskelige øret, og at luftrommet i tillegg er støyforurenset med opptil 150 dB i flyhøyde ved oppstigning/landing (65 - 150 meter, dvs. 2 – 500 fot). Smertegrenseligger på 120 dB. Fredningsbestemmelsene fra 1983 er foreldet og må oppjusteres i forhold til at det planlegges ny støyende aktivitet av store dimensjoner.

Vi har i tidligere merknader til saken anført et ikke ubetydelig konfliktnivå til det å plassere en hovedkampflybase midt i mellom verdifulle verneområder med Ramsar- status. Vi vil nå kreve en tilleggsutredning KU med større vekt på natur- og miljøfaglige verdier, noe som er relativt svakt i foreliggende KU. Vi vil henvisse til uttalelse fra Direktoratet for naturforvaltning av 26.01.12 der de ber om supplerende utredninger for naturmangfoldet.

Dette gjaldt særlig for Ørland og ikke bare Grandefjæra, men også alle de andre viktige naturområdene.

Ut fra forelagte planer ser deler av Grandefjæra og Innstrandfjæra til å bli omfattet av såkalt gul og rød sone, noe som vil virke mot formålet med fredningen. Formålet med fredningen er å bevare det rike fuglelivet og fuglenes livsmiljø i området, særlig av hensyn til rastende fugl. Deler av det internasjonale viktige Ramsarområdet Grandefjæra blir liggende i en såkalt "hørselvernsone" der lydnivået til tider nærmer seg 120 dB (smertegrensen), kanskje opp mot 125 dB. Dette inntreffer ved avganger og landinger fra flyplassen, og med 46 fly som tar av i døgnet så vil fuglefredningsområdet forvandles til et fugleskremseområde. Aktivitet fra en kampflybase vil få fuglene til å sky området. Kampfly og fuglefredningsområde kan ikke kombineres. Rapportene beskriver at områdene mot vest, dvs. mot Grandefjæra vil få en relativt større belastning med det nye flymønsteret mot nord i alle fall. Det er beskrevet at folk kan ta på seg hørselvern i denne sonen. For fugl vil det ikke være noen avbøtende tiltak som hjelper vesentlig. Ca. 25% av Grandefjæra blir liggende i rød støysone over 62 dB, og hele 85% av Grandefjæra naturreservat blir liggende i gul og rød støysone.

Det er kombinasjonen av støypåvirkning og visuell effekt som påvirker fuglene i verneområdene i tillegg til kollisjonsfaren. Jagerfly i avgang og landing avgir støy på over 150 dB. Risiko for hørselskade er fra 80 dB og oppover. Smertegrense er på 120 dB. I luftrommet vil det bli 150 dB selv om en måler noe mindre på bakkenivå. Det er umulig å skjerme støy fra flyene i luftrommet og for så vidt også fra luftrommet og ned til bakken. Kravet må bli at det lages støyrapporter som fanger opp situasjonen i fuglenes forskjellige flyhøyder. Luftrommet utgjør en vesentlig del av fuglenes oppholdsrom på søken etter artsfrender, næring, reirplass mv..

Forsvarsbygg selv beskriver det slik at overflyging under 300 meter er vurdert som å ha særlig negativ effekt for fugl. I dette tilfellet vil overflygingen, og flyging i kantsonen, bli på 120 – 150 meter (4 – 500 fot), noe som er bare halve høyden i forhold det som er vurdert særlig negativt av Forsvarsbygg selv. I nord var det planlagt å svinge vestover naturreservatet Grandefjæra i 65 meters høyde (200 fot). En må regne med at hele Grandefjæra vil få maksstøy i selve luftrommet på over grensen for hørselskade, dvs. over 80dB. Dette vil være i strid med vernebestemmelsene.

Ca. 50% av Innstrandfjæra fuglefredningsområde blir liggende i gul støysone (52 – 62 dB). Brekstadbukta blir berørt av gul støysone. Hovsfjæra vil bli liggende like ved gul støysone. Flatnesfjæra, med sitt rike fugleliv, vil bli liggende i rød og gul sone. Et større område sør for Tarva blir liggende i rød sone. Rød sone angir at det ikke er egnet til støyfølsom bruksformål for mennesker. Det viktige fugleområdet Været nordøst for Tarva blir delvis liggende i gul sone. Gul sone krever avbøtende tiltak for tilfredsstillende støyforhold. For Kråkvågsvaet er det lite opplysninger, men at det vil bli støyforurenset er nok uten tvil.

I dette tilfellet legges det opp til at flyene, som skal ta av mot sør, skal svinge vestover når de har kommet opp i 120 meters høyde (400 fot). Grense flyhøyden over verneområder er satt til 300 meter (1000 fot). Det vil si at flyhøyden over Grandefjæra fort blir bare halvparten av det som står i regelverket. Verre vil det bli for fly som tar av mot nord hvis de i 65 meters høyde (200 fot). Nå er det slik at grensen for den vanlige flyhøyden utenom tettbebyggelse og verneområder er satt til 150 m (500 fot), men at dette kan avvikes under avgang og landing. Likevel kan det ikke aksepteres at det her regelmessig legges opp til en overflyging av et av de viktigste fuglereservatene i landet i en høyde som er bare halvparten av kravet. Dette

gjelder spesielt i nord, like sør for Uthaug. En del av landingene vil i tillegg foregå utenom rette linjer nord – syd, og delvis slik at det foretas landingsrunder rett over Grandefjæra naturreservat.

Støysonekartet har ikke tatt hensyn til den støykulen som følger hvert enkelt flyene opp i lufta. Støyen er fremdeles 150 dB på 50 meters avstand fra flyet under hele oppstigningen, og enda verre er det når en mange ganger må bruke etterbrenner som oppgis til å øke støynivået eller lydenergien med opptil 10 ganger pga den eksponentielle kurven for støy i dette området. I en undersøkelse fra NINA oppgis støyen i et tilfelle med jagerfly overflygning til 81 dB på bakkenivå. Med hyppig bruk av etterbrenner, som det legges opp til her, økte det til 111 dB på bakkenivå som er pluss 30 dB. Sumeffekten av flere fly gjør situasjonen enda verre. I tillegg vil ofte utenlandske fly ha en mer støyende motor (F18 bl.a.). Dette må utredes bedre i tilleggsutredninger. Ikke minst må dette med støyforurensning i luftrommet der fuglene ofte befinner seg undersøkes bedre.

Hvis det mot formodning blir bygd en kampflybase, må en i det videre arbeidet velge tilfredsstillende løsninger som beskytter alle de beskrevne verneverdier. Det kan være valg av rullebaneforlengelse, valg av flytider på døgnet og på året i forhold til sårbarhet for fugl, antall treningsdager pr. uke, valg av utbyggingsområder for boliger mht. verneområder og dyrka/dyrkbar jord, valg av tidspunkt for internasjonale øvelser og lignende. Det vil være nødvendig med svært strenge restriksjoner på flyaktiviteten over store deler av året. Største delen av kampflyene må i lengre perioder stå på bakken. Det må tas hensyn til hekketid, mytetid, trekktider osv.. Vi må kunne forlange at restriksjoner innføres her slik som for eksempel Sveits har gjort.

Det er ny PBL en må forholde seg til ved reguleringsaker. Dette innebærer en skjerpelse i forhold til tidligere. Videre er det bestemmelser i **Naturmangfoldloven** om bærekraftig bruk med forvaltningsmål for naturtyper og arter. Her er det krav til kunnskap i forvaltningen, føre-var-prinsippet skal gjelde, og alle påvirkninger på naturmangfoldet må tas med når den samlede belastning av et tiltak skal vurderes. Flere av partiene på Stortinget har i andre sammenhenger, nå sist av nestleder i Arbeiderpartiet, Helga Pedersen, uttalt at de vil ha en aktiv holdning til å ta vare på truede arter og ivareta arts mangfoldet, naturtyper og kulturlandskap. Det refereres bl.a. til at våtmarksområder med mye fugl skal vernes mot motorferdsel og bygging. Dette bør ha konsekvenser for planene om å legge en kampflybase midt i alle våtmarkssystemene, Ramsarområdene og en av hovedtrekkplassene for fugl langs Norskekysten. En kan vanskelig se for seg en dispensasjon fra Naturmangfoldloven.

I følge Naturmangfoldloven kan det ikke gis dispensasjon fra et vernevedtak hvis det strider mot vernevedtakets formål og hvis det påvirker verneverdiene vesentlig, noe som må sies å inntreffe i dette tilfellet. I tillegg er det i § 49 bestemmelser om at hvis en utenforliggende virksomhet, som trenger tillatelse etter annen lov enn Naturmangfoldloven, innvirke på verneverdiene i verneområdet, så skal kommuner og sektormyndigheter tillegge hensynet til disse verneverdiene vekt ved avgjørelse om tillatelse bør gis. Bestemmelsene gjelder for tiltak som skjer utenfor verneområdet, men som kan ha negativ effekt på verneverdiene innenfor verneområdet slik som tilfellet er ved jagerflyaktivitet i dette tilfellet. Området er for øvrig direkte berørt innenfor området også. Så kan en vel si at verneområdet angår, ikke bare landarealet, men også luftrommet over landarealet naturligvis når det gjelder fugler i flukt, landing og avgang. Dette er også grunnen til at det må lages støyrapport for hele luftrommet over alle verneområdene på Ørland..

Faren for kollisjon med fugl, såkalt **birding**, vil være overhengende ved å etablere en kampflybase midt i mellom fuglereservatene og i hovedtrekkruta for delvis større fugler. Det er en kjent sak at slike kollisjoner kan ha katastrofale følger. Ikke sjelden inntreffer det ved større flyplasser. En kjent episode var da et passasjerfly full av folk måtte nødlande på Hudson River i New York. Denne gangen gikk det mirakelløst bra, men oftest ender det med katastrofe. Konsekvensutredningen bør ta opp dette som tema. På grunn av at dette er et rikt fugleområde, og at dette var kjent på forhånd, må det settes forbud mot skyting av fugl. Dispensasjoner for skyting må ikke innvilges slik en ser ved noen flyplasser.

1.7 Kulturminner/miljø

Det er mange bevaringsverdige kulturminner både innenfor og utenfor planområdet. Sør for Forsvarets eiendom ligger middelalderkirken Ørland kirke, nyere tids kulturminner og automatisk freda kulturminner. Rent generelt kan en si at kulturminnene representerer en stor tidsdybde og at potensialet for funn av ukjente automatiske fredede kulturminner er svært stort i området. Det må ikke være enkelt å frigi disse arealene med automatisk fredede kulturminner fra bl.a. jernalderen slik en nå finner ved vegene som bygges ved flyplassen. Dette betyr også at en må regne med ytterligere undersøkelser i området. Men det betyr også at hensynet til alle kulturminnene og kulturmiljøene i området må veie tungt i en utbyggingssammenheng. En må regne med så redusert opplevelsesverdi for fremtiden, spesielt pga. støyforurensning og vibrasjon, at en på det sterkeste vil frarå denne etableringen. Det vil være vanskelig å finne tilfredsstillende avbøtende tiltak som sikrer disse verdiene på en god nok måte for fremtiden.

1.8 Landskap

Ørland er en lavlandsslette der en fremtidig kampflybase vil få en ganske dominerende fremtoning i landskapsbildet. Konkret dreier det seg om ca. 45 000 m² bygningsmasse, nødvendig infrastruktur og rullebaneforlengelse med 600 m mot Uthaug. Det er lite skjermende vegetasjon slik at influensområdet vil bli stort. Spesielt vil Uthaug bli rammet ved en baneforlengelse. Det kan bety at boområder, kulturmiljøer og friluftsområder blir borte eller redusert i verdi. Et særtrekk ved landskapet er de mange og lange gruntvannsområdene, delvis av internasjonal verneverdig betydning, Ramsarområdene. En frykter for at den forslåtte utbyggingen vil få for negativ betydning for strand- og fjordlandskapet på Ørland.

1.9 Helse

Det er en klar sammenheng mellom støy og helseproblemer. Støy kan endre puls, blodtrykk, åndedrett og fordøyelsessystemet. Ulike helseplager, muskelspenninger, muskelsmerter, høyt blodtrykk og hjerteproblemer kan være noen av effektene. Det kan føre til mistrivsel ved boliger, på arbeidsplasser og generelt på uteområder. Nyeste funn på dette området er at folk rundt flyplasser lettere blir rammet av fedme og får en høyere BMI enn resten av befolkningen.

For Ørland sin del vil det flate terrenget med åpen sjø være ekstra uheldig i om at naturlig lydemping ikke fins. Rullebaneforlengelse nord-sør vil virke ugunstig i så måte når flystripes legges mer mot eksisterende boliger. Kravet til inneverdier for støy er 30 dBA for nye hus og 35 dBA for eldre hus. Det betyr igjen at mange hundre hus ekstra må enten innløses eller etterisoleres. Alle hus med uteverdier høyere enn 72,5 dB vil være umulig å etterisolere godt nok og må derfor innløses. I tillegg vil det bli problemer knyttet til

vibrasjoner innendørs av den lavfrekvente støyen fra F 35, noe som vil medføre klirring av glass og gjenstander. Men igjen er det viktig å vurdere de negative følger de høye støyverdiene får for folks helse ved vanlig opphold utendørs. Vi anser det som en selvfølge at fylkesmannens krav om maksverdi dag på 100 dB og gjennomsnitt døgn på 62 blir stående som krav til støypåvirkning utendørs og at kravene innendørs blir på høyde med NS 8175 – 2012 klasse C – 30 dB innendørs.

Det er i utredningen regnet med at 180 000 mennesker vil bli berørt i nærmeste påvirkbare omland. Opp til 250 boliger/hytter i nærområdet må innløses da de ligger i sone over 62 dB (rød sone) fordi det er umulig å støyisolere godt nok. Og opp til 300 boliger i nærområdet må støyisoleres (gul sone) da disse ligger i sone 52 – 62 dB, dvs. sone med berettigelse til støytiltak. En regner med 314 mill. kroner til dette arbeidet, men slike tall har en egen evne til å bli fordoblet over kort tid. Erfaringer fra Bodø viser at det er umulig å vinne mer enn 4 – 7 dB ved etterisolering. Totalt for områdene på Ørland og Agdenes er det oppgitt for trase ØK alt.2.2. at opptil 1405 støyømfintlige bygninger blir liggende i gul sone. Tilsvarende i rød sone er opptil 176 støyømfintlige bygninger. Her er det mange fritidsboliger i Agdenes som blir rammet pga. det nye flymønsteret. Mange husstander rundt flystripa, og spesielt Grande/Uthaug, vil bli liggende i en ”hørselvernsone” der støyen kommer opp mot 125 dB, noe som betyr over smertegrensa. Folk blir anbefalt å gå med hørselvern.

F 35 støyer over tre ganger mer målt i lydenergi enn nåværende F 16 eller omtrent 10 dB mer, dvs. minst en fordobling oppfattet med det menneskelige øret. I tillegg vil antallet fly øke til ca. 45. En regner med ca. 20 000 flybevegelser i året. I tillegg vil mange av de utenlandske flyene som trener her være av en mer støyende type, f. eks. F 18. I denne sammenheng vil det være viktig å få beregnet sumeffekten av 10 - 20 fly i luften samtidig i en ny støyrapport, hver med en influensavstand på opptil 30 km. Sveitserne har mulighet til kun en øvelsesdag i uka over Sveits om natta, begrunnet bl.a. med at egen befolkning skal spares. De ønsker derfor å øve stadig mer på Ørland. Men hensynet til befolkningens helse på Ørland og Midt-Norge må tilsis en noe lignende restriktiv holdning her slik at den store kampflybaseoppbyggingen må revurderes.

Klif satte i sin tid (før opprettelse Miljødirektoratet) opp mål for støyforurensning for 2020. Det generelle støynivået skal reduseres med 10 % innen 2020 i forhold til 1999 – nivået. Og antall personer som blir utsatt for støy innendørs på over 38 dB skal reduseres tilsvarende med 30 %. Bakgrunnen for dette er, som tidligere nevnt, den uheldige påvirkningen støy har på folks helse. Dette talte egentlig for å etablere en delt kampflyløsning. Det ville ha vært bedre å få en fordelt mindre støybelastning på befolkningen i de respektive nærområder. Andre land har også strenge reguleringer for jagerflyaktivitet, bl.a. Sveits.

Fosen Naturvernforening har flere ganger tatt opp problemene tilknyttet folkehelse uten at dette har blitt fulgt opp av forvaltningen. Vi ber derfor nå om at det blir utarbeidet en helsefaglig rapport i tråd med kravene nedfelt i Lov om helsetjenesten i kommunene og i Forskrift om miljørettet helsevern. I utredningene er det ikke tatt nok hensyn til folkehelseperspektivet.

Überørt natur påvirker oss positivt, mens et forsømt landskap virker negativt på helsa. Gjennomføres planene slik som foreslått vil en ikke kunne oppleve stillhet og uberørt natur mer her, verken fra fjorden eller i fjellet. Dette handler derfor mye om folkehelse. Det naturbaserte friluftslivet, og kommunenes satsing på bl.a. FYSAK, vil bli skadelidende.

Med så stor flyaktivitet som det legges opp til, vil det være nødvendig å øke sikkerhetssonen fra 300 til 500 m på hver ende av rullebanen pluss at sikkerhetssonen rundt følsomme bygninger og installasjoner utvides grunnet brann- og eksplosjonsfare.

1.10 Barn og unges interesser

Det er et krav i arealpolitikken at alle skal ha muligheten til å drive friluftsliv og at egnede områder avsettes til dette formålet. Det kreves på lik linje i de rikspolitiske retningslinjene for barn og unge at planleggingen har som overordnet mål å ivareta kvaliteter knyttet til natur- og kulturmiljøer, kulturminner, landskapsverdier og nærmiljø. Uheldige og uopprettelige konsekvenser av tiltak må tas på alvor og unngås. Barn og unges oppvekstvilkår vil bli redusert med en stor kampflybase i nabolaget. Støy og vibrasjoner (spes. lavfrekvente) og de stadige avganger/overflygninger og landinger vil påvirke oppvekstvilkårene i alt for sterk grad til at en vil anbefale denne utbyggingen. Avbøtende tiltak vil være vanskelig å opprette.

1.11 KommuneLOVEN / Folkeavstemning

KommuneLOVEN pålegger kommunepolitikerne å gjøre vedtak på vegne av innbyggerne. De skal representere folket og følge folkeviljen. I alle større saker vil det være en fordel å lytte til folket. Det bør derfor kreves en rådgivende folkeavstemning om den nye kampflybasen der alle fakta blir lagt frem i forkant.

1.12 Forurensning til luft, vann og grunn

Avising av fly og bane, brannøvelser (PFOS) og flyaktivitet mv. vil føre til forurensning av luft, vann og grunn. Det er en kjent sak at store områder rundt flyplasser er forurenset av denne aktiviteten. Mange av stoffene er giftige og ikke nedbrytbar i naturen. Det vil være vanskelig å samle opp alle fraksjonene. Ved Berlevåg lufthavn er det målt 31 000 mikrogram PFOS (fra brannskum) pr. kilo jord (normen er opptil 100 mikrogram). Dette stoffet finnes nå i økende mengder hos mennesker i hele verden og kan være skadelig for forplantningsevne og kreftfremkallende. Her må en i fremtiden forsegle hele områder og rense grunnvann med kullfilter ved flyplassene. Investeringene på Ørland vil måtte økes betydelig for å kunne klare dette.

Videre vil det bli betydelig nedfall fra de ca. 8 000 flytimene pr. år over Ørland, Fosen og store deler av omkringliggende området. Dette tilsvarer utrolig mange liter flybensin. Det er anført at et jagerfly bruker ca. 3000 liter bensin ved avgang og ca. 1500 liter ved landing. Drikkevannskilder, grunnvann, fiskevann, jordsmonn, avlinger mv. kan bli forurenset. De verdifulle våtmarksområdene, spesielt Grandefjæra, vil bli truet av miljøgifter som lekker ut fra flyplassen eller kommer som giftig nedfall fra avgassene. Det vil være redusert luftkvalitet for befolkningen i nærområdet. Det vil være mye giftig avfall som kommer fra nedslagsfeltene på øvelsesområdene ved bl.a. Karlsøya ved Tarva. Giftstoffene ender til slutt opp hos oss selv og kan være utgangspunkt for forskjellige former for sykdom.

1.13 Samfunnskostnad og nytteverdi

I følge tall fra Forsvarsdepartementet fra 2008 vil kostnadene beløpe seg til ca. 145 mrd 2008 kr frem til 2050 for investering, innkjøp, drift og vedlikehold. Nye tall vi har fått tilgang til nå opererer med en levetidskostnad på 248 mrd. Fordelt på hver flytime vil dette utgjøre ca. 1 million norske kroner pr. time i luften. Det er mange måter å beregne dette på. Uansett

vil denne kostnaden være så høy at en bør vurdere realismen i dette prosjektet. Er dette en fornuftig investering av fellesskapets midler?

Flyene er i dag beregnet til å koste 1,25 mrd hver. De første kostnadsoverslag fra Forsvarsdepartementet og Lockheed Martin- fabrikken i 2008 lød på 55 mill. US Dollar, eller 0,4 mrd. pr. fly. Dette betyr en tredobling av prisen på noen få år. Flyene er ennå ikke testet ferdig for mer enn ca 60 % av utstyret. Det var tidligere informert om at flyene bl.a. ikke tåler tordenvær og ikke kan fly under pluss 15 grader Celsius. Flyene var nå nettopp satt på bakken pga fare for motorhavari i flytypen. Canada trekker seg antagelig ut fra kjøpet pga. levetidsjustering fra 40 til 30 år. Levetiden blir 10 år mindre, og dette har store konsekvenser for totalkostnaden. Flyprisen steg med 2 % for resten av kjøperne da Canada ønsket å trekke seg ut. Flere land som har bestilt fly sliter i dag med økonomien, og det er ventet at flere setter ned foten slik at flyprisen for resterende kjøpere stiger tilsvarende.

Kampflyene på Ørland skal, etter det Forsvaret selv skriver, sikre en mer hensiktsmessig og effektiv styrkeproduksjon både for kampfly og våpensystem. Forsvarets planer er videre å bidra ved internasjonale operasjoner for å skape fred og stabilitet i urolige områder. Norges militære bidrag i Afghanistan har hatt en prislapp på 10 mrd kroner for å støtte opp om president Hamid Karzais regime. I tillegg er det brukt 5,4 mrd kroner på sivil bistand. Når vi nå trekker oss ut av Afghanistan konkluderer Norad med at bistanden i Afghanistan i liten grad har bidratt til varig fred, bedre styresett og mindre fattigdom i landet. Det er også vanskelig å se resultater av det militære engasjementet. I følge norske diplomater er det i Faryab-provinsen, der norske soldater var stasjonert, en verre sikkerhetssituasjon nå enn når de norske styrkene rykket inn. Håpet om fred er fjernere enn noensinne. Hele 3 000 utenlandske soldater er drept i Afghanistan, og like mange sivile afghanere ble drept bare i 2011. De sivile må her, som ellers i krigen, betale prisen. Forsvarsminister Anne Grete Strøm-Erichsen medga til NTB at det gikk ikke helt som planlagt.

Lignende erfaringer er gjort i Irak og Libya. Dette tilsier at vårt store bidrag til internasjonale operasjoner kanskje må revurderes når resultatene uteblir. En storstilt kampflybase med mål om å ruste opp for store utenlandske operasjoner kan se ut til å ha liten verdi. Dette bør ha konsekvenser i en kost/nyttevurdering i den konsekvensutredningen som nå skal gjøres. Tyskland halverer nå sine forsvarskostnader. Norge er på tredje plass bak USA og Storbritannia i investeringer til Forsvaret regnet pr. innbygger.

Kampflyene er for øvrig mindre aktuelle etter hvert når dronene tar over mer av krigføringen. USA har i dag rundt 7 000 droner, og de bygger dronebaser rundt omkring i verden. Kineserne har over 25 ulike modeller osv. Kampfly ser derfor ut til å bli gammeldags teknologi i fremtiden. Dette bør også vurderes i en konsekvensutredning.

I denne sammenheng er det naturlig å nevne at ved en slik opprustning av Ørland som enebasevalg for opptil 52 kampkampfly, vil en måtte påregne at en eventuell fiende uten tvil velger Ørland med omegn som første angrepsmål, og da antageligvis våpen med massiv ødeleggelsesevne. Forhåpentligvis vil en unngå dette, men i forsvarskretser bør dette være et mulig fremtidig scenario.

Nyere norsk forsvarshistorie er en fortelling om store budsjettskandaler og massiv sløsing med fellesskapets skattepenger. Golf-prosjektet fikk en budsjettsprekk i 2003 på 1 mrd kroner. Fregattene hadde en ramme på 12,2 mrd kroner og endte på 20 mrd kroner. Forsvaret hadde ikke råd til å bruke båtene. Kystfortene på 90- tallet ble oppgradert for 3,7 mrd kroner

rett før de ble nedlagt. Nå investeres det for 248 mrd kroner i kampfly. Dette tilsvarer 10 barnehageløft eller 2,5 ganger det vi bruker hvert år på sykehusdrift. Kan vi være sikre på at det ikke går mot en ny skandale?

2 SKU – Strategisk konsekvensutredning

Det er Forsvarsbygg som på oppdrag fra Forsvarsdepartementet utredet ulike alternativer for lokalisering av Forsvarets nye kampfly i Strategisk Konsekvensutredning (SKU). Det kan ikke oppfattes som noen objektiv utredning når Forsvaret selv utreder konsekvensene. Det kommer også tydelig frem i presentasjonen der for eksempel konsekvensene for landskapsmessige endringer, konsekvensene for kulturmiljøer/kulturminner, konsekvensene for reindrift, konsekvensene for fysiske terrenginngrep vedrørende naturmiljø m.fl. får graden ingen eller liten negativ betydning. Det konstateres videre at det ikke vil bli flere utsatt for støy i nærområdet enn det er i dag. En forutsetter da antagelig at flere hundre boliger og gårdsbruk er fraflyttet eller etterisolert uten at dette er nevnt i konklusjonen.

Utredningsomfanget og detaljeringsgraden av denne konsekvensutredningen var bestemt av Forsvaret selv. Kampflybasen må karakteriseres som noe av det mest omfattende inngrep noen sinne i regionen. Det vil derfor være nødvendig å sette visse standarder til en utredning av konsekvenser for et slikt tiltak. Etter vårt syn har ikke kunnskapsgrunnlaget vært tilfredsstillende for en avgjørelse i Stortinget. Naturmiljøet blir spesielt hardt rammet, og her beskriver utredningen kun at det vil bli noen negative konsekvenser, men at omfanget er usikkert. Omfanget er ikke utredet. Dette er i strid med Forvaltningslovens og Naturmangfoldlovens krav om utredning før beslutning blir tatt. Stortinget har stemt over en sak der konsekvensene ikke er utredet.

Formålet med en konsekvensutredning er å klargjøre virkningene av planer og tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn. De utredninger som blir gjort skal videre legges til grunn i vurderingene om tiltaket kan gjennomføres og eventuelle vilkår som må settes hvis det blir gjennomført. Dette gjelder både Strategisk KU og KU etter Plan- og bygningsloven. Her er ikke virkningene klarlagt. Den Strategiske konsekvensutredningen erstatter ikke de prosjektspesifikke konsekvensutredninger som også skal gjennomføres før eventuell utbygging. Det er derfor nå, i denne konsekvensutredningen, den endelige vurdering kan tas når alle fagutredninger og fakta ligger på bordet. En nærmere avklaring om kampflybasen kan etableres som foreslått og på hvilke vilkår som må settes vil være hovedformålet med den nye KU.

Etter vårt syn er summen av de negative konsekvenser av tiltaket, sett opp mot de eventuelle positive konsekvenser, så store at etableringen av en kampflybase som foreslått må skrinlegges. Det har også tidligere blitt omgjort Stortingsvedtak, og det bør gjøres i denne saken. Samfunnskostnadene og alle de andre negative konsekvenser for jordvern, kulturminner/miljø, forurensning, folkehelse, landskap, naturmiljø mv. tilsier en annen holdning til denne utbyggingen, enten en skrinlegging av hele planen eller en sterkt redusert utbygging med mindre antall fly. En tobaseløsning ville da være et bra alternativ.

3 Forsvarets rolle og ansvar for biologisk mangfold

Flere Stortingsmeldinger beskriver Forsvarets rolle i samfunnet og aktiviteter som har betydning for det biologiske mangfold. Hensynet til miljø skal være en prioritert oppgave i

Forsvaret. Det er egne handlingsplaner for miljøvern. Forsvarsdepartementet har et sektoransvar for å følge opp konvensjonen om biologisk mangfolds mål om bevaring og bærekraftig bruk av biologisk mangfold. Hovedmålet er at Forsvarets virksomhet ikke skal skade grunnlaget for biologisk mangfold. Videre er det beskrevet delmål om at det skal tas hensyn til verneområder, sårbare biotoper og økosystemer. Ved endringer i lokalisering og omorganisering skal det integreres aktuelle hensyn til bevaring av biologisk mangfold.

Rent konkret vil dette si at det må betraktes som en uklok plan å etablere en kampflybase midt mellom 5 – 6 verneverdige lokaliteter for naturmiljø og i hovedtrekkruta for fugletrekkene sørover og nordover. Det vil føre til tap av leveområder for fugl og fragmentering av verneområdene. Støy og forurensning til luft, vann og grunn av miljøgifter vil være svært ødeleggende i det økosystemet for finnes i området.

4 Konklusjon

Hvis det går med like mye areal utenfor basen som innenfor vil dette utgjøre ca. 5 000 da eller det som tilsvarer potensialet for 5 millioner brød pr. år. Så kan en spørre seg om dette prosjektet er fornuftig sett ut fra en verden med ca. 1 mrd. mennesker med hungersnød. Det vil være brudd på sentrale retningslinjer for bevaring av dyrka og dyrkbar jord å omdisponere 5 000 da av den beste matjorda. Jordvern hensynet alene synes i dette tilfellet å stå så sterkt at denne kampflybasen ikke kan realiseres. Hold av dyr utendørs vil bli vanskelig, og støynivået er langt over kravene i dyrevernlovens forskrifter og retningslinjer. Andre ømfintlige dyrearter som fjærfe og hest vil bli rammet.

I viktige naturområder er fremmed lyd i prinsippet uønsket. Anbefalingen i T 1442, retningslinjer for støyvurdering i arealplanleggingen, er det satt grenseverdier helt ned til 35 – 40 dB. De nye kampflyene vil støye mer enn de gamle, og når en i tillegg får større flyaktivitet vil dette ramme lokalsamfunnet hardt. Alliert trening kommer i tillegg. Flystøyen vil være ca. 10 dB høyere i lydenergi ved nye fly, dvs. minst to ganger høyere oppfattet med det menneskelige øret. Bruk av etterbrennere, som det legges opp til her, forverrer situasjonen i om at støypåvirkningen da lett blir 30 dB høyere, dvs. 3-dobling for vårt og fuglenes øre.

Støyforurensningen fra F 35 er over dobbelt så stor som de gamle flyene som ble lagt til grunn for det oppgitte influensområdet på 10 km. Dette betyr da at influensområdet utvides til 20 - 30 km, og når ca. 50 fly omtrent daglig skal i lufta vil en i tillegg få en overlappende sumeffekt av støy fra mange kilder samtidig. Dette bør sammenstilles i en fremtidig ny støyrapport.

Reindriften vil bli negativt rammet av den nye flyaktiviteten. Det er ikke bare ved Evenes, slik tidligere rapporten beskriver, at en kan få negative konsekvenser for reindriften. Reinen er var forstyrrelser enten det er vindmøller, motorisert ferdsel, vegtrafikk eller som nå ved lavtflygende jagerfly.

Vindparkene i nærområdet kan gi et falskt ekko på radarskjermene, dvs. trafikk over disse planområdene kan bli maskert og utgjøre en sikkerhetsrisiko, spesielt under militærøvelser. I tillegg virker vindturbinene som luftfartshinder i området. Det er allerede i dag etablert vindmøller i nærområdet til flybasen.

Ørland er viktig for fugletrafikken langs norskekysten. Det er en slags hovedflyplass for fugletrekk. Fugl fra Svalbard, Nord Norge, Nord Sverige, Nord Finland og nordvest Russland i tillegg til fugl fra hele norskekysten trekker over Ørland. Trekket går for seg både sørover og

nordover gjennom store deler av året. Fuglene er avhengige av et nett med hvile- og rasteplasser langs trekkruta.

Flyplassen er omkranset av viktige internasjonale verneverdige våtmarksområder som hører til Ramsarområdene. Dette er en av de viktigste våtmarksområdene på den nordlige halvkule. Disse har egne vernebestemmelser. Formålet med fredningen er å bevare det rike fuglelivet og fuglenes livsmiljø i området, særlig av hensyn til rastende vadefugl. Det viktigste og største våtmarksområdet Grandefjæra vil for en stor del av området bli liggende i en såkalt "hørselvernsone" med opptil 125 dB støy ved flyavganger, noe som er over smertegrensa. Vernebestemmelsene vil etter vårt skjønn ekskludere Ørland som kampflybase, og dermed kan en si at den Strategiske konsekvensutredning som er foretatt, ikke har vært kvalitetsmessig god nok som grunnlag for Stortingets vedtak. Stortinget kan være ført bak lyset.

Den foreslåtte utvidelse av basen er så stor at den må betraktes som ny støyende virksomhet som kommunen skal ta hensyn til i forhold til sine mange støyfølsomme naturområder og befolkning. Videre er det bestemmelser i Naturmangfoldloven om bærekraftig bruk med forvaltningsmål for naturtyper og arter. Her er det krav til kunnskap i forvaltningen, føre-var-prinsippet skal gjelde, og alle påvirkninger på naturmangfoldet må tas med når den samlede belastning av et tiltak skal vurderes. Faren for kollisjon med fugl, såkalt birding, vil være overhengende ved å etablere en kampflybase midt i mellom fuglereservatene og i hovedtrekkruta for delvis større fugler. Skulle det likevel bli en kampbase på Ørland, vil nødvendige hensyn til verneområdene alene tilsi at flyene må stå på bakken store deler av året. Det samme gjelder forøvrig hensynet til egen befolkning slik som det praktiseres i Sveits. Det kan heller ikke godtas at det vedtas dispensasjoner for flyhøyder og støypåvirkning for fugleområdene. Det må heller ikke gis adgang til å skyte fugl ved rullebanen.

Hensynet til alle kulturminnene og kulturmiljøene med stor tidsdybde i området må veie tungt i en utbyggingssammenheng. En må regne med så redusert opplevelsesverdi for fremtiden.

En frykter også for at den foreslåtte utbyggingen vil få for negativ betydning for strand- og fjordlandskapet på Ørland.

Det er en klar sammenheng mellom støy og helseproblemer. Støy kan endre puls, blodtrykk, åndedrett og fordøyelsessystemet. Ulike helseplager, muskelspenninger, muskelsmerter, fedme, høyt blodtrykk og hjerteproblemer kan være noen av effektene. Det kan føre til mistriivsel ved boliger, på arbeidsplasser og generelt på uteområder. Nærområdet til flyplassen blir liggende i hørselvernsone med støynivå over smertegrensa. Det er i utredningen regnet med at 180 000 mennesker vil bli berørt i nærmeste påvirkbare omland. Opp til 250 boliger må innløses i nærområdet til basen da de ligger i sone over 62 dB(rød sone) fordi det er umulig å støyisolere godt nok. Og opp til 300 boliger må støyisoleres (gul sone) da disse ligger i sone 52 – 62 dB, dvs. sone med berettigelse til støytiltak. Hele 36 gårdsbruk må enten legge ned eller legge om driften, derav 15 melkeproduksjonsbruk i rød sone og 15 i gul sone. Dette berører 61% av kommunens melkeproduksjon. Det oppgis i en oversikt at hele 1405 støyømfintlige bygninger blir liggende i gul sone og 176 i rød sone i Ørland og Agdenes for alternativ 2.2 fra Ørland kommune (ØK alt. 2.2). Da regnes det med en god del fritidsboliger i Agdenes. Det er noe forskjellige tall som oppgis i flere oppsatte alternativer for flymønster og støygrenser. Men her igjen vil vi minne om at foreliggende støysonekart ikke er kvalitativt godt nok som beslutningsgrunnlag.

Vi ber om at det blir utarbeidet en helsefaglig rapport i tråd med kravene nedfelt i Lov om helsetjenesten i kommunene og i Forskrift om miljørettet helsevern.

Barn og unges oppvekstvilkår vil bli redusert med en stor kampflybase i nabolaget. Støy og vibrasjoner og de stadige avganger/overflygninger og landinger vil påvirke oppvekstvilkårene i alt for sterk grad til at en vil anbefale denne utbyggingen. Avbøtende tiltak vil være vanskelig å opprette.

Kommuneloven pålegger kommunepolitikere å gjøre vedtak på vegne av innbyggerne. De skal representere folket og følge folkeviljen. Det bør derfor kreves en rådgivende folkeavstemning der alle fakta blir lagt frem i forkant

Avising av fly og bane, brannøvelser (PFOS) og flyaktivitet mv. vil føre til forurensning av luft, vann og grunn. Det er en kjent sak at store områder rundt flyplasser er forurenset av denne aktiviteten. Mange av stoffene er giftige og ikke nedbrytbar i naturen. Videre vil det bli betydelig nedfall fra de ca. 8 000 flytimene pr. år over Ørland, Fosen og store deler av omkringliggende området. Dette tilsvarer utrolig mange liter flybensin.

I følge tidligere tall fra Forsvarsdepartementet ville kostnadene beløpe seg til ca. 145 mrd 2008 kr frem til 2050 for investering, innkjøp, drift og vedlikehold. Nye tall viser nå en stigning til 248 mrd.. Fordelt på hver flytime vil dette utgjøre ca. 1 million kroner pr. time i luften. Hvert fly er nå beregnet til å koste 1,25 mrd., og det er en tredobling på noen få år. Det kan være mange måter å beregne dette på, men uansett vil denne kostnaden være så høy at en bør vurdere realismen i dette prosjektet. Er dette en fornuftig investering av fellesskapets midler? Det er bare en brøkdel av det flytekniske som er ferdigtestet. Flyene skal foreløpig heller ikke tåle særlig med tordenvær eller temperaturer under pluss 15 grader Celsius og ble nettopp satt på bakken pga. fare for motorhavari. Nyere norsk forsvarshistorie er en fortelling om store budsjettskandaler og massiv sløsing med fellesskapets skattepenger. Golf-prosjektet fikk en budsjettsprikk i 2003 på 1 mrd. Fregattene hadde en ramme på 12,2 mrd kroner og endte på 20 mrd kroner. Forsvaret hadde ikke råd til å bruke båtene. Kystfortene på 90- tallet ble oppgradert for 3,7 mrd kroner rett før de ble nedlagt. Nå investeres det for 248 mrd kroner i kampfly. Dette tilsvarer 10 barnehageløft eller 2,5 ganger det vi bruker hvert år på sykehusdrift. Kan vi være sikre på at det ikke går mot en ny skandale?

Det er Forsvarsbygg som på oppdrag fra Forsvarsdepartementet utredet ulike alternativer for lokalisering av Forsvarets nye kampfly i Strategisk Konsekvensutredning (SKU). Det kan ikke oppfattes som noen objektiv utredning når Forsvaret selv utreder konsekvensene. Etter vårt syn har ikke kunnskapsgrunnlaget vært tilfredsstillende for en avgjørelse i Stortinget. Naturmiljøet blir spesielt hardt rammet, og her beskriver utredningen kun at det vil bli noen negative konsekvenser, men at omfanget er usikkert. Den Strategiske konsekvensutredningen erstatter ikke de prosjektspesifikke konsekvensutredninger som også skal gjennomføres før eventuell utbygging. Det er derfor nå, i denne konsekvensutredningen, den endelige vurdering kan tas når alle fagutredninger og fakta ligger på bordet. En nærmere avklaring om kampflybasen kan etableres som foreslått og på hvilke vilkår som må settes vil være hovedformålet med den nye KU.

Forsvarsdepartementet har et sektoransvar for å følge opp konvensjonen om biologisk mangfolds mål om bevaring og bærekraftig bruk av biologisk mangfold. Hovedmålet er at

Forsvarets virksomhet ikke skal skade grunnlaget for biologisk mangfold. Videre er det beskrevet delmål om at det skal tas hensyn til verneområder, sårbare biotoper og økosystemer.

På grunnlag av en totalvurdering av de fordeler og ulemper tiltaket medfører, med en overveiende vekt av negative påvirkninger, bes det om en revurdering av kampflybaseetableringen, enten i form av avvisning eller i form av en sterkt redusert utbygging, eventuelt tilbake til en ny basestruktur, dvs. tobaseløsning.

Vi ser at foreliggende KU har så store mangler at det må bes om tilleggsutredninger i områdene:

1. Nytt støysonekart. Sumeffekter mange fly i lufta samtidig, støysonekart for luftrommet i forskjellige høyder der fuglene oppholder seg, utenlandske fly som støyer mer, mye etterbrennerbruk som øker støy opp til ti ganger i lydenergi og etterlater seg mer nedfall, videre hensynet til Kråkvågsvaet, friluftsområder, boligområder, kulturminner/miljøer, påvirkning, dominerende vindretning mot fastlandet o.l..

Her er det verdt å merke seg at det er feil datagrunnlag oppgitt fra Forsvarsbygg. De har lagt til grunn for fremtidig prognose 4 730 avganger med F 35 og 1 600 avganger utenlandske fly, dvs. at det ikke er regnet med en økning i utenlandsk flyaktivitet selv om Ørland nå blir enebase. Norsk flyaktivitet er lagt inn med mer enn en fordobling. Hele 80% av alliert øvelse har foregått på Ørland frem til i dag. Nå øker denne andelen og ettersom det kjøpes inn nye fly i utlandet, vil andelen bli mer enn 1 600 i fremtiden, antagelig over 2 000 avganger. Forsvaret har lagt inn tall fra tidligere år som heller ikke er representative ved at de har tatt utgangspunkt i fordelaktige år mht. utenlandsk flyaktivitet. En kan ikke se at støykart omfatter utstrakt utenlandsk trening. Det kan dreie seg om fly av forskjellige typer fra ca. 20 nasjoner. Det kan være awacsfly, jagerfly, helikopter, transportfly, hercules, tankfly mv..

Det må videre regnes med mer bruk av etterbrennere enn de 10% av avgangene FB har lagt til grunn.

En har tidligere hatt dårlig erfaring med etterlevelse av teoretisk oppsatte flyprosedyrer, og dette må innkalkuleres i støytabeller som en mulighet.

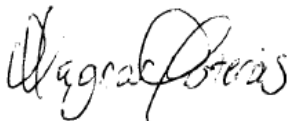
Andelen landingsrunder over Grandefjæra (estimert til 5%) er videre noe som i praksis vil kunne øke.

Dominerende vindretning mot land vil gi en forverring østover.

2. Supplerende undersøkelser naturmangfold, friluftsliv og bomiljøer på grunnlag av nye støysonekart. Her må legges vekt på at luftrommet inngår som en naturlig del av fuglereservatene iom at luftrommets betydning er avgjørende for fuglemiljøets og verneområdenes kvaliteter, noe som er forskjellig fra de nevnte friluftsområder og bomiljøer der verdiene helst fins på bakkenivå.

3. **Utredninger i forhold til vilkår/restriksjoner for flyaktiviteten** (natur, befolkning, friluftsliv, kultur..), jfr. restriksjoner i Sveits
4. **Basevalg og basestruktur opp mot 0- alternativet som også skal inngå i KU med vekt på samfunnsmessige kost/nytte- vurderinger.**
5. **Helsefaglig vurdering** befolkning og barn/unge (innløsning og fraflytting boliger/gårdsbruk, bomiljøer, friluftsliv, naturopplevelser mm)
6. **Påvirkning forskjellige typer husdyrhold**, fjærfe, hester, dyr på beite osv. På grunnlag av bedre støysonekart (se over). Støypåvirkningen vil ligge langt over de gjeldende forskrifter og retningslinjer under Dyrevernavloven.
7. **Annen aktivitet som ikke er beskrevet (droner, luftvernshkyts)**
Droneøvelser med utshkyting fra Svenningsnesset i Åfjord og nedshkyting fra flybasen eller fra fly i luften. Bruk og trening med luftvernshkyts som NASAMS II o.l..

Med hilsen
Fosen Naturvernforening



Magnar Østerås
Leder

Kopi : Klima- og miljødepartementet
Forsvarsdepartementet
Fylkesmannen
Fylkeskommunen
Miljødirektoratet
Naturvernforbundet