

FOSEN NATURVERNFORENING

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

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

Vår ref : F.9.5mø

Deres ref :

Dato: 28.09.14

ØRLAND KOMMUNE 7129 BREKSTAD

Reguleringsplan for Ørland hovedflystasjon Tilleggsnotat nr 12 Normal og avvikende flyging

Merknader

Det vises til Forsvarsbygg sitt tilleggsnotat nr 12 om presisering av normal og avvikende/ikke planlagt flyging av 25.08.14. Det redegjøres her for spredning av flytraséer i alternativ 2 i KU under normal flyging, ved flyging i HLB (høy luftmilitær beredskap) og ved QRA (quick respons alert). Andre delen av notatet beskriver forhold ved avvikende, ikke planlagt flyging som kan oppstå ved sterk sidevind, vindkast og ved personer eller gjenstander på rullebanen som medfører at landingen av sikkerhetsmessige grunner ikke kan gjennomføres. Det er SINTEF IKT som har utført beregninger i juni 2014.

1. Normal flyging

Normal flyging - Statistisk spredning av flytraséer

Etterlevelse av foreskrevet flygemønster vil være vanskelig. Erfaringsmessig vil flyprosedyrer bli brutt i mange tilfeller enten det gjelder menneskelige feil eller andre tilfeldige hendelser som oppstår. Både på bane 33 mot nord, der det skal svinges 60° mot vest etter oppnådd 120 meter over bakken (400 fot) og på bane 15 mot syd, der det skal svinges 27° rett sydover etter oppnådd 120 m over bakken (400 fot) både ved visuell og instrumentell flyging vil det kunne oppstå situasjoner som forårsaker avvik fra oppgitt spredemønster. Det kan være menneskelig feil, vindforhold, tekniske forhold osv. som ligger til grunn.

Bruk av etterbrennere vil øke når oppstigningen blir bratt som her når banen er relativt kort, en skal opp til 120 meter (400 fot) over rullebanen, glatt rullebane og mye fugl i luften. Dette medfører sterkere støybelastning til omgivelsene. Det oppgis i notatet her at bruken av etterbrennere øker støyen med 20 dB, men i undersøkelser av NINA, i forbindelse med reinsdyrundersøkelser, er støyøkningen på hele 30 dB. Dette tilsvarer en 3 – 4 dobling av den oppfattede støyen, noe som er relativt mye. Hvis det er flere fly samtidig vil situasjonen forverres ytterligere.

Grandefjæra naturreservat vil bli omringet/bombardert av støy fra denne aktiviteten. Avvikende flyginger over reservatet vil bombardere fuglene fra luften og i tillegg vil avganger/landinger bombardere fuglene fra bakkenivå. Det er fra flyfabrikken selv, Lockheed Martin, oppgitt at støyen fra F35 er 15 – 17 dB høyere enn F16, men i beregningene i denne KU er det oppgitt til 10 dB så her er det vanskelig å vite hva en skal forholde seg til. Men hvis Lockheed Martin oppgir ca 15 dB så må en forholde seg til dette. Det er i luften de den største forskjellen forekommer, og her har fabrikken oppgitt at en i 300 meters høyde får en bakkestøy på 121 dB, dvs over smertegrensen. Det er denne støyen som fuglene i naturreservatet blir bombardert med. I luftrommet der det også finnes mange fugler til enhver tid vil det bli enda verre. Lockheed Martin angir denne støyen på 121 dB som «community acoustics», dvs. den støyen som rammer samfunnet hardt rundt støykilden.

Ut fra det som er beskrevet ovenfor vil faktisk et F35 fly i 300 meters høyde støye like mye som 32 F16 fly samlet. En har da tatt utgangspunkt i at en dobling av en bestemt lydkilde tilfører 3 dB ekstra. Ut fra dette vil det være helt urealistisk å få et riktig støybilde ved å fly noen F16 med etterbrennere for å etterligne de nye F35 slik det er drevet forsøk med over dyr på beite eller inne i fjøs på Ørlandet. Dette gjelder også andre støyberegninger som er utført i området. Tidligere er det oppgitt at F35 avgir 10 dB mer enn F16, men dette kan skyldes at fabrikken har sammenlignet med F18 som støyer mer enn F16. I tillegg bruker amerikanerne et helt annen veiekurve i sine målinger enn Europa. Det blir brukt veiekurve D for fly.

Støysonekartet som presenteres viser at støynivået blir svakere ut vestover Grandefjæra. Det kan virke som om målinger og beregninger baseres på at det er en stasjonær støykilde på flystripa. Det er ingen anførsler som viser til støypåkjennning fra overflygende F35 for eksempel i forhold til Grandefjæra naturreservat. Hvis et F35 fly i 300 meters høyde gir 121 dB på bakkenivå skulle støysonekartet ha vist at dette resulterer i en ny rød sone fra vest og østover, innover mot fastlandet. Forsvarsbygg selv beskriver det slik at overflyging under 300 meter er vurdert som å ha særlig negativ effekt for fugl. I USA har det vært flere rettsaker grunnet støyforurensning på befolkningen rundt de store flyplasser med jagerfly.

Det er anført at dominerende vindretning er fra øst, men dette må være feil iom. at det er vest og sørvestlige vinder som dominerer ytre kyststrøk på Fosen

I dette tilfellet vil spredtraséer fra bane 15 mot syd ligge rett over naturreservatet og videre ligger sentertraséer og andre spredtraséer like utenfor naturreservatet. Dette skjer i høyder 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 er det planlagt å svinge vestover naturreservatet Grandefjæra i 120 meters høyde (400 fot). Her skjer overflygingen rett over store deler av naturreservatet.

En må regne med at hele Grandefjæra vil få maksstøy i selve luftrommet på over grensen for hørselskade, dvs. over 80 dB og at det meste av naturreservatet får maksstøy på over smertegrensen på 120 dB. Dette vil selvfølgelig være i strid med vernebestemmelsene. Foreliggende støysonekart og målinger er basert på feil fakta. I foreliggende tilleggsnotat anføres bare at «Angitte spredtraséer for både jagerfly og andre fly er hensynstatt i beregningene og ligger til grunn for gjeldende støysonekart både for ekvivalent lydnivå (Lden) og maksimalt lydnivå (MFN dag)». Ut fra ovenstående synes ikke dette å være riktig. Eventuelle vedtak på dette grunnlag vil bli ugyldige. Baseetableringen kan ikke realiseres som foreslått.

Vi krever informasjon og innsyn i de målinger og beregninger som er foretatt og ber om å få dem oversendt (spesifisert for hver enkelt flytype, antall flyginger pr år, pr dag, pr natt og antall øvinger, overflygninger, spredetraséer, sentertraséer, bremsemønstre, landingsrunder mv.

Bremsemønstre og landingsrunder/touch and go skal bare foretas på vestsiden av flystasjonen i fremtiden, dvs. over Grandefjæra. Dette kan skje i forskjellige høyder da det ikke foreskrives noen bestemt minimumshøyde. Det må påregnes en del svært lave høyder over Grandefjæra, ikke bare av norske F35 og utenlandske jagerfly, men også av en del andre flytyper selv om disse egentlig skal følge profiler og traséer som de gjør i dag. Grandefjæra blir mer utsatt for støy enn i dag, både når det gjelder ekvivalent og maksimal støy. Etter våre beregninger vil det bli mange tilfeller over smertegrensa for hele Grandefjæra når det gjelder maksimalstøy. Foreliggende støysonekart gir ikke et realistisk bilde av fremtidig situasjon for Grandefjæra.

Flere øvelser gir flere avvik. Det vil bli flere nasjonale og internasjonale øvelser ved flyplassen. 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, Orionfly, jagerfly, helikopter, transportfly, hercules, tankfly mv..

Normal flyging/flyging ved beredskap – QRA og HLB

QRA og HLB (utrykningssituasjon og beredskapssituasjon) må legges inn i støyberegningene. Evenes skal være fremskutt QRA- base slik at all trening skal foregå der, men samtidig anføres at situasjoner kan oppstå der Ørland må ta over enten med fly fra Evenes eller med egne fly når det gjelder både QRA og HLB.

Her er det ikke lagt inn noen begrensninger i antall fly, utrykninger eller dager for en slik situasjon, og derfor står for så vidt Forsvaret nokså fritt. Det er ca. 100 utrykninger pr år bare i regi av QRA. Det hersker derfor stor usikkerhet med denne ekstrabelastningen på Ørland, og den må innberegnes i støysonekartet og inndeling i rød og gul sone.

For øvrig er det for lite presist å beskrive at avganger ved QRA og HLB skal følge vanlig trasé «inntil flyene har oppnådd tilstrekkelig høyde til at avvik fra traséen ikke medfører maksimal lydnivåer over angitte grenseområder for risiko for hørselskade». Er dette noe pilotene selv skal finne ut når de er i luften? Dette må tallfestes til 120 meter (400 fot) som for vanlige avganger.

Men så er det slik at grensen for risiko for hørselskade ligger på 80 dB, og det vil derfor være umulig å gjennomføre en slik flyging, enten det gjelder for folk eller for fuglene i naturreservatet og fuglefredningsområdene. Det tenkes da spesielt på at en må beregne støyen fra flyene og ned i luftrommet for fugler eller ned til bakken for fugl og folk. Vi mener at det her må skje en god del presiseringer og at alle mulige hendelser må med i støyberegningene.

2. Avvikende, ikke planlagt flyging

Ved vindkast og ved personer eller gjenstander på banen vil det bli nødvendig med avbrutt innflyging. Senest skal dette skje ved 17 m over bakken (50 fot) og en vil få en sterkere støypåkjønning grunnet motorpådrag og bruk av etterbrenner. Det skal stiges til 150 m (500 fot) før en starter med vanlig landingsrunder og evt. ny landing. Dette er oppgitt til å bli ca 20 dB høyere ved det punkt landingen avbrytes og ca 5 dB høyere ved baneenden enn ved normal landing/landingsrunder. Antall slike hendelser er oppgitt til ca 50 pr år. Det kan forekomme slike hendelser for andre flytyper og fly fra andre nasjonaliteter. Noen kan medføre mer, og noen mindre støy. Det beskrives likevel som så lite at alle disse tilfellen er neglisjerbare.

Vi mener at alle hendelser skal legges inn i en realistisk støyvurdering og støysonekart. Flere små tilfeller vil kunne utgjøre en forskjell når det gjelder støybildet ved flyplassen. Ved Ørland vil det lett forekomme slike tilfelle med fugler og sterk vind, noe som er karakteristisk for nettopp Ørland.

Det er heller ikke innhentet statistikk for slike hendelser for andre flytyper enn jagerfly. Dette gjør rapportene enda mer usikker. Antall fly og antall øvinger øker betraktelig. Ut fra tall som er referert tidligere må en kunne forvente en økning i maksimalt lydnivå på avbrytningspunktet på opptil 30 dB, mye pga. bruk av etterbrenner og maksimal motorkraft.

Antall skadelige støypåkjønninger over 80 dB (grense hørselskade) og 120 dB (smertegrense) vil øke. Dette kan bli katastrofalt for fugler, folk og husdyr (beitedyr, dyr i fjøset, ulike dyrearter) mv. i støyfeltet. Dette kan ikke kun beskrives som neglisjerbart slik Forsvarsbygg gjør.

3. Konklusjon

Tilleggsnotatet er etter vår oppfatning basert på feil fakta (F35- støy avgang/luftrom, etterbrennerstøy mv.) og har heller ikke tillagt normale flyginger, eller avvikende flyginger, nok vekt når det gjelder beregning av ekvivalent og maksimalt støynivå. Vi er spesielt bekymret for at dette gir uopprettelige skader for Grandefjæra naturreservat som får maksimal støynivå over smertegrensen, men også uheldige følger for folk og husdyr i området.

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-

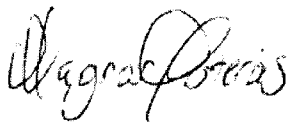
prinsippet skal gjelde, og alle påvirkninger på naturmangfoldet må tas med når den samlede belastning av et tiltak skal vurderes. Faren for kollisjon med fugl, såkalt birding, vil være overhengende ved å etablere en kampflybase midt i mellom fuglereservatene og i hovedtrekkruta for delvis større fugler. Skulle det likevel bli en kampflybase 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.

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 mistrivsel ved boliger, på arbeidsplasser og generelt på uteområder.

Disse støyrelaterte helseplagene kommer i tillegg til den ekstra risikoen som de store mengder avgasser mv. påfører lokalbefolkningen rundt basen. Utslippene vil her lett bli fordelt over større områder til jord, vann og luft. Tungmetaller (kadmium, kvikksølv osv.) og organiske miljøgifter i eksosen (dioksin, benzen, tolulen mv) er alle høypotente sykdomsfremkallende miljøgifter.

Det bes om en oversikt over de målinger og vurderinger som er foretatt for støy

Med hilsen
Fosen Naturvernforening



Magnar Østerås
Leder

Kopi : Klima- og miljødepartementet
Forsvarsdepartementet
Fylkesmannen
Fylkeskommunen
Miljødirektoratet
Naturvernforbundet