

Møteinnkalling

Utvalg: Planutvalget - Ørland kommune
Møtested: Balsnes, Kultursenteret
Møtedato: 27.06.2014
Tid: 09:30

Forfall meldes til utvalgssekretær Toril Reitan, som sørger for innkalling av varamedlemmer.
Varamedlemmer møter kun ved spesiell innkalling.

Innkalling er sendt til:

Navn	Funksjon	Representerer
Hallgeir Grøntvedt	Leder	OK-SP
Knut Morten Ring	Medlem	OK-AP
Laila Selnes Lund	Medlem	OK-SP
Finn Olav Odde	Medlem	OK-SP
Frank Aronsen	Medlem	OK-H
Torhild Aarbergsbotten	Medlem	OK-H
Bjørnar Dahlberg	Medlem	OK-FRP

Vel møtt!

Hallgeir Grøntvedt
leder

Saksnr	Sakstittel	Lukket
PS 14/28	Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland flystasjon - 1. gangs behandling	
PS 14/29	Forslag til planprogram for Uthaug havneområde - 1. gangs behandling	

SAKSFRAMLEGG**Saksbehandler: Knut Berg**

Saksnr	Utvalg	Møtedato
14/28	Planutvalget - Ørland kommune	27.06.2014

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

- 1 Kopi av brev datert 25.06.14 fra FB til KMD med anmodning om å starte forberedelsene for statlig plan
- 2 Referat fra møte 11.06.14 mellom Forsvarsbygg og Ørland kommune
- 3 Referat fra møte 17.06.14 mellom Forsvarsbygg og Ørland kommune
- 4 Referat fra møte 23.06.14 mellom Forsvarsbygg og Ørland kommune

Dokumenter som sendt ut tidligere i forbindelse med behandling av saken i møte 22.05.14 (sak 14/5) og 06.06.14 (sak 14/7):

- 1 Forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning
- 2 Plankart 14.1.13
- 3 Forslag til reguleringsbestemmelser for Ørland flystasjon, datert 05.05.14
- 4 Planbestemmelser
- 5 Planbeskrivelse
- 6 Illustrasjonsplan foreløpig
- 7 Temautredning 01 støy (2)
- 8 Temautredning 2 arealbruk, lokal og regional utvikling
- 9 Temautredning 3 landbruk
- 10 Temautredning 04 befolkningens helse og trivsel
- 11 Temautredning 5 nærmiljø og friluftsliv
- 12 Temautredning 6 transport
- 13 Temautredning 7 naturmiljø
- 14 Temautredning 8 kulturminner og kulturmiljø
- 15 Temautredning 9 landskap og lokalklima
- 16 Temautredning 10 grunn og vannforurensning
- 17 Temautredning 11 nedfall fra fly
- 18 Temautredning 12 energi (1)
- 19 Temautredning 13 anleggsfasen (2)
- 20 Temautredning 14 risiko- og sårbarhetsanalyse
- 21 Tilleggsnotat nr. 01- Areal spørsmål, datert 29.04.14, revidert 29.04.14
- 22 Tilleggsnotat nr. 02 - Anleggstrafikk (foreløpig), datert 29.04.14
- 23 Tilleggsnotat nr. 03 - Vannforsyning
- 24 Tilleggsnotat nr. 04 - Alt. 2 Støy ved 2 varianter av avgangstracé i sydvest, datert 24.02.14
- 25 Tilleggsnotat nr. 05 - Utdyping av støykonsekvenser, datert 29.04.14
- 26 Tilleggsnotat nr. 06 - Lavfrekvent lyd og vibrasjoner, datert 29.04.14

- 27 Tilleggsnotat nr. 07 - Konsekvens av å fly dagens flymønster med nye kampfly, datert 29.04.14
- 28 Tilleggsnotat nr. 09 - Restriksjonssoner, datert 29.04.14
- 29 Tilleggsnotat nr. 11 - Masseuttak innenfor planområdet, datert 29.04.14
- 30 Brev av 27.02.14 fra Fylkesmannen med tilbakemelding på temarapport støy
- 31 Svar på brev fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag
- 32 Brev av 27.02.14 fra Fylkesmannen i vedrørende lavfrekvent lyd og vibrasjoner

Innholdsfortegnelse

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

A. Sakens bakgrunn og innhold

1.0 Reguleringsplanens betydning for samfunnsutviklingen i Ørland.

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

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

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

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

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

2.0 Kort innledning

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

Stasjonering av nye kampfly vil føre til en vesentlig utbygging på Ørland flystasjon. Den nåværende virksomheten med dagens F-16 fly skal opprettholdes mens utbyggingen på flystasjonen pågår. Alle F-16 fly som i dag er stasjonert i Bodø skal gradvis overflyttes til Ørland, og de første flyene vil bli overflyttet i 2016. Etter at det er opprettet en styrke med nye F-35, vil F-16 flyene bli utfaset.

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

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

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

3.0 Fastsettelse av planprogram

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

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

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

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

4.0 Forhold til kommuneplanens arealdel

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

5.0 Planprosessen

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

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

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

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

6.0 Forslag til reguleringsplan

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

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

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

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

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

B. Konsekvensutredninger (KU)

1) TEMAUTREDNING STØY

Definisjoner - støyparametere

$L_{pAeq24t}$ - Døgnekvivalent A-veid lydtrykknivå:

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

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

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

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

Regelverk og retningslinjer

T 1442: Retningslinjer for støy i arealplanlegging

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

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

NS 8175: En norsk standard om lydforhold i bygninger

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

1.0 Kort sammendrag av temautredningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rød sone

På grunn av begrensede muligheter for effektive tiltak i forhold til utendørs støy nivå, bør alle eksisterende bygninger med støyfølsomt bruksformål som er innenfor rød sone for ny flyplass vurderes for tilbud om innløsning, avhengig av bygningens standard og utendørs støy nivå. Dersom eier av boligen ikke ønsker innløsning, må boligen støyisoleres slik at det minimum tilfredsstiller kravene til innendørs støy gitt i Forurensningsforskriftens kapittel 5 (L_{pA24t} 42 dB). Isoleringstiltakenes omfang bør begrenses økonomisk til den enkelte bygningens realverdi. Årsaken til at det anbefales en streng praksis som begrenser alternative tiltak til innløsning, er at bygninger med støyfølsomt bruksformål i rød sone for flystøy i utgangspunktet er lite ønskelig på grunn av de høye utendørs støy nivåene, og at kostnader ved fasadetiltak er svært høye.

Gul sone

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

3.0 Vurdering av alternative støyprofiler/støysonekart

Behovet for rullebaneforlengelse på 600 m. oppfattes nå som det mest realistiske alternativ. Vi velger derfor i vurderingen av alternative støykart å fokusere på hovedalternativ 1 og 2. Alternativ 2 innebærer en økning av antall støyømfintlige bygg i gul sone, hovedsakelig fordi Garten kommer inn i sonen. Dette vil være den største ulempen med alternativ 1. Det er imidlertid ingen endring i antall støyømfintlige bygg i rød støysoner. En viktig forskjell mellom flygemønstrene i alt. 1 og 2 er at alt. 1 medfører 8-14 flere støyømfintlige bygg innenfor overflygningssonen (MNF day >110 dBA). I tillegg dekker overflygningssonene et langt større landbruksareal i alternativ 1 enn i alternativ 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.0 Grenseverdier og ambisjonsnivå for lydnivå i eksisterende boliger

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

Hva som ligger i dette forslaget er redegjort for på s. 36 i utredningen. Løsningen innebærer at tilstrebelse av klasse C kun vil gjøres gjeldende for de bygg som per i dag har et høyere

innendørsnivå enn klasse D. Dette vil gjelde boliger i rød sone og enkeltbygg i indre deler av gul sone. De bygg som for eksempel har innendørs verdier mellom 30 og 35 dB vil ikke bli berettiget til tiltak etter Forsvarsbyggs forslag.

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

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

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

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

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

5.0 Støynivå på uteplass

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

Aktiviteten ved kampflybasen kjennetegnes ved to konsentrerte økter på hverdager i normalsituasjon, men økt aktivitet under allierte øvelser. Øvelser er konsentrert hovedsakelig til høst, tidlig vinter og vår og i liten grad på sommerstid. Innbygging av uteplasser vil samtidig medføre konflikt med teknisk forskrifts krav til kvalitet på uteplass.

Administrasjonen deler derfor den oppfatning at det må tillates fravik fra dette kravet.

Vi skal imidlertid merke oss at man allerede her er på avvikssiden. Veilederen påpeker at det ved avvik bør stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at boenheter om mulig skal ha stille side (vanskelig for flystøy) og tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende lydforhold.

Dette synliggjør at utestøy generelt (ikke bare på uteplass) er et viktig moment i avveiningene, for eksempel m.h.t. vurdering av grense for innløsning.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.0 Lavfrekvent støy og vibrasjoner

Dette er et tema som Fylkesmannen i Sør-Trøndelag ba om ytterligere utredning av og som er bakgrunnen for tilleggsnotat nr. 06 "Lavfrekvent lyd og vibrasjoner. Presiseringer til

temautredning støy”. Generell utfordring med lavfrekvent støy er at fasader demper de lavfrekvente bølgene forholdsmessig dårligere enn de høyfrekvente.

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

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

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

8.0 Forebyggende og avbøtende tiltak

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

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

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

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

2) TEMAUTREDNING AREALBRUK, LOKAL OG REGIONAL UTVIKLING

1.0 Kort sammendrag av temautredningen

To deltemaer, arealbruk og lokal/regional utvikling er slått sammen i denne rapporten. Tiltaksområdet er arealet innenfor planavgrensningen, et område på ca 6900 da.. Rullebanesystemet i nord planlegges forlenget med 600 meter.

Befolkningsutvikling: De demografiske analysene tar utgangspunkt i både Ørland og Bjugn. Uten utbygging av Ørland flystasjon er prognosen en befolkning på 10845 personer i 2030. Med utbygging av Ørland flystasjon er prognosen 12050 personer i 2030. Altså en vekst på ca. 1200 personer i 2030. Dette gjør at dagens kapasitet for barnehageplasser vil være oppfylt

innen 2020 og barneskolekapasiteten vil være i perioden 2017-2019. Det vil bli en særlig vekst i aldersgruppen 30-40 år. Økningen i antall eldre kommer uavhengig av utbyggingen.

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

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

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

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

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

	Rød sone	Gul sone
Dagens situasjon	7700 da.	12000 da.
Alt. 1	11000 da.	10750 da.
Alt. 2	10400 da.	13700 da.

Konsekvensene er store for jordbruksområdene, verst i alternativ1.

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

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

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

Følgende avbøtende tiltak er foreslått i temautredningen:

Kommunale oppgaver:

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

Andre:

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

2.0 Vurdering av konsekvensene

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

Forsvaret kan bidra med innenfor f.eks.:

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

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

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

3) TEMAUTREDNING LANDBRUK

1.0 Kort sammendrag av temautredningen

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

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

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

scenarier for veivalg for de berørte gårdbrukere, men ikke konsekvens av de ulike alternativer.

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

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

2. Areal og jordvern

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

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

Nedbygging av arealer i nord og inne på stasjonen gjør at 13 gårdsbruk i nord og øst og 5 leietakere inne på basen berøres. Dette gjelder også husdyrbrukene og heltidsgårdbrukere. Arealbeslaget har store konsekvenser både for den det gjelder, men også for jordbruksproduksjonen i kommunen generelt. Dette er lite omtalt i temautredningen. Totalt er det snakk om nedbygging av inntil 1 530 daa, fordelt på 1 040 dekar til selve kampflybasen, 265 daa til andre formål inne på basen (bygninger, servicebygg etc.), og 225 daa til rullebaneforlengelse, ammunisjonslager og bebyggelse i nord og øst, derav 19 da i øst ved Mikkeltaugen.

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

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

2.1. Behov for ny arealutvidelse i nord og øst.

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

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

Arealbeslag i nord og øst

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

Konsekvenser ut over arealreduksjonen totalt og på det enkelte bruk er ikke beskrevet i forslaget til reguleringsplan. Arealbeslaget berører 15 eiendommer i området. De 15 eiendommene drives av totalt 13 gårdbrukere, 5 av disse gårdbrukerne drives også arealer inne på basen. Av disse er det 7 husdyrprodusenter, hvorav 6 heltids melkeprodusenter. Arealbeslagene varierer fra 6 til 149 da pr grunneier. 2 bruk som er heltids melk- og kjøttprodusenter mister henholdsvis 149 og 130 dekar av driftsgrunnlaget. For disse bruka er arealbeslaget dramatisk. 2 andre mister mellom 50 og 100 dekar. Arealene foreslås avgrenset av nytt utvendig gjerde i bortimot rett linje fra Rønne mot enden av flystripeforlengelsen langs Uthaugsvegen.

Rullebaneforlengelse

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

Nytt ammunisjonslager (ammolager)

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

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

Nytt gjerde i nord

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

2.2. Økt press på private landbrukseiendommer og arealer ved hovedporten

I forslaget til reguleringsplan legges det opp til ny hovedport 400 m nord for den eksisterende. I møter med FB er det orientert om at dagens hovedport brukes i fase 1. Ny hovedport etableres i fase 2 av utbyggingen. Plasseringen av ny hovedport krever ikke ekstra arealbeslag, men betyr - i tillegg til en kraftig trafikkøkning pga. større aktivitet og flere ansatte ved basen - økte driftsmessige utfordringer i forhold til økt trafikk for 5 gårdsbruk ved Hårberg, derav 3 husdyrbruk med melkeproduksjon og 2 bruk med korn og gulrot/potet. Bruka har egen og leid dyrkajord i flere deler av kommunen. Uthaugsvegen er således både driftsveg og kryssingsveg for alle gårdene i området. Situasjonen og utviklingen for gnr 70/11, som drives som heltidsbruk med melk, storfekjøtt og korn, må vurderes særskilt. Tunet med bygningsmasse ligger på en parsell på 11.7 dekar like ved hovedporten og innkjørsel, mens resten av dyrkajorda ligger på andre siden av Uthaugsvegen og i andre deler av kommunen. Driftsutfordringene har vært gradvis økende over lang tid som følge av generell trafikkøkning. Med utbyggingen vil en i anleggsperioden og senere driftsperiode oppleve forsterka problematikk rundt nødvendig lastebiltransport til gården og all transport av melk, fôr, dyr og avling i drifta. Husdyrholdet krever betydelig førtransport hele året, og ikke bare i avlingssesongen, fordi grovforet håndteres som rundballer, og bruket ikke har lagerplass ved bygningene. Ved anlegging av ny hovedport vil det kreve forlengelse av gang- og sykkelveg fra Hårberg til porten. Når den etableres i tillegg blir tunarealet på bruket betydelig redusert. Det blir dermed også umulig å oppfylle myndighetenes krav om minimum 8 uker beiting/lufting av storfe gjeldende fra 2014. Slik plasseringen av tunet er, vanskeliggjør det drifta på bruket, samtidig som all ferdsel inn og ut av tunet med kryssing av både gang- og sykkelveg og Uthaugsvegen utgjør en stor trafiksikkerhetsmessig risiko, spesielt når trafikken nå øker betraktelig. I tillegg er beboerne allerede plaget med mye støy fra aktivitet ved porten til alle døgnetstider.

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

tiltak for å opprettholde grunnlaget for bærekraftig og rasjonell landbruksproduksjon på eiendommen.

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

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

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

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

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

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

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

3. Støy

3.1 Landbruk og støy

Situasjonen i Ørland er at 33 % av dagens melkeproduksjon på nærmere 8 mill. liter befinner seg i rød støysone og 28 % i gul støysone. Totalt ligger 30 gårdsbruk med melkekvote i rød og gul støysone. Dette gir oss store utfordringer framover, både med å beholde og

videreutvikle melkeproduksjonen i Ørland kommune. Dette kommer i tillegg til og forsterker de generelle omstillingstrekkene i norsk husdyrhold generelt og melkeproduksjonen spesielt, med mangeårig nedgang i antall besetninger og antall aktive brukere

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

Kilde: FB Temarapport landbruk

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

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

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

Alternativ 1 og 2 har i forslaget til reguleringsplan fra FB, henholdsvis 22 (alternativ 1) og 20 (alternativ 2) gårdsbruk som er eksponert for maksimalstøy over MFN 105. Av dette er det 11 husdyrbruk i alternativ 1, og 9 husdyrbruk i alternativ 2. En viktig forskjell mellom alternativene er at alternativ 2 har færre bruk med belastning over 110 MDA og mindre beitearealer og husdyrbruk over dette nivået. I både alternativ 1 og 2 er 7 gårdsbruk utsatt for MFN day 115-120. Av disse er det i alternativ 1 tre husdyrbruk og alternativ 2 ett husdyrbruk. Begge alternativene har store konsekvenser for kommunens melkeproduksjon, selv om alternativ 2 helt klart er å foretrekke sett utfra situasjonen i husdyrproduksjonen.

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

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

Vurdering av alternativer må gjøres sammen med aktuelle brukere. Temautredningen peker på at støyisolering av driftsbygninger er lite relevant. Administrasjonen mener at dette er et alternativ som bør vurderes, og sees i sammenheng med bygningsteknisk standard. I området Grande - Uthaug er det mange ulike typer driftsbygninger. En del fjøs er båsfjøs som er isolerte hvor det ofte er lavt under taket og hvor det i mange tilfeller er låve i 2. etasje. De senere årene har en del fjøs blitt ombyggt til løsdrift, mens andre fjøs er satt opp helt nytt,

gjørne som store bygg hvor det er høyt under taket. Enkelte av husene er også uisolerte. At driftsbygningen er bygd veldig forskjellig mht. utforming, materialvalg og isolering, gjør at det blir ulikt hvor mye støy det blir innendørs i fjøsene når de nye flyene kommer.

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

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

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

3.4 Husdyr og støy

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

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

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

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

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

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

Vedtatt flygemønster og varsling av øvelser

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

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

Ser vi på produksjonsmiljø og dyrevelferd er det ikke optimalt med menneskefrie husdyrsoner på Ørland i framtiden. Dette er også drøftet med Mattilsynet. Samtidig er det viktig å legge til rette for individuelle tilpasningsstrategier for å opprettholde husdyrproduksjonen og spesielt melkeproduksjonen i dette området. Det er i iverksatt videre undersøkelser for husdyr og støy og det vil bli gjennomført videre undersøkelser for å se på tilpasningsstrategier og optimalisering av landbruksproduksjonen i dette området. Mattilsynet er tilsynsmyndighet for dyrevelferd, herunder husdyr og støy. Her er det behov for tydeliggjøring og utfyllende avklaringer opp mot regelverk og forskrifter. Det må opprettes en dialog med Mattilsynet for å finne løsninger for beiting og storfehold i de mest støyutsatte områdene.

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

3.5 Arbeids - og produsentmiljø

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

Husdyrbrukeren har sin daglige arbeidsinnsats på gården morgen og ettermiddag, hele året. Det jobbes i fjøs og utendørs samtidig med at det er flyaktivitet på basen. Dette gir spesielle utfordringer for husdyrbrukene. Innenfor støysonene blir 20-25 gårdbrukere og deres familier mere eller mindre berørt av det framtidige støymønsteret. Støy kan også skremme husdyr slik

at de får panikk eller gjør uventa bevegelser, noe som kan medføre fare for personskade ved tråkk, spark eller klemskader m.m.

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

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

3.6 Landbruksprosjektet

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

3.7 Videre undersøkelser – mulighetsstudier

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

3.8 Videre undersøkelser – husdyr og støy

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

4.0 Kulturlandskapet

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

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

5.0 Anleggsfasen

5.1 Matjord og løsmasser

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

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

5.2 Hydrotekniske anlegg

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

Kommunen har kartfestet alle kjente grøftfelt og kanaler i kommunen. Kartfestingen viser at store jordbruksarealer dreneres på tvers av flyplassens lengderetning. Det er særs viktig at disse avløpene ikke blir skadet eller innsnevret på noen måte som følge av det kommende anleggsarbeidet.

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

Forøvrig viser vi til egen temarapport som behandler anleggsfasen spesielt

4) TEMAUTREDNING BEFOLKNINGENS HELSE OG TRIVSEL

1.0 Kort sammendrag av temautredningen:

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

De store endringene som vil skje i lokalsamfunnet i de kommende år vil derimot også medføre en del negative konsekvenser. Flere innbyggere i Ørland kommune lever med stor

usikkerhet om fremtidig bosted, økonomisk situasjon og sosialt nettverk som en følge av tiltaket (flystøy). De mest berørte føler at de "ofres" for fellesskapets beste. Omtrent 113 familier vil få tilbud om innløsning som en følge av høye støyverdier. For enkelte vil dette innebære en psykisk belastning ved at de står i fare for å miste sine sosiale nettverk og nærmiljø.

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

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

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

2.0 Administrasjonens vurdering

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

Dette synes godt belyst i konsekvensutredningen hvor innspillene fra Ørland kommune i samrådprosessen er hensyntatt. Dette gjelder behovet for økt kapasitet innen forebyggende helse- og sosiale tjenester, innen arbeid med integrering og inkludering av nye innbyggere, boligsosialt arbeid og økt kriseberedskap. Ørland kommune vil være avhengig av å få på plass en samarbeidsavtale med staten vedrørende finansiering av dette i anleggsfasen. Etter anleggsfasen vil stillingene bli implementert inn i ordinær drift som en følge av forventet befolkningsvekst.

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

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

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

Det vil dessuten være behov for å etablere en samhandlingsstruktur med prosjektleder og kommunenes aktuelle etater (politi, helse, sosial) for å forebygge/ redusere sosial uro. Det vil være avgjørende å ha tett dialog med entreprenørene /prosjektleder vedrørende aktuelle

forebyggende tiltak for å redusere uheldige episoder på utestedene (KU-Befolkningens helse s. 61).

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

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

I tillegg vil barns oppvekstmiljø kunne påvirkes av stor militær aktivitet og spesielt i perioder med forhøyet beredskap. Ved forhøyet beredskap vil elevene oppleve forsvarlets økte sikkerhetstiltak med væpnet gjennomgang av bilene som innpasseres hovedporten til ØHF. Væpnet militære vakter vil da være i umiddelbar nærhet til barneskolens uteplass. Dette må også ses opp mot terrortrusler, og det må tas høyde for at det internasjonale militære trusselbilde kan endres over tid. For skolebarna er militært personell en del av dagliglivet, (både norske og utenlandske) og ved evt. terror vil de ikke nødvendigvis reagere på fare.

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

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

5) TEMAUTREDNING NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV

1.0 Kort sammendrag av temautredningen

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

2.0 Verdivurdering

Vi velger å dele friluftsinnteressene inn i to hovedprioriteringsområder, nemlig naturbaserte og kulturbaserte friluftslivsverdier. Ørland har to opplevelsessoner i nasjonal toppklasse. Dette er de internasjonalt registrerte våtmarksområdene (heretter kalt RAMSAR-områder) og herregårdslandskapet rundt Austrått. Det sistnevnte er Ørlands viktigste turområde og kulturhistoriske opplevelsessone. Slottet og det omkringliggende herregårdslandskapet er

blant Norges viktigste kulturmiljøer og er Ørlands største turistattraksjon. Disse områdene er også de mest brukte turområdene i Ørland. Den økte flystøyen i den vestre delen av kommunen gjør at de støyfrie friområdene i øst som har best bruksverdi må oppgraderes. Dette for å tåle hardere bruk både av eksisterende befolkning og tilflyttere.

3.0 Naturbaserte friluftsverdier

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

3.1 Avbøtende tiltak

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

4.0 Kulturbaserte friluftsverdier

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

4.1 Avbøtende tiltak

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

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

6) TEMAUTREDNING TRANSPORT OG INFRASTRUKTUR

1.0 Kort sammendrag av temautredningen:

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

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

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

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

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

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

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

2.0 Vurdering av konsekvensene

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

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

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

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

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

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

3.0 Avbøtende tiltak

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

Følgende tiltak er viktige:

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

3.1 Tiltak tatt inn i reguleringsbestemmelsene

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

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

3.2 Flytting av fergeleiet på Brekstad

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

3.3 Ørland lufthavn

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

3.4 Økning av kapasiteten på vann- avløpsledninger

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

7) TEMAUTREDNING NATURMILØ

1.0 Kort sammendrag av temautredningen

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

2.0 Verdivurdering

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

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

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

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

3.0 Støy i våtmarksområder

Med hensyn til støyproblemer i Ørlands våtmarkssystem er det Grandefjæra som får det store trykket. Konsekvensene for de andre områdene er begrenset. Grandefjæra er det viktigste området i Ørland våtmarkssystem og et av de viktigste våtmarksområder i Norden. Det er meget viktig at støybelastningen i Grandefjæra blir redusert til et minimum, og at støysonekart, alternativ 2, blir lagt til grunn for utviklingen av Ørland flystasjon. Som kompensasjon for økningen av støynivået i Grandefjæra, må det gjennomføres avbøtende tiltak andre steder i kommunen. Dette er helt avgjørende sett i et naturforvaltningsperspektiv.

4.0 Andre naturtyper

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

5.0 Tidligere undersøkelser ved Ørland flystasjon

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

6.0 Avbøtende tiltak

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

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

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

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

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

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

8) TEMAUTREDNING KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

1.0 Kort sammendrag av temautredningen

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

2.0 Verdivurderinger

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

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

Områder/landskap som mer indirekte berøres er ikke vurdert.

2.1 Vurdering av konsekvenser

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

3.0 Avbøtende tiltak

3.1 Landskapspark Austrått

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

3.2 Kulturmiljøer i rød støysone

Områdene som blir liggende i rød sone har store kulturhistoriske verdier. Av vesentlige kulturmiljøer som berøres er rekketunet på Flatneset, restene av landsbyen på Grande som forteller om Ørlands historie mens herregårdene eide alt land og før bebyggelsen spredte seg på 1800-tallet, strandsittermiljøet på Nesset og naturligvis Uthaug sentrum med bryggerekka, Uthaugsgården og miljøet av fiskerhus. Dette er noen av Ørlands viktigste kulturmiljøer. Det

berørte området har i tillegg det best bevarte miljøet av tradisjonelle trønderske firkanttun på Ørlandet og mange av gårdene har bebyggelse som helt eller delvis kan følges tilbake til 1700-tallet. Det berørte området må derfor betraktes som en sone med høye antikvariske verdier i sin helhet. Dette gjelder for eksempel i like stor grad for Grande som Uthaug. Skulle konklusjonen bli at de mest støyutsatte områdene skal ryddes for bebyggelse, bør man vurdere en løsning hvor den historiske bygningsmassen flyttes og samles som et landsbymiljø som før utskiftingen av gårdene på slutten av 1800-tallet. Dette så bygningene fortsatt kan brukes til bolig/forretningsformål og kulturarven bevares.

3.3 Sikring og formidling av gjenstander/funn fra arkeologiske utgravninger

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

3.4 Militære kulturminner fra okkupasjon og etterkrigshistorie

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

4.0 Avsluttende kommentarer med hensyn til kulturminner og kulturmiljø

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

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

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

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

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

9) TEMAUTREDNING LANDSKAP OG LOKALKLIMA

1.0 Kort sammendrag av temautredningen:

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

Temautredningen beskriver at landskapet på Ørland fraviker fra regionen for øvrig. Det er et sammenhengende sletteland med spredte gårdsbruk. De mange våtmarkssystemene med

langgrunne fjærer, er også spesielt for Ørland. Flystasjonen er omgitt av kulturlandskap med tradisjonelle gårdsbruk med firkanttun og omkringliggende dyrka mark.

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

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

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

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

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

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

2.0 Vurdering av konsekvensene

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

10) TEMAUTREDNING GRUNN- OG VANNFORURENSNING

1.0 Kort sammendrag av temautredningen:

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

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

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

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

2.0 Vurdering av konsekvensene

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Landbruk er oppgitt som eneste kilde til dårlig økologisk tilstand i figurene s. 15. Her burde også tilførsel av baneavsningsmidler (utslipp fra flystasjonen) vært tatt inn. Som følge av utbyggingen vil det gjennomføres opprydding i flere områder med forurenset grunn. Dette er en positiv konsekvens av utbyggingen. Det vil bl.a. bli bygd et nytt brannøvingsfelt samtidig som et eldre og et eksisterende øvingsfelt vil bli gjenstand for opprydding. Dagens kilder til utslipp av PFAS-forbindelser vil dermed fjernes. Ved etablering av nytt øvingsfelt ivaretas skjerpede krav til utforming og forebygging for å forebygge spredning.

11) TEMAUTREDNING NEDFALL FRA FLY

1.0 Kort sammendrag av temautredningen

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

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

2.0 Vurdering av konsekvensene

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

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

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

12) TEMAUTREDNING ENERGI

1.0 Kort sammendrag av temarapporten

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

Det er satt følgende mål:

- Passivhusstandard for alle relevante nybygg.
- Hele basens varmebehov skal dekkes av annen energiforsyning enn direktevirkende elektrisitet og fossile brensler inne 2025.
- Basen skal være selvforsynt med fornybar elektrisitet, regnet som et snitt over året, innen 2025. Bruk av fossile brensler kan aksepteres i nødstrømaggregater.

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

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

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

Mulige energiforsyningsløsninger:

Det er utarbeidet 3 forslag til energiløsninger:

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

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

2.0 Vurdering av konsekvensene

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

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

2.1 Alternative energiløsninger

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

2.2 Transport

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

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

2.3 Varmepumper

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

3.0 Samarbeid om fellesløsninger

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

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

13) TEMAUTREDNING ANLEGGSPHASEN

1.0 Kort sammendrag av temautredningen

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

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

Temautredningen beskriver konsekvensene i anleggsfasen innenfor 16 områder; transport av byggematerialer, trafikkavvikling, støy, forurensing (utslipp til luft, vann og grunn),

naturmiljø, energibruk, landbruk, landskap, lokalklima, kulturminner og kulturmiljø, arealbruk, helse, nærmiljø og friluftsliv, beredskap og sikkerhet.

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

Siden transport av steinmasser sannsynligvis vil være den aktiviteten i anleggsfasen som vil merkes best og som vil være den største belastningen for lokalsamfunnet, er det etter at temautredningen ble lagt fram, utarbeidet to tilleggsnotater om anleggstrafikk, det ene beskrevet som "foreløpig" og datert 24.02.14 og et nytt datert 29.04.14. I det "foreløpige" tilleggsnotatet er det gjort vurderinger av 7 ulike traseer for transport ift egnethet og med forslag til aktuelle avbøtende tiltak. I det siste tilleggsnotatet er dette redusert til 3.

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

2.0 Avbøtende tiltak

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

		Bru over Balsneselva breddeutvides til to felt. Kostnadene for begge prosjektene dekkes av utbygger.
Støy som følge av anleggsvirksomheten	Støyskjermingstiltak dersom aktiviteten medfører overskridelse av BA-støy, iht T 1442.	Ingen
Forurensing som følge av anleggsvirksomheten	Miljøoppfølgingsplan utarbeides sammen med tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn. Overvåkningsprogram for å kunne avdekke mulig forurensing i grunn og til luft utarbeides.	Understreker viktigheten av å ha overvåkningssystem som varsler om alle typer potensielle forurensing.
Naturmiljøets påvirkning av anleggsfasen	Naturtypelokaliteter som ligger i eller ved utbyggings-/inngrepsområder og som ikke skal bygges ut, avspærres slik at de ikke unødig blir berørt. Hybridslirekne finnes i området nordvest for rullebanen. Det må unngås at denne aggressive planten ikke spres.	Ingen
Energibruk og energiløsninger i anleggsfasen	Det skal stilles krav om at anleggsmaskiner og tunge kjøretøy skal være av nyere type slik at utslipp til luft og støy fra disse er lavest mulig. Forbruk av strøm, både til anleggsrigger og til anleggsmaskiner skal være basert på elforsyning og ikke på bruk av dieselaggregater.	Ingen
Landbrukets påvirkning i anleggsfasen	"Prosjektets beste bidrag til å kompensere for samfunnets tap av dyrka mark er trolig å stille overskuddet av matjord til disposisjon for landbruket".	Min. 50 % av den matjorda som tas bort i forbindelse med gravearbeidene må stilles til disposisjon for kvalitetsheving av dyrkamarka andre steder i kommunen. Det er videre et krav at alle grøftesystemer som blir ødelagt i forbindelse med utbyggingen blir reetablert slik at kvaliteten på dyrkamarka ikke forringes.
Landskapets påvirkning av anleggsfasen	Omfanget av midlertidige inngrep begrenses så mye som mulig. Anleggsområdet avgrenses slik at det ikke gjøres inngrep ut over det som er nødvendig.	De nye anleggsveiene må hensynta kulturminner og kulturmiljøer langs sine traséer.
Lokalklimaets innvirkning på virksomheten i anleggsfasen	Vind vil være den mest kritiske faktoren. Dette hensyntas ved at alle telt, materialer og bygningsdeler sikres.	Ingen.
Kulturminner og kulturmiljøets påvirkning av aktiviteten i anleggsfasen	Alle fredete kulturminner skal inngjerdes.	Ingen

Arealbruken i et utviklingsperspektiv	Ingen	Ingen
Helseutfordringer i anleggsfasen	Jfr. temautredning 4 - Befolkningens helse og trivsel	

14) TEMAUTREDNING RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE

1.0 Kort sammendrag av temautredningen

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

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

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

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

2.0 Avbøtende tiltak

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

		en avtale for å unngå at det som ellers vil være kommunens eneste sanksjonsmulighet - anmeldelse - kommer til anvendelse.
--	--	---

C. Reguleringsbestemmelser

1.0 Generelt

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

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

2.0 Planbestemmelsene

2.1 Generelle bestemmelser - §§ 1, 2 og 3

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

2.2 Fellesbestemmelser - § 4

Deler av bestemmelsen er vesentlig omarbeidet. Det gjelder følgende:

2.2.1 Miljøoppfølgingsplan (MOP) for ytre miljø - § 4.3

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

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

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

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

2.2.2 MOP delplan - flyaktivitet - § 4.3.2

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

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

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

Landbruk er en vesentlig del av det ytre miljø på flystasjonen. Delplan for landbruk skal bidra til å konkretisere, sikre og videreutvikle samarbeidet med landbruksinteressene inne på stasjonsområdet og skape forutsigbarhet og for å sikre at denne delen av miljøaspektet

ivaretas på en god måte. Delplan for landbruk skal også bidra til at produktive areal settes i produksjon, som avbøtende tiltak for tap av produksjonsareal gjennom utbyggingen.

2.2.4 Utarbeidelse og godkjenning av MOP

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

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

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

2.2.5 Støyforebyggende inn- og utflygingssoner - § 4.8

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

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

2.2.6 Støy - § 4.9

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

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

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

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

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

2.3 Områder for Forsvaret - § 5

2.3.1 Operativt område

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

2.3.2 Landbruk – § 5.5

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

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

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

Jordloven § 9 lyder slik:

§ 9. Bruk av dyrka og dyrkbar jord

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

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

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

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

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

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

2.4 Anleggsfasen § 7

2.4.1 Rekkefølgebestemmelser - § 7.2

Pkt. 7.2.1 står som den står.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.0 Sanksjoner

3.1 Innledning

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

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

3.2 Konsekvensutredningene

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

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

3.3 Planen/planbestemmelsene

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

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

3.4 Avtaler

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

D. Utbyggingsavtale

1.0 Generelt om utbyggingsavtale

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

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

1.1 Bruk av utbyggingsavtale i Ørland

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

2.0 Utbyggingsavtale med Forsvarsbygg

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

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

Det har over lengre tid vært ført tett dialog med Forsvarsbygg og Forsvarsdepartementet for å skissere ulike tiltak som synes nødvendig for at etableringen av kampflybasen skal bli en

suksess. Det er imidlertid et stykke igjen til mål. Utbyggingsavtale er et av virkemidlene for å klargjøre hvilke tiltak som er nødvendig for at de negative virkninger skal bli så små som mulig. I tillegg vil det bli ført forhandlinger med ulike departement for å klargjøre hvilke bidrag storsamfunnet har for utvikling av kommunen og regionen.

3.0 Tiltak i utbyggingsavtale med Forsvarsbygg

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

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

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

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

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

Infrastrukturtiltak

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

Støy

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

Landbruk

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

Beredskap

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

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

Infrastrukturtiltak

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

Støy

- Reetablering av innløste

Landbruk

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

Natur, idrett og friluftsliv

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

Kulturminner og kulturmiljø

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

Beredskap

- Styrking av tjenestetilbudet under anleggsfasen

4.0 Samarbeidsavtaler med Staten

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

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

E. Oppsummering og videre behandling av planen

Konsekvensene ved gjennomføring av planen

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

I løpet av planprosessen har det vært kontakt med Forsvaret og departementene med sikte på å få etablert en generell avtale om utbyggingen, men dette har ikke lyktes. Fra statlig hold er det tvert i mot klargjort at det er kommunens oppgave å forsøke å håndtere konsekvensene

ved utbyggingen gjennom planen og planbestemmelsene og gjennom en Utbyggingsavtale som vil ha sitt grunnlag i en vedtatt plan. Det gjelder rettslige skranker for hva som kan bygges inn i en plan, skranker kommunen selvsagt må forholde seg til dersom det skal vedtas en plan som ligger innenfor lovens rammer. I tillegg er det fra statens side signalisert en viss vilje til å bidra ut over de rammer plan og bygningsloven gir, gjennom en samarbeidsavtale.

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

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

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

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

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

Aralet i nord

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

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

Støykrav

Som redegjort for tidligere er det i planbestemmelsene inntatt andre støykrav enn det Forsvarsbygg selv har foreslått og utredet. Forslagene i planen er utarbeidet etter innspill fra

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag. Fra Forsvarsbyggs sin side er det bedt om at begge forslag skal behandles og da som alternative forslag fra kommunens side. Rådmannen avviser dette, dels fordi støykravet er satt etter innspill fra fagetat, men også fordi dette ikke gjelder alternativer for arealutnyttelsen, men grenseverdier. Støyen som sådan vil være den samme og høringsinnspill på dette punktet vil uansett måtte fokusere på hvor støygrensen bør ligge og konsekvensene av det.

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

F. Rådmannens innstilling:

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

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

Planutvalget presiserer følgende endringer/tillegg i planforslaget:

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

Saksprotokoll i Planutvalget - Ørland kommune - 22.05.2014

Behandling:

Laila S. Lund erklærte seg inhabil og fratrådte. I hennes sted møtte Noor Knutsen.

Notat fra Forsvarsbygg av 20.05.14 ble referert.

Rådmannen trakk sin innstilling i saken og fremmet følgende ny innstilling:

Førstegangsbehandling av reguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland flystasjon utsettes til 06.06.14 inntil det foreligger signaler fra staten om bidrag til å ivareta lokalsamfunnets interesser og/eller vi har oppnådd større innrømmelser fra Forsvarsbygg i forhandlingene om utbyggingsavtale.

Torhild Aarbergsbotten fremmet på vegne av Høyre og Frp følgende forslag i tilknytning til saken

Planutvalget ber om at formannskapet søker å utarbeide en lite med tydeligere prioriteringer med begrunnelser for krav fra Ørland kommune opp mot staten i forhold til utbygging av kampflybasen.

Avstemming:

Rådmannens nye innstilling ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Høyre og Frp falt med 4 mot 3 stemmer. 3 stemmer ble avgitt for Høyre og Frps forslag.

Endelig vedtak:

Førstegangsbehandling av reguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland flystasjon utsettes til 06.06.14 inntil det foreligger signaler fra staten om bidrag til å ivareta lokalsamfunnets interesser og/eller vi har oppnådd større innrømmelser fra Forsvarsbygg i forhandlingene om utbyggingsavtale.

Saksprotokoll i Planutvalget - Ørland kommune - 06.06.2014

Behandling:

Laila S. Lund erklærte seg inhabil og fratrådte. I hennes sted møtte Noor Knutsen.

Rådmannen refererte fra dagens samtale med statssekretæren. Departementet vil strekke seg lang for å bistå kommunen med utfordringene som blant annet gjelder flytting Hårberg skole, trafikale og sosiale utfordringer i forhold til en anleggsperiode. Det jobbes opp mot kommunaldepartementet og fylkesmann om skjønnsmidler i henhold til sosiale tiltak i en anleggsperiode.

Rådmannen legger frem opprinnelig innstilling som forslag til vedtak i saken!

Tilleggsforslag til vedtak ble fremmet av Knut Ring (A) på vegne av A, SP: Fellesforslag fra Ørland SP og Ørland AP

Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland flystasjon – 1.gangsbehandling

Rådmannens forslag til innstilling vedtas med følgende endringer/tillegg:

Nytt punkt f):

Ved behov for makeskifte med hel eiendom som alternativ til tilpasning for støyberørte, skal dette skje innen Ørland kommune om ikke aktuelle bruker/brukere ønsker annet.

Nytt punkt g):

Planutvalget ber om at det skal følge planen en oversikt over ureglementert flygning slik som avbrutte landinger, utrykning ved øvelse, scramble og lignende. Oversikten skal beskrive maksimalstøy i de områder som blir berørt.

Nytt punkt h):

Med bakgrunn i stor usikkerhet om støynivå og støyplager for den enkelte, ber planutvalget om at det gis muligheter for at tilbud om innløsning avventes til etter at nye F-35 har ankommet.

Nytt punkt i):

Planutvalget ber om at det utarbeides støyberegninger som viser forskjell på støybelastninger for de ulike områdene ved avganger i begge retninger der det svinges vestover i henholdsvis 200 og 400 fot. Støyberegningene skal følge planen ut på høring.

Nytt punkt j):

Planutvalget ber om at det utarbeides forslag til tiltak som ivaretar mattilsynets krav til husdyrhold.

Nytt punkt k):

Planutvalget forventer at nye vedtatte flytrasèer blir tatt i bruk og at støymålinger startes i god tid før F-35 ankommer slik at det er et sammenligningsgrunnlag for målinger etter ankomst av nye fly.

Nytt punkt l).

Planutvalget legger til grunn at forhandlinger om avbøtende tiltak vedtatt i formannskapets møte, sak PS 14/12 den 6.mars 2014, videreføres.

Endringer i reguleringsbestemmelser:**Nytt kulepunkt punkt 4.3.2:**

- Tiltak for retting ved gjentakende avvik
- Lavfrekvent støy

Punkt 4.3.3

Tas ut av reguleringsbestemmelsene(erstattes av nytt avsnitt punkt 5.5)

Nytt punkt 4.8

Inn- og utflyging skal foregå i de korridorer som fremgår av vedlegg til planbestemmelsene, samt de formelle prosedyrer og flykorridorer som fastsattes i konsesjon for flyplassdriften (jfr. Lov om luftfart).

Punkt 4.9.3

Tas ut av reguleringsbestemmelsene

Punkt 5.5:

Siste setning går ut og erstattes med:

Omdisponering av jordbruksareal som er regulert til utbyggingsformål skal skje i henhold til inngåtte leieavtaler. Det skal ved inngåelse av nye leieavtaler foreligge en tidsplan for eventuell avvikling av landbruksdriften. Tidsplanen foreligger Ørland kommune.

Punkt 7.2.2 første kulepunkt endres til:

- Etablering/fullføring av gang/sykkelveg fra Uthaug sentrum til Hårberg skole

Nytt punkt 7.2.3

Det skal det utarbeides en samlet faglig vurdering rundt forholdet støy i undervisningssituasjon for alle alderstrinn ved Hårberg skole. Ørland kommune legger til grunn støykrav hjemlet i Arbeidsmiljøloven, gruppe 1.

En slik vurdering skal videre inneholde:

- En faglig vurdering av hvordan støy i anleggsfasen påvirker støybildet og evt. støykrav knyttet opp i mot Hårberg skole
- En faglig vurdering i forhold til eksponert støy i uteområdene og hvordan dette påvirker elevene i undervisningen.
- En faglig vurdering vedørende anleggstrafikk og sikkerhet i trafikkavviklingen for Hårberg skole.
- En risikovurdering av Hårberg skoles beliggenhet så nært opp til Ørland Flystasjon.
- En vurdering av de ansattes arbeidsforhold knyttet opp i mot fremtidig aktivitet ved Ørland Hovedflystasjon.

Utredningen skal være forelagt planutvalget før 2.gangs behandling av reguleringsplan.

Hvis ett eller flere av disse vurderingene ikke er tilfredsstillende oppfylt er tiltakshaver ansvarlig for at skolevirksomheten ved Hårberg skole avvikles før igangsettingstillatelse kan gis.

Tillegg punkt 7.2.6:

For terrenginngrep i forurenset grunn skal det utarbeides tiltaksplaner, jfr. forurensningsforskriften kap. 2.

Nytt punkt 7.2.8

Innløst bebygd areal/sanerte anlegg i LNF-sonen skal reetableres til landbruksareal.

Nytt punkt 7.2.9

I områder definert som restriksjons- og fareområder for liv og helse Jfr. ROS-analysen i planbeskrivelsen, kan eier av landbrukseiendom kreve flytting av landbruksbebyggelse.

Tilleggsforslag til vedtak ble fremmet av Torhild Aarbergbotten (H) på vegne av H og FRP:

Alternativ til pkt. 2 i innstillingen:

2. Forslag til reguleringsbestemmelser, revidert 05.05.14, med følgende endringer:

4.3 MILJØOPPFØLGINGSPLAN (MOP) FOR YTRE MILJØ

Miljøoppfølgingsplan for ytre miljø skal utarbeides av tiltakshaver i samråd berørte myndigheter. Miljøoppfølgingsplan ytre miljø skal vise hvordan miljømål og -krav innarbeides og følges opp under prosjektering, kontrahering, bygging og drift av nye bygninger og anlegg. Miljøoppfølgingsplanen skal bl.a. omfatte følgende forhold:

- Vegnett og transportsystem, herunder anleggstrafikk
- Støy
- Utslipp til luft, vann og grunn
- Naturmiljø
- Materialvalg
- Energibruk
- Landskap og lokalklima
- Kulturminner og kulturmiljø
- Nærmiljø, friluftsliv og befolkningens helse
- Landbruk
- Avfallshåndtering

Støymålere skal monteres i god tid før F 35 kommer i drift slik at det kan foretas sammenlignbare målinger før og etter ankomst av nye fly.

For landbruksdelen må planen omfatte:

- Målsetning knyttet til landbruksdriften
- Relevant areal med drenering/grøfter og annen landbruksrelatert infrastruktur
- Oversikt over nedbygging/frigivelse av relevant areal, med tidsplan
- Utnyttelse og omplassering av matjord på omdisponerte arealer
- Vedlikehold og utvikling av landbruksdrenering
- Adkomster og kjøreveger for landbruksdrift
- Program for utredning av støyproblematikk knyttet til husdyrdrift
- Skjøtselsplan for dyrka jord og annet grøntareal

Miljøplanen skal også omfatte nødvendige oppfølgende undersøkelser for de enkelte temaer, herunder for støyproblematikk i landbruket og i naturområdet i Grandefjæra.

Som en del av Miljøoppfølgingsplanen skal det beskrives rutiner og prosedyrer for bruk av rullebaner for å ivareta forutsigbare støyforhold for omgivelsene. Det skal beskrives rutiner for overvåkning av støybelastning og flygemønster og for varsling av større øvelser og avvik fra det normale øvingsmønsteret. De formelle prosedyrer og flykorridorer fastsettes i konsesjon for flyplassdriften (jfr. Lov om luftfart).

4.8 STØYFOREBYGGENDE INN- OG UTFLYGINGSSONER

Inn- og utflyging skal foregå i de korridorer som fremgår av vedlegg til planbestemmelser, og alternativ 2 for flygemønster men med krav om minst 400 fot etter take off før sving, også i sørlig retning.

4.9.2 Utenfor planområdet:

For eksisterende bygninger utenfor planområdet med støyfølsomt formål skal innendørs lydforhold overholde grenseverdier for lydklasse C angitt i NS 8175:2012. Der dette ikke er praktisk mulig mht. rene bygningstekniske forhold eller ikke er gjennomførbart innenfor et forsvarlig kost nytte-forhold kan det dispenseres fra kravet. Kravet skal ikke settes lavere enn lydklasse D angitt i NS 8175:2012.

Innløsning skal tilbys eksisterende støysensitiv bebyggelse med lydnivå $MFN_{day} + 100$ dBA eller $L_{den} = 62 + dBA$, angitt som beregnet frittfelt lydnivå.

Dersom innløsning tilbys, men det ikke oppnås avtale om dette skal innendørs lydforhold fra aktiviteten ved flystasjonen som følge av gjennomføring av planen, overholde grenseverdier for lydklasse D angitt i NS 8175:2012. Der dette ikke er praktisk mulig mht. rene bygningstekniske forhold, eller ikke er gjennomførbart innenfor et forsvarlig kost nytte-forhold kan det dispenseres fra kravet. Kravet skal ikke settes lavere enn forurensningsforskriftens krav til innendørs lydnivå ($L_{pA24t} 42dB$).

Alle med rett til innløsning av sin bolig skal få tilbud senest i 2015, og hus med støytiltak skal være tilbudt ferdigstilt senest høsten 2017, eller når F 35 kommer i drift.

5.5 LANDBRUK

Ved utbygging innenfor planområdet og ved drift av flybasen skal det tas tilbørlig hensyn for å sikre jordressursene, og for å legge til rette for landbruksdriften. Det skal legges til rette for nødvendige driftsadkomster.

Ved utbygging og drift skal dreneringssystem og grøfter opprettholdes eller omlegges. Det skal tas særlig hensyn til gjennomgående drenering eller grøfter som fører vann fra omkringliggende areal.

Eventuell overskudd av matjord skal tas vare på som ressurs, og skal gjenbrukes. Omdisponering av jordbruksareal som er regulert til utbyggingsformål skal skje i henhold til inngåtte leieavtaler. Det skal ved inngåelse av nye leieavtaler foreligge en tidsplan for eventuell avvikling av landbruksdriften. Tidsplanen forlegges Ørland kommune.

Ørland kommune stiller krav om driveplikt av landbruksjord som kan brukes til landbruk innenfor planområdet.

Det må søkes å finne fleksible løsninger når det gjelder beitekrav, slik at det fortsatt kan være husdyrhold innenfor rød støysone. Det må legges til rette for ordninger slik at støykrav i Holdforskrift for storfe oppfylles.

7.2 REKKEFØLGEBESTEMMELSER:

7.2.1 Før igangsettingstillatelse kan gis skal trafikksikringstiltak som beskrevet i Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen, for det gjeldende tiltaket være etablert.

7.2.2 Følgende tiltak skal være etablert før igangsettingstillatelse kan gis:

- etablering/fullføring av gang/sykkelvei fra Uthaug sentrum og til eksisterende gang-/sykkelvei ved Hårberg.
- trafikksikkerhetstiltak langs ferdselsårer for anleggstrafikk,

7.2.3 Følgende skal være avsluttet før igangsettingstillatelse kan gis:

- Skolevirksomheten ved Hårberg skole

7.2.4 Dersom gjenstander, konstruksjoner eller andre funn oppdages i forbindelse med gravearbeid, skal arbeidet stanses omgående og kulturminnemyndigheten underrettes, jfr. Lov om kulturminner, § 8 2. ledd.

7.2.5 For terrenginngrep i forurenset grunn skal det utarbeides tiltaksplaner, jfr forurensningsforskriften kap 2. Dersom gjenstander, konstruksjoner eller andre funn som kan medføre forurensing oppdages i forbindelse med gravearbeid, skal arbeidet stanses omgående og lokal forurensningsmyndighet underrettes, jfr. Lov om forurensing, § 40.

Alternativ til innstillingens pkt. 3:

a) Støysonekart i henhold til alternativ 2 med flyging rundt Garten legges til grunn i endelig planforslag. Etter formannskapetets vurdering er det viktig å redusere støynivået for befolkningen på Garten/Beian (lydreduksjon ca. 4-5 dB).

Inn- og utflyging skal foregå i de korridorer som fremgår av vedlegg til planbestemmelser, og alternativ 2 for flygemønster men med krav om minst 400 fot etter take off før sving også i sørlig retning.

b) Som innstillingen

c) Det er viktig at det utarbeides miljøoppfølgingsprogram for flyaktiviteten, jf pkt 4.3, i tett samarbeid med kommunen.

d) Som innstillingen

e) I reguleringsbestemmelser § 7.2 er det oppført ulike tiltak som skal gjennomføres før byggetiltak igangsettes. Dette er tiltak som kommunen finner som viktige å få gjennomført for å kunne ivareta innbyggernes og kommunens sikkerhet og interesser på en best mulig måte, og som er nødvendig avbøtende på direkte konsekvenser av kampflybasen. Ørland kommune ønsker å være en best mulig tilrettelegger for kampflybasen samtidig med at lokalsamfunnets interesser blir ivaretatt. Derfor mener kommunen at reguleringsplan vedtatt av vertskommunen vil gi en mer langsiktig løsning enn en hva en statlig plan vil føre til. Planutvalget finner derfor det nødvendig å endre rådmannens innstilling i pkt 7.2, og viser til forslag pkt. 7.2 over.

Kommuneadvokat Karl Bjørnar Olsen orienterte angående den juridiske siden av saken i forhold til forslag fremmet av Knut Ring på vegne av A og SP.

Det ble først stemt over punkt F, fra tilleggsforslag fremmet av A og SP:

Punkt F ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslagene fra Knut Ring på vegne av A og SP og Torhild Aarbergsbotten på vegne av H og FRP, ble for øvrig satt opp mot hverandre til avstemming med basis i rådmannens forslag:

Tilleggsforslag fra Knut Ring (A) på vegne av A og SP ble vedtatt med 4 mot 3 stemmer.

Endelig vedtak:

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

4. Forslag til reguleringsplan for Ørland flystasjon, datert 13.01.14

5. Forslag til reguleringsbestemmelser, revidert 05.05.14
6. Planbeskrivelse med konsekvensutredning datert 17.01.14 med tilhørende temautredninger (1-14) og tilleggsrapporter (1-11)

Planutvalget presiserer følgende endringer/tillegg i planforslaget:

- f) Støysonekart i henhold til alternativ 2 med flyging rundt Garten legges til grunn i endelig planforslag. Etter planutvalgets vurdering er det viktig å redusere støynivået for befolkningen på Garten/Beian (lydreduksjon ca. 4-5 dB).
- g) Planutvalget tiltrer Fylkesmannens tilrådning i brev av 27.02.14 vedrørende støygrenser i forbindelse med tilbud om innløsning og støytiltak på bygninger med støyfølsomme bruksformål, jfr. forslag til reguleringsbestemmelser § 4.9.
- h) Det er viktig at det utarbeides miljøoppfølgingsprogram for flyaktiviteten (flytraseer, registrering og rapporteringssystemer av flybevegelser m.m.) som skal godkjennes av kommunen, jfr. forslag til reguleringsbestemmelser § 4.3.
- i) Det skal utarbeides en forvaltningsplan for landbruket som innebærer forutsigbar drift av landbruksområdene og sikrer jordressursene innenfor planområdet, jfr. forslag til reguleringsbestemmelser § 4.3.
- j) I reguleringsbestemmelsenes § 7.2 med rekkefølgebestemmelser er oppført ulike tiltak som skal gjennomføres før byggetiltak igangsettes. Planutvalget presiserer at dette er avbøtende tiltak som er nødvendig i forbindelse med bygging og drift av den nye kampflybasen.
- k) Ved behov for makeskifte med hel eiendom som alternativ til tilpasning for støyberørte, skal dette skje innen Ørland kommune om ikke aktuelle bruker/brukere ønsker annet.
- l) Planutvalget ber om at det skal følge planen en oversikt over ureglementert flygning slik som avbrutte landinger, utrykning ved øvelse, scramble og lignende. Oversikten skal beskrive maksimalstøy i de områder som blir berørt.
- m) Med bakgrunn i stor usikkerhet om støynivå og støyplager for den enkelte, ber planutvalget om at det gis muligheter for at tilbud om innløsning avventes til etter at nye F-35 har ankommet.
- n) Planutvalget ber om at det utarbeides støyberegninger som viser forskjell på støybelastninger for de ulike områdene ved avganger i begge retninger der det svinges vestover i henholdsvis 200 og 400 fot. Støyberegningene skal følge planen ut på høring.
- o) Planutvalget ber om at det utarbeides forslag til tiltak som ivaretar mattilsynets krav til husdyrhold.
- p) Planutvalget forventer at nye vedtatte flytrasèer blir tatt i bruk og at støymålinger startes i god tid før F-35 ankommer slik at det er et sammenligningsgrunnlag for målinger etter ankomst av nye fly.
- q) Planutvalget legger til grunn at forhandlinger om avbøtende tiltak vedtatt i formannskapetets møte, sak PS 14/12 den 6.mars 2014, videreføres.

Endringer i reguleringsbestemmelser:

Nytt kulepunkt punkt 4.3.2:

- Tiltak for retting ved gjentakende avvik
- Lavfrekvent støy

Punkt 4.3.3

Tas ut av reguleringsbestemmelsene(erstattes av nytt avsnitt punkt 5.5)

Nytt punkt 4.8

Inn- og utflyging skal foregå i de korridorer som fremgår av vedlegg til planbestemmelsene, samt de formelle prosedyrer og flykorridorer som fastsattes i konsesjon for flyplassdriften (jfr. Lov om luftfart).

Punkt 4.9.3

Tas ut av reguleringsbestemmelsene

Punkt 5.5:

Siste setning går ut og erstattes med:

Omdisponering av jordbruksareal som er regulert til utbyggingsformål skal skje i henhold til inngåtte leieavtaler. Det skal ved inngåelse av nye leieavtaler foreligge en tidsplan for eventuell avvikling av landbruksdriften. Tidsplanen foreligger Ørland kommune.

Punkt 7.2.2 første kulepunkt endres til:

- Etablering/fullføring av gang/sykkelveg fra Uthaug sentrum til Hårberg skole

Nytt punkt 7.2.3

Det skal utarbeides en samlet faglig vurdering rundt forholdet støy i undervisningssituasjon for alle alderstrinn ved Hårberg skole. Ørland kommune legger til grunn støykrav hjemlet i Arbeidsmiljøloven, gruppe 1.

En slik vurdering skal videre inneholde:

- En faglig vurdering av hvordan støy i anleggsfasen påvirker støybildet og evt. støykrav knyttet opp i mot Hårberg skole
- En faglig vurdering i forhold til eksponert støy i uteområdene og hvordan dette påvirker elevene i undervisningen.
- En faglig vurdering vedørende anleggstrafikk og sikkerhet i trafikkavviklingen for Hårberg skole.
- En risikovurdering av Hårberg skoles beliggenhet så nært opp til Ørland Flystasjon.
- En vurdering av de ansattes arbeidsforhold knyttet opp i mot fremtidig aktivitet ved Ørland Hovedflystasjon.

Utredningen skal være forelagt planutvalget før 2.gangs behandling av reguleringsplan.

Hvis ett eller flere av disse vurderingene ikke er tilfredsstillende oppfylt er tiltakshaver ansvarlig for at skolevirksomheten ved Hårberg skole avvikles før igangsettingstillatelse kan gis.

Tillegg punkt 7.2.6:

For terrenginngrep i forurensset grunn skal det utarbeides tiltaksplaner, jfr. forurensningsforskriften kap. 2.

Nytt punkt 7.2.8

Innløst bebygd areal/sanerte anlegg i LNF-sonen skal reetableres til landbruksareal.

Nytt punkt 7.2.9

I områder definert som restriksjons- og fareområder for liv og helse Jfr. ROS-analysen i planbeskrivelsen, kan eier av landbrukseiendom kreve flytting av landbruksbebyggelse.

Saksprotokoll i Planutvalget - Ørland kommune – 26.06.2014

Behandling:



**DET KONGELIGE
FORSVARSDÉPARTEMENT**

Statsråden

Kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner

Tidl. ref.

Vår ref.

2014/01530-3/FD IV 3/JBH/898.6-Ø

Dato 25 JUN 2014

**ANMODNING OM Å STARTE FORBEREDELSE FOR EN STATLIG
OVERTAGELSE AV REGULERINGSPLANPROSESSEN FOR DEN NYE
KAMPFLYBASEN**

Jeg viser til Stortingets forutsetninger knyttet til etablering av ny kampflybase på Ørland i forbindelse med behandlingen av Innst. 388 S (2011–2012) til Prop. 73 S (2011–2012). Jeg viser også til Stortingets behandling av Innst. 234 S (2013–2014), jf. Prop. 84 S (2013–2014), hvor etablering av nytt skvadronsbygg for kampflyene på Ørland ble vedtatt.

Etablering av ny kampflybase er et svært viktig forsvars- og sikkerhetspolitisk tiltak. Forsvarsbygg har på vegne av Forsvarsdepartementet, som grunnlag for ny reguleringsplan for Ørland hovedflystasjon, gjennomført et omfattende konsekvensutrednings- og reguleringsplanarbeid for å finne gode løsninger for etableringen av kampflybasen. Forslag til planbestemmelse og reguleringsplan for Ørland hovedflystasjon ble oversendt fra Forsvarsbygg til Ørland kommune 22. januar 2014.

Som del av reguleringsplanarbeidet har det vært gjennomført en rekke møter om behovet for avbøtende tiltak mellom lokale, regionale og statlige myndigheter, både på politisk og administrativt nivå. Det har bl.a. vært møte mellom vertskommunene, fylkesmyndighetene og statssekretærene fra flere departementer i mars 2014.

Ørland kommune vedtok 6. juni 2014 å sende planforslaget på høring og legge det ut til offentlig ettersyn iht. plan- og bygningsloven. Kommunen vedtok i den forbindelse en rekke innskjerpende krav og tiltak i forhold til Forsvarsbyggs opprinnelige forslag.

Eksempelvis gjelder dette krav som endrer etablert praksis vedrørende innløsning av eiendom og gjennomføring av støytiltak, blant annet gjennom krav om innløsning av all bygningsmasse i hele rød sone på generelt grunnlag. Videre gjelder det krav om rekkefølgebestemmelser for ulike trafiksikkerhetstiltak, avvikling av skolevirksomhet, tiltak knyttet til friluftsliv, samt avbøtende tiltak for å avhjelpe og kompensere for uheldige virkninger som til dels ikke er en direkte konsekvens av kampflybaseetableringen.

Basert på Ørland kommunes nåværende forslag til reguleringsbestemmelser, er det klart at forsvarssektoren vil måtte komme med innsigelser i den videre reguleringsplanprosessen. Dette vil medføre en stor risiko for utsettelse av planvedtaket til innsigelsessaken er ferdigbehandlet. Ørland kommune og Forsvarsbygg har innledet samtaler om mulighet for justering av forslag til reguleringsbestemmelser. Det er imidlertid pr. d.d. ingen indikasjoner på at kommunen vil gjøre justeringer som minsker risikoen for en innsigelsesprosess.

Ørland hovedflystasjon må være klar for mottak av F-35 kampfly senest høsten 2017 for å sikre at kampflyvåpenets stridsevne opprettholdes ved innføring av nye fly. Etter Forsvarsdepartementets vurdering er det viktig at reguleringsplanen blir behandlet i løpet av november 2014, og at kampflybasen kan etableres i henhold til Stortingets vedtak. En innsigelsesprosess vil etter Forsvarsdepartementets syn medføre ytterligere forsinkelser i reguleringsplanprosessen og innebære at kampflybasen ikke kan ta imot de nye kampflyene i 2017. Det vil få negativ innvirkning på et svært viktig forsvars- og sikkerhetspolitisk tiltak, en virkning som må søkes unngått så langt det er mulig. I tillegg kan en innrømmelse av Ørland kommunes forslag til rekkefølgebestemmelser og avbøtende tiltak endre etablert praksis og skape presedens for andre statlige utbyggingsprosjekter med tilhørende økte kostnader.

Jeg anmoder derfor Kommunal- og moderniseringsdepartementet om å gjøre nødvendige forberedelser for en statlig overtagelse av reguleringsplanprosessen på kort varsel. En konkret anmodning om å iverksette statlig plan vil bli fortløpende vurdert. Dersom det viser seg at prosessen mellom kommunen og Forsvarsbygg ikke fører frem, vil Forsvarsdepartementet sende frem en anmodning om at statlig plan iverksettes.

Med hilsen



Ine Eriksen Søreide

Møte om regulering av ØHF mellom Ørland kommune og Forsvarsbygg

Referat : 11. juni 2014 kl. 13.00-15.00

Sted: Bjerkn & Stav

Tilstede:

Snorre Glørstad, Karl Bjørnar Olsen, Thomas Gundersen, Heidi Fossland, Olaf Dobloug, Arnt Ove Okstad

Agenda

Møtet var kommet i stand etter initiativ fra Ørland kommune (ØK), og rådmann Snorre Glørstad ønsket velkommen. Hensikt med møtet er å definere et felles utgangspunkt for å starte videre forhandlinger. Har vi noe å forhandle om, eller har vi ikke? Hva ligger i fristen 1. juli og forventninger til hva vi skal være enige om?

Bakgrunn for møtet:

ØK hadde fredag 6. juni møte med statssekretæren i Forsvarsdepartementet (FD) Øystein Bø. Statssekretæren signalerte at det var svært viktig å følge Stortingets tempoplan for regulering av ØHF. ØK ble bedt om å forhandle videre med Forsvarsbygg (FB) og frist 1. juli ble satt for å slutføre forhandlingene. Forhandlinger om bidrag til kjøp av Hårberg skole ble spesielt vektlagt. Statssekretæren var samtidig tydelig på at FD parallelt forbereder muligheten for statlig reguleringsplan.

FB v/ Olaf Dobloug uttrykte at han satte pris på at ØK oppretter tidlig dialog.

Møtet hadde følgende agenda punkter:

1. Hvorfor forberedes statlig regulering?
2. Gjennomgang av Planutvalgets vedtak av 6.juni
3. Forhandlingsrom og forventninger til 1. juli

1. Statlig regulering

Kommuneadvokat Karl Bjørnar Olsen stilte spørsmål om hvorfor en statlig regulering er aktuell, og ønsket redegjørelse for hvilke argumenter som brukes i denne sammenheng.

Regulering av ØHF er av nasjonal interesse. Tiden rundt reguleringsplanprosessen bekymrer, og FB minner om behovet for framdrift og rikets sikkerhet i så måte. FD og FB er også opptatt av at avbøtende tiltak skal være i direkte sammenheng med reguleringstiltaket. Det er tillagt vekt at omfanget av mange krav i kommunens behandling av reguleringsplanen gjør fremdriften usikker. Fylkesmannens signaler rundt støykrav er vanskelig, noe Forsvarsbygg tidligere har signalisert vil bety innsigelse. Det er ikke tid til dette i prosessen. FD jobber derfor parallelt med statlig regulering, og det rettes nå en henvendelse mot KMD om dette. FD ser at statlig plan også vil ta tid, men at dette vil være et mer forutsigbart tempo og sikre en ferdig regulering av ØHF i tide.

Kommuneadvokaten omdelte PBL § 6-4 som omhandler hva som er nødvendig for å gjennomføre statlig plan. Statlig plan kan gjennomføres når det er nødvendig for å gjennomføre tiltaket. Motstand mot innhold i planen reguleres gjennom innspill, klage eller innsigelse, og ikke gjennom statlig regulering. I prosessen har det hele tiden – også fra FB – ligget som en forutsetning at kommunen skulle utarbeide reguleringsplanen – i tråd med de demokratiske prinsipper som følger av pbl. Det er også en rekke ganger poengtert fra statlig hold at forhandlingene må skje innenfor det spillerom pbl åpner for.

Planen slik den foreligger nå sikrer gjennomføringen av tiltaket som sådan. Det er imidlertid uenighet om bl.a. rekkefølgekrav og bestemmelser om støy. De støygrenser som er lagt inn i planen har kommet etter innspill fra Fylkesmannen. Både støykrav og rekkefølgebestemmelser kan kommenteres på vanlig vis gjennom planprosessen, eventuelt som klage eller innsigelse. Slik advokaten ser det hjemler ikke pbl en statlig regulering dersom begrunnelsen for dette ikke er knyttet til gjennomføringen av tiltaket, men til et ønske om å overstyre den ordinære planprosessen for å unngå uønskede krav eller vilkår.

Samtidig ble det også utdelt en fersk plansak fra Agder der Fylkesmannen i Aust- Agder stilte krav til finansiering av turstier og friluftsområder.

2. Orientering om vedtaket i planutvalget 6. juni 2014

Vedtaket fra Planutvalget av 6. juni ble gjennomgått punkt for punkt, og FB knyttet kommentarer til dette. Det ble bemerket at noen punkter juridisk ikke er korrekt. Dette var punkter som ble lagt frem politisk i planutvalgsmøtet. FB tar med seg vedtaket og kommer tilbake etter å ha studert dette nærmere.

ØK fikk ingen signaler om forhandlinger rundt avbøtende tiltak fra FD før samme morgen planutvalget skulle førstegangsbehandle planen, og beklager at signalene kom så sent at det vanskeliggjør kommunens behandling.

3. Forhandlinger fram til 1. juli

Vi kan forhandle videre til 1. juli. Med utgangspunkt i planutvalgets vedtak og planutvalgets forhandlingsrom for rådmannen, er signalene fra FB at det er tvilsomt å bli enig i sum før 1. juli. Det ble uansett uttrykt at det er nyttig å dele informasjon og fortsette dialogen. Nytt møte ble berammet.

I flg. FB er det satt i gang et arbeid hvor løsningen kan bli at staten skal tre inn som reguleringsmyndighet. Før et slikt vedtak fattes skal ØK ha anledning til å uttale seg. Statlig regulering innebærer at KMD trer inn i kommunestyrets sted. ØK er pliktig til å bistå i planprosessen.

Glørstad orienterte om at han i planutvalgets møte 12. juni vil orientere om møtets innhold. Han gjorde også rede for at Rådmann må legge frem forhandlingsresultat for Planutvalget, og at eventuelle forhandlingsresultat derfor må foreligge før 1. juli.

Neste møte tirsdag 17. juni kl. 11.30 Rådhuset Ørland

Møte om regulering av ØHF mellom Ørland kommune og Forsvarsbygg

Referat: 17. juni 2014 kl. 11.30-13.30

Sted: Rådhuset

Tilstede:

Snorre Glørstad, Karl Bjørnar Olsen, Heidi Fosslund, Olaf Doblough, Kjell Lønne (pr.tlf), Arnt Ove Okstad, Aage Longva, Knut Berg og Kari-Anne Rørstad

Agenda

Bakgrunn for møtet

Møtet var kommet istand etter ønske fra Ørland kommune, og er en oppfølging av møtet 11. juni 2014. Kommunen har signalisert ønske om en dialog med FB om alle tema i kommunens reguleringsplanvedtak. FB signaliserte at de i utgangspunktet ikke tenkte det var noe å forhandle om ettersom reguleringsplanen var førstegangsbehandlet i kommunen, men stiller i møte med ØK sitt utgangspunkt.

Rådmannen innledet og ga en redegjørelse for siste tids hendelser. Behandling av reguleringsplan ØHF ble utsatt i kommunen fra 22. mai til 6. juni fordi vi var lovet signal om finansiering av avbøtende tiltak. Signalene mottok kommunen først morgenen 6. juni, samme formiddag som reguleringsplanen skulle førstegangsbhandles i kommunens planutvalg. Statssekretær i FD besøkte kommunen denne morgenen og understreket at han var opptatt av Stortingets tempoplan, samtidig som han signaliserte at FD vil være med å finne løsning for kjøp av Hårberg skole. Ellers måtte alle avbøtende tiltak ha direkte begrunnelse i reguleringstiltaket. Han understreket ellers behov for en enighet om forhandlinger innen 1. juli, og orienterte om at FD forberedte statlig regulering samtidig med at kommunen førstegangbehandlet planen. Planutvalgets vedtak samme dag, 6. juni, avvek fra rådmannens forslag til innstilling på flere punkt som:

- Gang og sykkelvei kreves fra Hårberg – Uthaug
- Rådmannens utgangspunkt for forhandlingene med FD/FB skal være forhandlingslisten vedtatt i formannskapet 6. mars
- Kom FB i møte på flere punkter; landbruk og jordvern og støy.

Møte 11. juni mellom FB og ØK viste tydelig at rådmannens mandat til forhandling ikke ga forhandlingsrom. FB og ØK ved rådmannen konkluderte derfor i møte 11. juni med at det ikke er noen hensikt å forhandle videre. Planutvalget ble orientert om konklusjonen 12. juni. Planutvalget vedtok derfor et forhandlingsutvalg på 3 politiske repr. Ordfører kontaktet statssekretæren med mål om politisk dialog om avbøtende tiltak. Statssekretæren ønsket ikke politisk dialog, men responderte med at politisk nivå i ØK må forhandle med FB. Ordfører har med dette utgangspunkt signalisert at saken tas opp igjen planutvalgets møte 18. juni.

1. Referat fra 11. juni

FB kommenterte på forslag til referat, og ønsket presisere flere punkter. Referat følger vedlagt.

2. Ambisjon for møte

Rådmannen understreket at han ikke har mandat til å forhandle, men at møtet kun er en dialog og sondering for å unngå forsinkelser i tempoplanen, og for å prøve og nå 1. juli fristen. Rådmannen ønsker at møtet går gjennom rådmannens innstilling til reguleringsplan ØHF og planutvalgets vedtak for å få klarhet i hvilke punkter FB absolutt ikke kan akseptere.

FB har ansvar for å ivareta avbøtende tiltak. FB viser til at deres forståelse av avbøtende tiltak er oppsummert i reguleringsplanens KVV sammendrag, og at alle tiltak som er listet opp i KVV-rapporten ikke er å anse som avbøtende tiltak iht PBL.

Rådmannen vil orientere planutvalget om punkter som ikke kan aksepteres i kommende planutvalgsmøte.

3. Gjennomgang av rådmannens innstilling og planutvalgets vedtak

Konklusjon: Rådmannen i ØK minner om at dagens dialog ikke er forhandling, men en sondering og at planutvalgets behandling ikke kan forskutteres.

KBO skriver en objektiv oppsummering av gjennomgangen. Denne legges fram for ØK planutvalg, og følger referatet.

Det er signalisert ønske om å finne løsning for kjøp av Hårberg skole fra FD. FB tar utgangspunkt i markedsverdi og ØK har signalisert teknisk verdi. FB har etter politiske signal tatt utgangspunkt i en pris midt mellom takstene, og ønsker å finne en løsning for skolen før 1. juli. FB mener vi kan bli enige om skolen dersom torsdagens planutvalgsmøte kan gå for løsninger skissert i dette møtet.

4. Flymønster og avvikende flymønster

Planutvalget har etterspurt et par notat om endring av flymønster (400 ft) og avvikende flymønster. FB vil ha et støybildekart ang. 400 fot klart i nærmeste tid. Ser ut for at forslaget blir bedre for landbruket, men at det gir noe mer støy i Brekstad. Notat om avvikende flyving er også under produksjon. Oberst Aage Longva (AL) understreket at ureglementær flyging ikke vil skje i fredstid med unntak av der pilot opplever noe uforberedt i lufta. ØK etterlyste varslingsrutiner når det skjer ureglementær flyging. AL understreket at det ikke planlegges for ureglementær flyging i fredstid, men at dette kan skje om situasjoner oppstår under flyging. Med slikt utgangspunkt er det vanskelig å varsle når noe skjer plutselig i lufta.

ØHF godkjenner flymønster over Garten.

5. Statlig reguleringsplan

Rådmannen etterlyste om FD vil gå for en statlig reguleringsplan slik det er igangsatt forberedelser for dersom ØK og FB kommer til enighet med utgangspunkt i dagens innspill. ØK viser til at statlig reguleringsplan i såfall må begrunnes i uenighet mellom statlige etater. Rådmannen vurderer det som spesielt om uenighet mellom statlige etater setter lokaldemokratiet ut av spill. FB tar med seg disse signalene og kommer tilbake når mer avklaring foreligger.

Møte om regulering av ØHF mellom Ørland kommune og Forsvarsbygg

Referat: 23. juni 2014 kl. 07.00-0830

Sted: Forsvarsbyggs kontor Oslo

Tilstede:

Olaf Doblough, Kjell Lønne, Snorre Glørstad og Heidi Fossland

Referent: Heidi Fossland

Agenda

Med utgangspunkt i møter 11. og 17. juni var det invitert til et tredje møte fra ØK for å drøfte reguleringsbestemmelser og finansiering av tiltak. Hensikt med møtet var å komme videre i forhandlingene om kjøp av Hårberg skole, og konkludere på andre forhold som etter foregående møter ennå ikke var helt avklart.

Målet for møtet er å bli ferdig med forhandlingene denne uken for å nå frist satt av statssekretær 6. juni. Ørland kommune vil ha et ekstraordinært planmøte med utgangspunkt i forhandlingsresultatet. Møtet vil gjennomføres denne uken.

1. Statlig regulering

ØK planutvalg ble orientert om møtet 17. juni og ga Rådmann forhandlingsmandat.

FB orienterte om at det fremdeles forberedes statlig regulering av ØHF. Det har vært kontakt med KMD. Årsak er at støytematikken tidsmessig kan ta tid. Forholdet er i hovedsak mellom statlige nivå, men ØK skjerpet kravet gjennom å innføre dispensasjon. Formulering om dispensasjon fra innløsningskravene er uvanlig i reguleringsbestemmelser iht FB. Kjell Lønne sjekker dette mot praksis. ØK viser til at Fylkesmanns brevet om støy har skapt forventninger. Viktig at FB er bevisst dette. Oppfølging: Kjell Lønne og Ørlands kommuneadvokat Karl-Bjørnar Olsen diskuterer og ser på formuleringer.

2. Avklaring av gjenstående uavklarte forhold

Notat om flymønster

Det jobbes med notat som vil foreligge innen utgangen av uka. Oberst Aage Longva er tydelig på at all flyging i fredstid skal foregå etter avtalt flygemønster, med mindre noe uforutsett skjer i lufta.

Notat om 400 ft viser noen flere husstander i Brekstad vil komme i rød sone med stigning til 400ft som foreslått av ØK. I tillegg vil større del av Brekstad bli i gul sone. Samtidig viser utredninger at det vil bli bedre for landbruksinteressene.

Gang- og sykkelveier

Forsvarsbygg (FB) innledet med å gi tilbakemelding på finansiering av gang- og sykkelsti fra Uthaug-Kottemyra og asfaltering av gang- sykkelvei fra Skankegrenda. FB bekrefter finansiering av gang-sykkelvei fra Uthaug-Kottemyra. Det vises ellers til FB-notat under utarbeiding som viser at

masseuttaket fra Ottersbo vil bli begrenset og at det derfor ikke vil være aktuelt for FB å finansiere Skankegrenda prosjektet.

Forslag fra Ordfører i ØK om å legge inspeksjonsvei utenfor gjerdet avvises av FB grunnet Forsvarets behov, og økt lengde på veien. Notat utarbeides fra FB som går nærmere inn på dette.

Hårberg skole

FB signaliserte i sist møte mulighet for å begynne forhandlinger midt mellom markedstakst og teknisk takst. ØK signaliserte i dagens møte at planutvalget ikke vil akseptere å gå under teknisk takst, fordi bygging av en ny skole vil koste betraktelig mer enn den tekniske taksten på 78 million. En ny tilsvarende skole regner rådmannen vil koste 120 - 130 mill kr. ØK regner da ikke inn eventuell kapasitetsutvidelse, og Rådmannen presiserte generelt at kommunen ikke vil utnytte situasjonen med å kreve investeringsdekning for tiltak som forårsakes av økt befolkningsgrunnlag. FB signaliserer at politisk ledelse i FD kan tenke seg å gå videre i forhandlinger. FB tar med seg ØK syn og kommer med tilbakemelding en av de nærmeste dager. Offentliggjøring av forhandlingsresultat må holdes tilbake inntil dette er forankret og klarert hos FD.

3. Utbyggingsavtaler, samarbeidsavtaler og MOP

Så snart overnevnte forhold er helt avklart vil ØK og FB begynne forhandlinger om utbyggingsavtale og samarbeidsavtaler. Disse dokumenter må det samarbeides godt om for ferdigstillelse innen 1. november. FB vil også utforme formingsveiler i nærmeste fremtid.

SAKSFRAMLEGG**Saksbehandler: Knut Berg**

Saksnr	Utvalg	Møtedato
14/20	Planutvalget - Ørland kommune	12.06.2014
14/29	Planutvalget - Ørland kommune	27.06.2014

Forslag til planprogram for Uthaug havneområde - 1. gangs behandling**Vedlegg:**

- 1 Forslag til planprogram for Uthaug havneområde, datert 02.06.14
- 2 Situasjonsbeskrivelse og analyse - del 1, datert 25.11.08, revidert 03.06.14

Sakens bakgrunn og innhold

I henhold til vedtatt planstrategi og planprogram for utarbeidelse av kommuneplan 2014 - 2026 skal det utarbeides reguleringsplan for Uthaug havneområde. Målet er å legge til rette for næringsetableringer og trekke inn viktige aktører for utvikling av havneområdet. Grøntvedt Pelagic as er allerede etablert som en stor aktør i området.

For å kunne legge forholdene til rette for ønsket behov og utvikling, er det nødvendig å gjennomføre omfattende revisjon av gjeldende reguleringsplan, bl.a. å vurdere omfanget av planområdet og de enkelte reguleringsformål. Videre å utarbeide konkrete bestemmelser som gir klare føringer for hvilken type virksomheter som er ønskelig i havneområdet, og sette nødvendige krav til utnyttelsesgrad, byggehøyder og trafikale løsninger.

De miljømessige sidene av planlagt utvikling må også utredes, bl.a. landskap, landbruk, forurensning m.m. Videre er det kulturhistoriske miljøet på Uthaug viktig og vil være en naturlig del av utredningsarbeidet. Det skal også gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse.

Som et ledd i kunngjøringen om igangsetting av planarbeid er det utarbeidet forslag til planprogram. Planprogrammet er et verktøy for å informere om planarbeidet, redegjøre for behovet for utredning av planens virkninger for miljø og samfunn, få inn synspunkter i en tidlig fase, styrke tidlig medvirkning og gjennomføre en god planprosess.

Allerede i 2009 ble forslag til planprogram for Uthaug havneområde utarbeidet og lagt ut til offentlig ettersyn og høring. I forbindelse med planutvalgets 2. gangs behandling i møte 16.11.09 vedtok imidlertid utvalget å utsette saken i påvente av basevalget og utarbeidelse av nytt flystøysonekart. Nytt flystøysonekart er nå utarbeidet (ikke endelig vedtatt) og som gir klare føringer for hvilke aktiviteter som kan etableres i havneområdet. Det er på det rene at aktiviteter knyttet til turistnæringen (rorbuer o.l.) ikke vil være forenlig med forventet støysituasjon i havna (rød sone). Dette var et alternativ i planprogrammet fra 2009, og som innebærer at tidligere planprogram har måttet gjennomgå en betydelig revisjon. I tillegg har

Grøntvedt Pelagics arealbehov og samordning av sin virksomhet endret seg. Det innebærer at firmaet har et annet behov for arrondering og intern kommunikasjon i havna enn tidligere.

Foreliggende planprogram er utarbeidet av Rambøll AS og beskriver arbeidet som er utført så langt, hvilke temaer som skal utredes og forholdet til overordnet planverk. Videre beskriver programmet 3 hovedalternativer med varianter for utvikling av Uthaug havneområde. Det er også gjennomført en tettstedsanalyse for Uthaug som grunnlag for planarbeidet.

Planprogrammet legges nå fram til 1. gangs behandling. Etter vedtak skal programmet legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker og sendes ut på høring, samtidig som igangsetting av reguleringsplanarbeid kunngjøres.

Etter høringstiden skal planprogrammet fastsettes av kommunestyret etter innstilling fra planutvalget. Fastsatt planprogram vil gi klare rammer og føringer for den videre planprosess.

Administrasjonens vurdering:

I kommunestyrets møte 24.03.11 ble søknad fra Grøntvedt Pelagic AS om kjøp av areal i Uthaug havn behandlet. Søknaden ble godkjent under forutsetning av at fastlandsforbindelse mellom Storfosna og Garten blir realisert. Kommunestyret er positiv til at masse fra tunnelprosjektet overdras vederlagsfritt til Grøntvedt Pelagic mot at bedriften koster transport av massen. I tilfelle at tunnelprosjektet ikke blir realisert, må Grøntvedt Pelagic ta stilling til kjøp av området i løpet av et halvt år. Kommunestyrets vedtak legger noen føringer for utvikling av havneområdet.

Videre har firmaet C.O.B. Group AS fått tildelt 10 da. areal i Uthaug havn. Firmaet har opsjon på kjøp av ytterligere areal på ca. 30 da. fra tiliggende område som er regulert til industriformål.

Alternativer for utvikling av havneområdet.

I foreliggende planprogram skisseres 3 hovedalternativer for utvikling av havneområdet. Alle 3 alternativer er like når det gjelder formål og omfang av nytt næringsareal utenfor vestre molo. Et større område vil måtte fylles ut langsetter moloen, og på sikt kan det være aktuelt trekke næringsarealet opp til fylkesveien. Det forutsetter imidlertid at landbruksvirksomheten blir avviklet i dette området.

For indre havneområde skisseres følgende alternativer:

Alternativ 1- Utvidelse av gjeldende plan for industriområdet.

Alternativet innebærer at gjeldende plan for indre havn opprettholdes med kaifront fram til mudret område. Videre at regulert industriområde vest for vestre molo utvidet

I dette alternativet er det også skissert 2 varianter for transport mellom nytt oppfylt areal og Grøntvedt Pelagic. Den enkle varianten er å bruke eksisterende offentlig vei. Den andre varianten er å etablere direkte fylling/bru mellom nytt industriområde og eksisterende produksjonsanlegg for Grøntvedt Pelagic. Avstanden blir vesentlig kortere enn veialternativet.

Fordelen med begge varianter er at bryggerekken mot indre havn kan bestå med sin naturlige tilknytning til vannspeilet i havna.

Alternativ 2 - Sammenknytning av industriarealet i havna. Forslag fra Grøntvedt Pelagic.

I planprogrammet blir det redegjort for Grøntvedt Pelagics framtidige byggebehov og behovet for en rasjonell utvikling av bedriften. Firmaet har fremmet sin egen skisse som viser

hvordan dette behovet best kan løses gjennom oppfylling og sammenknytning av arealene. Løsningen gir gode muligheter for utvidelse av eksisterende lokaler og transport mellom nye fryselaagre og produksjonslokaler. Dette er den optimale løsningen for firmaet i området.

En slik utvikling av havneområdet vil imidlertid medføre at eksisterende bryggerekke ikke får sin naturlige kontakt til havnebassenget/sjøen. Bryggene blir stående på land. Det kan også være aktuelt å legge til rette for bygging av nye brygger/naust på nordøstsiden av området, d.v.s. i nær tilknytning til Sjøgata. I dette området sto det opprinnelig flere naust før havna ble bygget.

Alternativ 3 - Forslag fra Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Sør-Trøndelag fylkeskommune mener at bryggerekken skal bevares og at området rundt byggene skal opprettholdes slik som i dag. Det presiseres at kontakten med havnebassenget er viktig. Det kulturhistoriske miljøet som bryggerekken representerer er viktig for Uthaug's identitet. Planområdet grenser mot område regulert til antikvarisk område (Sjøgata med Uthaugsgården). Sammen med kjente fornminner i området utgjør kulturminnene et viktig kulturmiljø i regional sammenheng. I fylkeskommunens handlingsplan for kulturminner er Uthaug beskrevet som et prioritert kulturmiljø.

På denne bakgrunn har fylkeskommunen skissert en løsning som innebærer at industriarealet i gjeldende plan utvides i mindre grad i havnebassenget, og at dette arealet fylles ut og tas i bruk etter at allerede regulert areal i havna og planlagt areal utenfor vestmoloen er tatt i bruk.

Etter administrasjonens vurdering vil det være naturlig å vurdere en variant av fylkeskommunens forslag som innebærer etablering av fylling/bru mellom nytt industriområde og Grøntvedt Pelagics produksjonsanlegg for å oppnå en effektiv intern transport, jfr. alternativ 1.

Kulturminner i sjø

Vitenskapsmuseet har tidligere uttalt at Uthaug havneområde er ansett som et høypotensielt konfliktområde med hensyn til kulturminner under vann, vurdert ut fra stedets historie og nærhet til sentral skipsled. Det foreligger flere opplysninger om skipsforlis som kan ha et aktuelt nedslagsfelt innen planområdet. Aktiviteten knyttet til sildefiskerierne på 16- og 1700 tallet samt gunstige havneforhold i nær tilknytning til en meget sentral skipsled gir også grunnlag for mistanke om tilstedeværelse av kulturminner på sjøbunnen. Dog skal det nevnes at det er gjennomført mudring i havna som kan ha redusert mulighetene for marinarkeologiske spor.

Fiskerihavn

Uthaug havn er en fiskerihavn, og store deler av havneområdet er utbygd med statlige investeringer til fiskeriformål (moloanlegg, mudring, vedlikehold). Kystverket vil derfor ha klare forvaltningsmessige interesser i hvordan havneområdet legges til rette for aktiviteter.

Oppsummering

Administrasjonen har ingen generelle prinsipielle innvendinger til foreliggende forslag til planprogram. Planprogrammet skisserer 3 hovedalternativer med varianter som er mest aktuelle for utvikling av Uthaug havneområde.

Det vil være naturlig at planutvalget allerede nå gir signaler om hvilket hovedalternativ som bør legges til grunn i den videre planlegging.

I alle alternativer vil det bli god tilgjengelighet til kaianlegg. Reguleringsbestemmelser til reguleringsplan vil definere hvilke virksomheter som kan etableres i området.

Det forutsettes at eksisterende småbåthavn skal videreføres. Det skal også legges til rette for fiskevirksomheter i tilstrekkelig grad, bl.a. kaianlegg for fiskebåter/sjarker.

Etter administrasjonens vurdering synes alternativ 2 mest aktuell. Dette begrunnes med at det er viktig å legge til rette for en god utvikling av Grøntvedt Pelagic på Uthaug. Dette er en stor bedrift som har planer om å ekspandere og som har stort behov for utvidelser i nær framtid, og at utvidelsen vil måtte gjennomføres på en rasjonell måte. Det kan bety at bryggerekken og dens kulturhistoriske verdi må vike, eller at det legges til rette for at bryggerekken flyttes eller gjenoppbygges et annet sted. Skal bryggenes plassering opprettholdes, må vi forutsette at det over tid blir gjennomført en fullrestaurering av disse. Flytting til et annet sted vil nok by på store utfordringer på grunn av bygningenes konstruksjoner.

Rådmannens innstilling

- 1) Planutvalget godkjenner forslag til planprogram, datert 02.06.14, for gjennomføring av reguleringsplanarbeid for Uthaug havneområde for utlegging til offentlig ettersyn og høring, jfr. plan- og bygningslovens § 4-1.
- 2) Planutvalget godkjenner oppstart og kunngjøring av reguleringsplanarbeid i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-8.
- 3) Planutvalget vil tilråde at hovedalternativ 2 i planprogrammet (sammenknytning av industriarealet i havna - forslag fra Grøntvedt Pelagic) legges til grunn for utarbeidelse av forslag til reguleringsplan.

Saksprotokoll i Planutvalget - Ørland kommune - 12.06.2014

Behandling:

Laila Lund fremmet på vegne av Sp og Ap følgende forslag:

Planutvalget vil tilråde at hovedalternativ 1m/bruløsning mellom dagens og nytt industriområde som skissert på side 9 i planprogrammet legges til grunn for utarbeidelse av reguleringsplan.

Ved alternativ votering mellom rådmannens og Sp of Aps forslag ble Sp og Aps forslag enstemmig vedtatt. Rådmannens forslag falt enstemmig.

Endelig vedtak:

Planutvalget vil tilråde at hovedalternativ 1m/bruløsning mellom dagens og nytt industriområde som skissert på side 9 i planprogrammet legges til grunn for utarbeidelse av reguleringsplan.



Planprogram

Næringsutvikling på Uthaug, Ørland kommune Planprogram og reguleringsplan

(Rev. 0)

02.06.2014

Næringsutvikling på Uthaug, Ørland kommune Planprogram og reguleringsplan

Planprogram

Oppdragsnr.: 6130512

Oppdragsgiver: Ørland kommune
Oppdragsgivers repr.: Knut Berg

Oppdragsleder Rambøll: Svein Rasmussen
Rapportforfatter Rambøll: Svein Rasmussen

Dato	02.06.14
Utarb.	SRN
Kontroll	PJR
Godkjent	PJR

Antall sider:	13
Rapport	
Vedlegg	1

Rambøll Norge AS
Mellomila 79

N-7493 TRONDHEIM
www.ramboll.no





Innhold

1.	Formålet med planarbeidet	4
2.	Om planprogrammet og planprosessen	4
3.	Forutsetninger og planstatus	5
4.	Hvilke utbyggingsstrategier er aktuelle?	9
5.	Medvirkningstiltak	12
6.	Antatte problemstillinger	13
7.	Utredningsprogram	17
8.	Tidsplan	17

Vedlegg

- Situasjonsbeskrivelse og analyse 25.11.08
- Møtereferat fra folkemøte på Uthaug 19.11.08.

Ikke vedlagt, tidligere utredning:

- "Næringsutvikling på Uthaug: planprogram og reguleringsplan, analyse og utredning av hovedalternativer", Rambøll 25.11.08.

1. Formålet med planarbeidet

Planarbeidet har til hensikt å bidra til ytterligere næringsutvikling på Uthaug, gjennom en fornyet regulering. I perioden 2008-09 ble det på dette grunnlaget utført utredning og kjørt en prosess. Denne ble etter 2009 satt på vent, da nødvendige forutsetninger var uavklart. Ønske om planarbeid og utvikling i Uthaug havn ble bekreftet i ny planstrategi 2013. Det er med dette planprogrammet et mål å fullføre planarbeidet på grunnlag av de konklusjoner som er trukket, og de fakta som nå foreligger.

2. Om planprogrammet og planprosessen

Planprogrammet har utgangspunkt i krav om konsekvensutredning etter *Forskrift om konsekvensutredninger* fra 01.04.2005. Det beskriver derfor også hvilke tema som skal utredes for å kunne avgjøre konsekvenser av ulike alternativ, og dermed legge grunnlaget for å gjøre valg. KU-forskriften gjelder bl.a. for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn: for slike planer skal det utarbeides planprogram. Kommunen som planmyndighet avgjør innholdet i planprogrammet. Kommunen avgjør også om det skal utarbeides konsekvensutredning (KU). Reguleringsplan og eventuell KU skal utarbeides på grunnlag av programmet med påfølgende høringsrunde og offentlig ettersyn.

Regulerings tiltak som er aktuelle for konsekvensutredning er listet opp i forskriftens § 2 ("skal") og § 3 ("skal kanskje"). Aktuelle punkt hovedalternativene skal vurderes i forhold til § 2d, vedlegg I, pkt 1 og 26, for industribygg med bruksareal mer enn 15 000m² (pkt.1) og for nyetablering av havner og havneanlegg (pkt.26). Dessuten § 3, pkt.1a, for næringsbygg med bruksareal mer enn 5 000m², såfremt dette kommer i konflikt med områder med særlig verdifulle landskap, naturmiljø, kulturminner eller kulturmiljø som er vernet eller fredet... eller hvor det finnes eller er stor sannsynlighet for å finne automatisk fredete kulturminner som inngår i et kulturmiljø med stor tidsdybde.

Hvis de mulige tiltakene faller innunder § 2 skal det utarbeides KU selv om tiltaket ligger inne med en generell hjemmel i kommune(del)plan. Faller det innunder § 3 gjelder det samme, med mindre konsekvenser er tilfredsstillende vurdert i kommunedelplanarbeidet - hvilket ikke har vært tilfelle her.

Når det gjelder *industri* må det tas utgangspunkt i hvor stort omfang gjeldende regulering eventuelt allerede gir hjemmel for. Hvis slike rammer for omfang foreligger vil ny plan gjelde *endring* i forhold til dette. For vanlige næringsbygninger, bl.a. industri, gjelder i tilfelle ikke § 2. Det vil da være § 3 som må brukes. Hvis gjeldende regulering/kommunedelplan derimot *ikke* setter noen rammer for utbygging må hele utbyggingspotensialet regnes som ny utbygging, og § 2, vedlegg I, pkt. 1 må brukes på dette.

Planbehandlingen skal i første fase bestå av en 6 uker lang høring på planprogrammet før den endelige versjonen vedtas av kommunen. Det er krav til offentlig høring på et planprogram som beskriver aktuelle faktiske forhold ved planen og skisserer et utredningsopplegg knyttet til beslutningsrelevante forhold. En eventuell konsekvensutredning vil bli gjennomført i henhold til kravene i gjeldende KU-forskrift og miljøverndepartementets KU-veileder (versjon mai 2006).

Det ble avviklet høring på forslaget til planprogram mars-april 2009. 16.11.2009 vedtok planutvalget å utsette plansaken. Revidert planprogram må på ny høring, for så å bli fastsatt av kommunestyret. Deretter legges planen fram til førstegangs behandling med en planbeskrivelse som inkluderer eventuelle konsekvensutredete tema.

De tre innspillene ble av kommunen (v/Rambøll) konkretisert som utviklingsalternativer for et planprogram, som grunnlag for en reell KU-vurdering:

Verksted/base, med ett underalternativ på ca. 200daa, tilpasset en regional etablering med tanke på base-/offshorevirksomhet, og ett på 55-100daa tilpasset en mer lokal verksted(klynge)etablering.

Fiskeforedling, med ett underalternativ som omfattet sentralfeltet i havna, og ett som innebar utvidelse av eksisterende fabrikkområde.

Fritid/turisme, med «naust»-utbygging, som omfattet sentralfeltet i havna og deler av strender og molo.

Det ble av Rambøll gjennomført en alternativsutredning, med rapport 25.11.2008, og avsluttende folkemøte på Uthaug 19.11.08 (vedlegg).

Det ble også utført en enkel stedsanalyse av Uthaug, der særlig de kulturhistoriske interessene ble synliggjort.

På grunnlag av utredning og offentlighet ble det utarbeidet forslag til planprogram, datert 26.11.08.

Planprogrammet ble behandlet i Planutvalget 20.01.09, og ble lagt ut til offentlig ettersyn og høringsrunde.

Planarbeidet ble kunngjort ihht. PBL.

Planprogrammet ble igjen behandlet 16.11.09, der det ble vedtatt å stille plansaken i bero i påvente av avgjørelse om flystasjonens framtid og ajourførte støysonekart.

Planprosess fra 2013

I april 2012 sendte Grøntvedt Pelagic kommunen en skisse til regulering, der sentralfeltet i havna og deler av vika mot Holmhaugen var tenkt oppfylt og regulert til industri. (Skisser datert 9.04.12).

Ørland kommunes planstrategi og planprogram 2013 – 2026:

«Ørlandssamfunnet blir stilt overfor store utfordringer på kort tid. For å sikre at kommunens planlegging møter behovene som økt bosetting og næringsutvikling medfører er det behov for å forsere og igangsette noen kommuneplaner og reguleringsplaner parallelt med kommuneplanleggingen. Det er behov for å utvikle Brekstad, bygge skole og barnehage og klargjøre nye næringsarealer.» ...

«Det er behov for å utvide Uthaug havneområde for å legge til rette for utvikling av næringslivet. Det er allerede startet en reguleringsplanprosess for området. Forslag til reguleringsplanen vil inngå som del av kommunedelplan for Uthaug. Strand- og sjøområder, samt landbruksområder på land vil berøres. Naturvernområder berøres ikke, men forholdet til foreslått marint vern må avklares. Dagens funksjon som fiskerihavn må også avklares. I tillegg er det viktig å utrede forholdet til kulturminneinteressene (bygningssmiljø i Sjøgata).»

Reguleringsskisse fra Grøntvedt Pelagic 2012

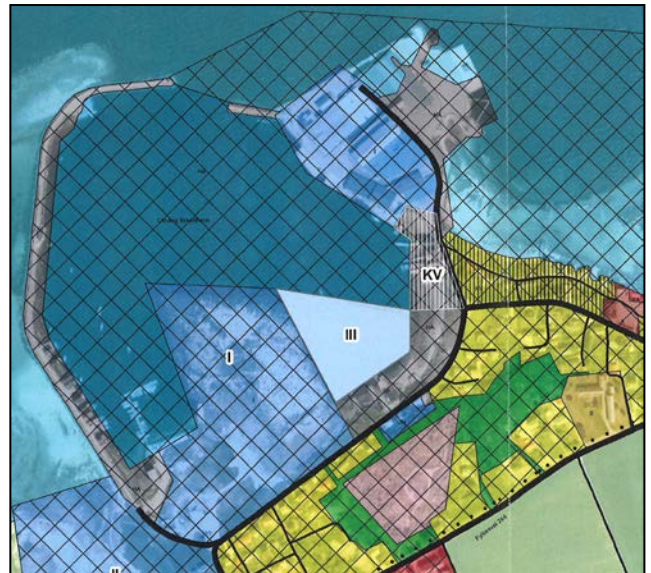


I august 2013 ble det tatt skritt for å sette plansaken i gang igjen. Det ble gjort en avklaring med Kystverket, som vurderer en betydelig reduksjon i antall havner som har status som fiskerihavn, men også i fortsettelsen vil satse på Uthaug som fiskerihavn. Dette vil ligge til grunn i plansaken.

Kampflybasen er vedtatt lokalisert til Ørland. Det nye støysonekartet ekskluderer i praksis Uthaug som område for fritid/reiseliv. Administrasjonen mener dette alternativet dermed må utgå i revidert planprogram. Det ser også ut til at det er liten realisme i en off-shore-base. Det står ikke aktører klare bak et slikt alternativ, og det er ikke signalisert et behov fra staten eller selskapene på sokkelen. Objektivt sett vil det som er igjen av oljealderen i midt-Norge være betjent med det som finnes av anlegg. Det virker dermed riktig å gå videre med utgangspunkt i et mer generelt industri-alternativ, som også har vært grunnlag for tidligere reguleringer.

Et slikt alternativ vil ikke måtte forutsette en omfattende havne- og moloutbygging, men dette kan likevel være en variant. Som en av mulige typer industrianlegg er fiskeforedling fortsatt like aktuelt, men bør presiseres nærmere enn i første runde, eventuelt også noe annerledes, ved hjelp av Grøntvedt Pelagic.

I januar 2014 hadde administrasjonen møte med kulturvernetaten i Sør-Trøndelag fylkeskommune, og mottok en uformell tilbakemelding med kartsisse. Denne viser sjøhus ivaretatt som del av kulturvern-området Sjøgata (KV), og at industriutbygging og oppfylling kan skje vest for disse. Kulturvernetaten er negativ til flytting av sjøhusene.

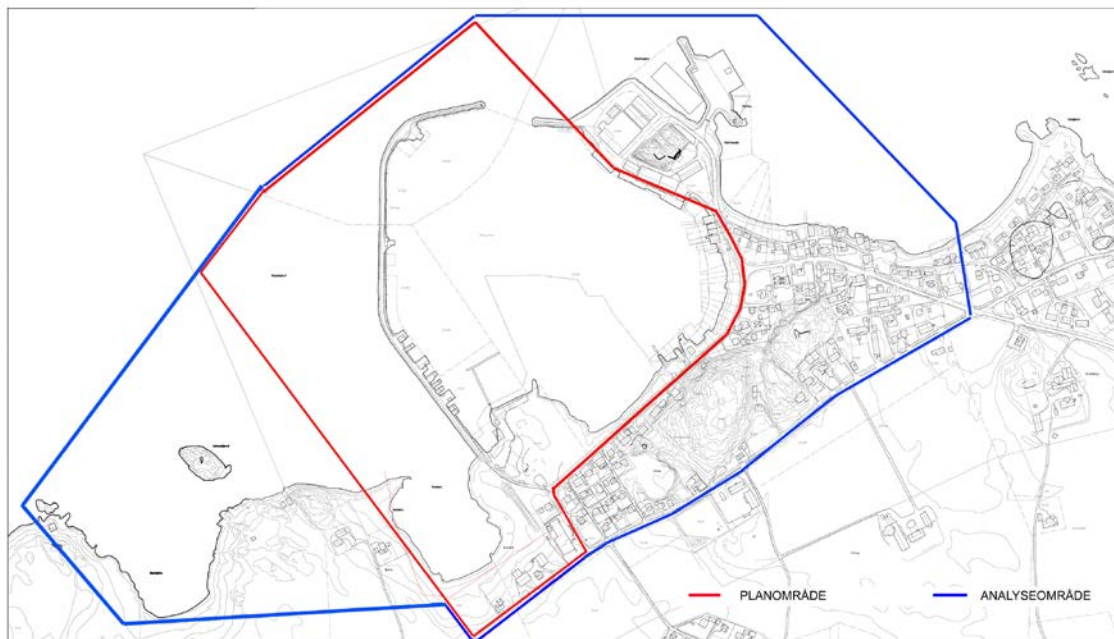


Reguleringsskisse fra Sør-Trøndelag fylkeskommune, 2014

Det er i utgangspunktet en motsetning mellom kulturvernet og næringsinteressen representert ved Grøntvedt Pelagic, og det kan dermed settes opp som et mål i planarbeidet å forene disse. Revisjon av planprogrammet er igangsatt fra 1.04.14.



5 sjøhus mot havna,
i enden av Sjøgata.
Sept. 2013



Planområdet og valgt analyseområde.

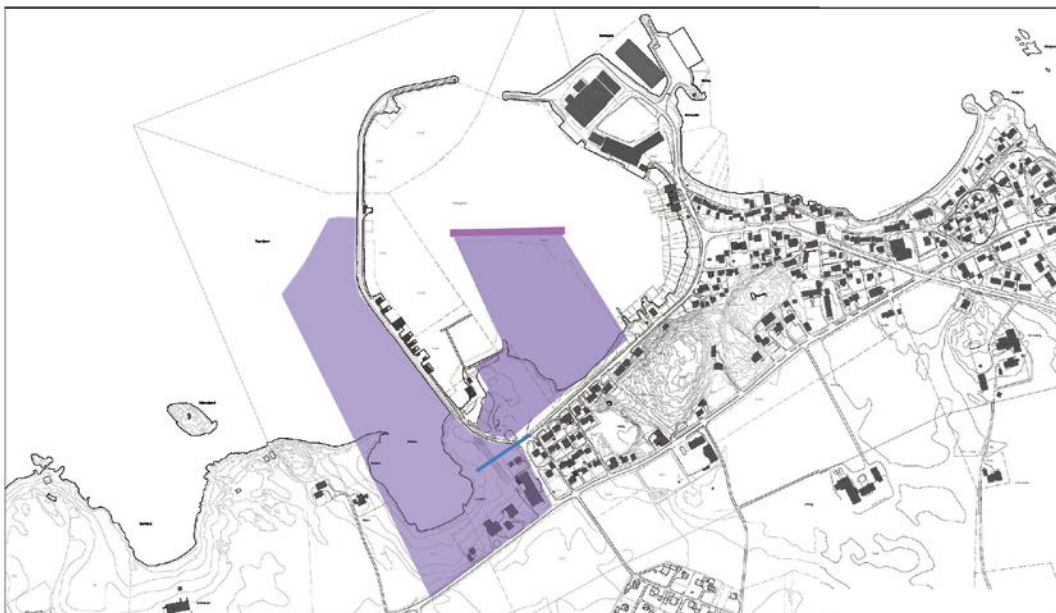
Følgende dokument ligger til grunn for det gjenopptatte planarbeidet:

- "Næringsutvikling på Uthaug: planprogram og reguleringsplan", stedsanalyse og alternativutredning, Rambøll 25.11.08.
- Kommuneplan 2004-2015, arealdel, delplan 03 Uthaug, 25.11.04.
- Reguleringsplan for del av Uthaug havn, 25.10.06.
- Støykart, SINTEF, (udatert).
- Innspill fra Grøntvedt Pelagic, 9.04.12.
- Uthaug fiskerihavn, skisser, Kystverket, (udatert)
- Oppfyllingsalternativer, Myklebust as (udatert)
- Lokaliseringsstudie for Innovamar, Myklebust as, 7.10.05.
- Kartverk, eiendomskart, div. sjøkart, fotos m.m.
- Møtereferat fra folkemøte på Uthaug 19.11.08.
- Nettbaserte baser for geologi- og naturdata.

4. Hvilke utbyggingsstrategier er aktuelle?

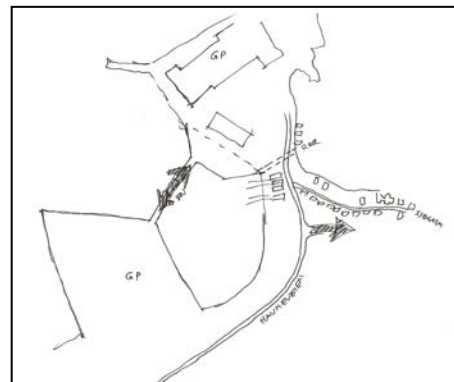
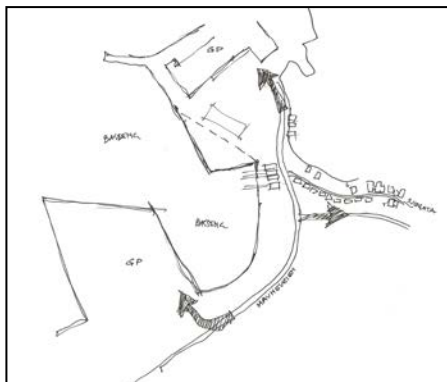
Av de tidligere utredete 3 alternativer er to lagt bort. Industrialalternativet gjenstår, men dette kan utformes med ulike omfang og under ulike forutsetninger. 3 varianter av industri foreslås nå vurdert. Disse kalles fra nå av *alternativer*, og underalternativ kalles *variant*. En vurdering skal fortsatt ha to siktemål: avklare et faglig grunnlag for hva som kan passe eller aksepteres på Uthaug, og å komme fram til en konkretisering av alternativene, som skal kunne gjøre det mulig både å sammenlikne dem, og å vurdere lokale konsekvenser, deretter å regulere.

1. Utvidelse av gjeldende plan for industriområde. Endring i forhold til gjeldende kommunedelplan og regulering er at området vest for moloen foreslås trukket opp til fylkesveien og ut til 2 m oppfyllingsdybde i sjøen.



Alternativet er som gjeldende regulering nøytralt i forhold til bedriftstyper. Sammenheng mellom to avdelinger av samme bedrift kan forutsettes langs Havneveien (til.v.), eller det kan vurderes en variant som ivaretar et ønske om sterkere sammenheng med dagens Grøntvedt Pelagic, med fylling og bru, evt. også med gjennomstrømning mot øst (til h.). Variantene vil måtte detaljeres mer for en reell vurdering.

Industriområdet vest for moloen forutsettes å ikke være sjørelatert, da det ikke vurderes som økonomisk formålstjenlig at havneutbygging her ligger inne i alternativet. Bedrifter med behov for havn forutsettes å ligge innenfor moloen, hvor skjerming er på plass og det ligger til rette for tilstrekkelig sjødybde langs kai.



Utfylling i havna tar utgangspunkt i dagens grunne (markert med dykdalber), men kan også være noe større, skjønt hensyntatt svingradius for skip på min. 100 m, med rimelige marginer, i hovedbassenget og min. 50 m i basseng mot moloen i vest. Oppfylling tenkes å skje ved oppføring av en sjeté i omkretsen, der det mudres fra utside til innside, og ellers fylles opp med sprengte masser. Langs hele eller store deler av sjeteen anlegges kaikant.

2. Forslag fra Grøntvedt Pelagic. Bedriften baserer skisseforslaget på at man bygger fryseri på eksisterende bedriftsområde, og vil føre opp *fryselagre* på sentralområdet i havna. Pr. mai-14 tenkes to lagre, hvert på 30 x 100m. Disse tenkes å gi kapasitet for 10-15 000 tonn, som vil være tilpasset kapasitet for uttransport på skip. Det vil bli brukt pallereoler i haller med innvendig høyde opp til 10m. Det ønskes så tett sammenheng med fryseriet at det kan trafikeres med truck - som internt innen en bedrifts område – utenom offentlig vei.

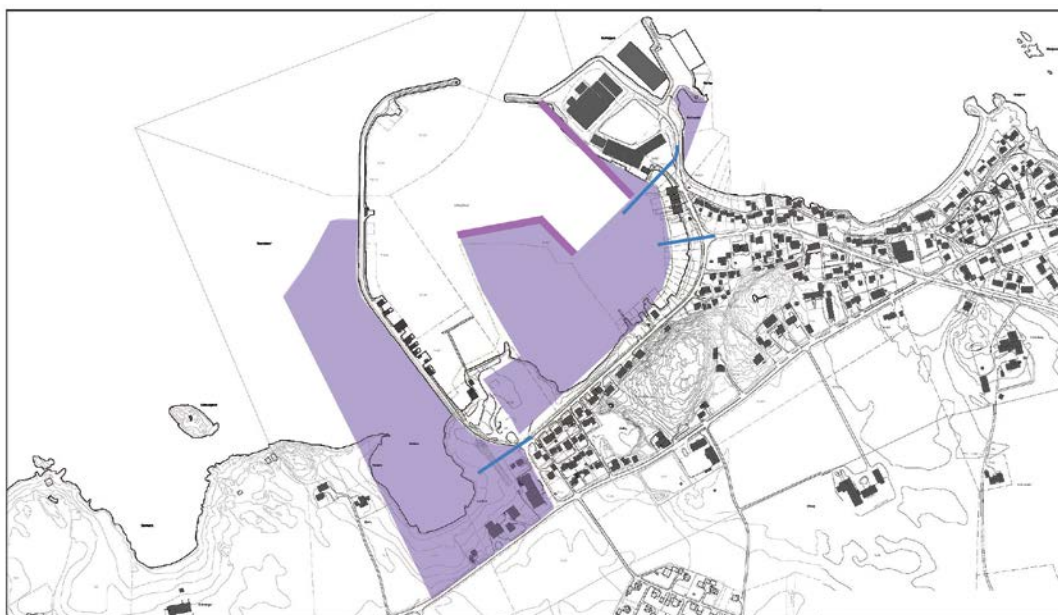
Råstoff vil som idag komme sjøveien. Tilsatsvarer ankommer området med bil. Varetransport ut av området vil gå på bil fra både dagens bedrift og fra lager plassert på sentralområdet i havna. Avfall vil gå ut fra området med skip og med bil.

Det ønskes nye og lengre kaier inne i havna, da bedriften antar at «Nato-kaia» vil bli mer opptatt for flystasjonens formål de nærmeste årene. (Kartfiguren viser disse med mørkere farge.)

Trafikk mellom dagens produksjonsanlegg/og nytt fryse- og kjølelager vil foregå stort sett hele døgnet i produksjonsperioden august – mars. Det vil i samme periode være kontainer-truck-transport fra lager til dypvannskai av 40- og 20 fots containere i takt med skipsanløp. Med de kvanta man vil skipe ut fra anlegget på Uthaug arbeides med en kontainerterminal-løsning som vil være mulig å benytte for inngående varer til andre bedrifter på Ørland og Fosen. Dette innebærer muligheter for samarbeid om en skipslogistikk.

Dagens transport: 220 000 tønner ut fra Grøntvedt Pelagic As, fordelt på 200 tønner pr vogntog = 1 100 vogntog pr år. For tilsatsvarer salt / sukker: ca 150-200 vogntog. Med 4-600 innkomne vogntog med tomme returtønner i tillegg, gir dagens aktivitet opp mot 1 700 vogntog ut/inn. I sesongen benyttes også båter som laster 5-8 000 tønner pr tur.

Nytt fryseri og fryselagre: Forutsettes 40-60 000 tonn gjennom dette anlegget med 40-fots containere (20 tonn) tilsvarer dette 2- 2 500 flere containere eller vogntog pr år. Det antas imidlertid at en andel av dette volumet vil gå med frys skip som laster inntil 5 000 tonn pr. last, noe som vil redusere kontainer/vogntog-trafikken tilsvarende.

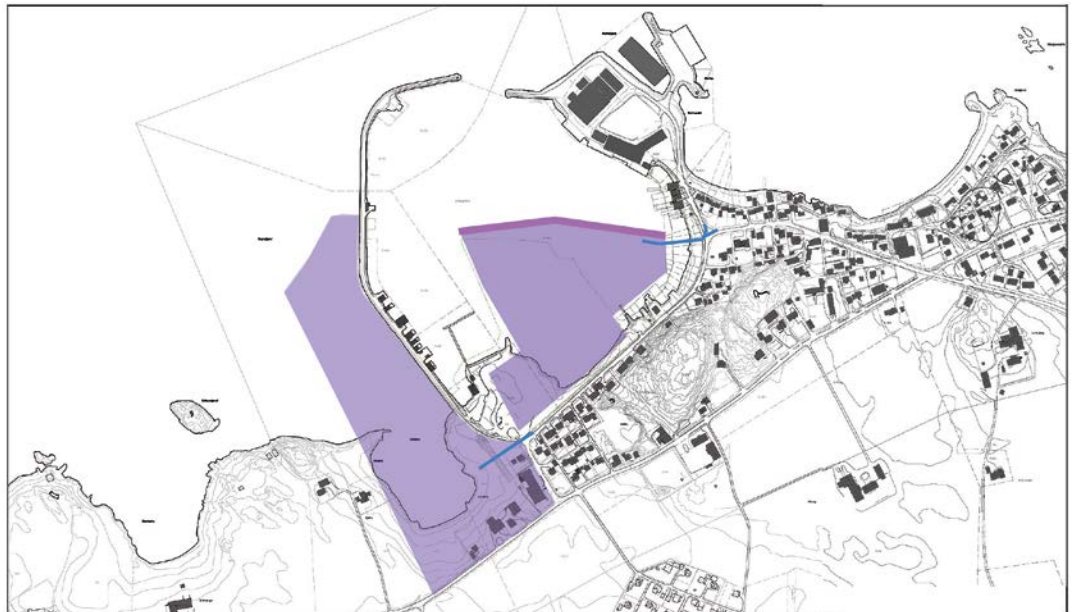


Sjøhusene for enden av Sjøgata mister kontakt med sjøen. Det er diskutert muligheten for riving og kopiering (gjenoppbygging) annet sted, som en aktuell forutsetning. Naustrettighetene i bukta utgår. Industriområdet vest for moloen er vist likt alternativ 1.

3. Forslaget fra fylkeskommunen er reaksjon på forslag som impliserer riving av sjøhusene.

Alternativets hovedformål er å verne disse i sitt miljø. Dette kan gjøres på ulike måter og alternativ 3 kan derfor tenkes i flere varianter av optimalisering i forhold til andre hensyn.

Også alternativ 1 tilfredsstiller kulturvern hensynet.



Naustrettighetene i bukta utgår i hovedalternativet.

Industriområdet vest for moloen er vist likt alternativ 1.

Vurdering og avveining

Det knytter seg i utgangspunktet ingen rangering etter sannsynlighet til de tre alternativer av industri.

I tillegg til å utrede lokale konsekvenser, vil en måtte berøre hvor troverdige alternativene er markedsmessig og når det gjelder investeringsvillighet. Det er viktig for kommunen at en legger til rette for næringer som ikke synes ustabile eller sårbare, men som kan synes robuste. En konsekvensutredning er dermed ikke det eneste beslutningsgrunnlaget kommunen trenger.

Ansvar for planlegging og utbygging

Ørland kommune har ansvaret for å drive fram analyse, planprogram, konsekvensvurderinger og regulering. Det antas å foreligge tilgang til tunnelmasser de nærmeste år, slik at transport av disse kan skje til Uthaug. Utover dette kan en ikke legge til grunn at kommunen kan yte bidrag av betydning til tilrettelegging, oppfylling, plastring, kaibygging eller ledningsføringer. En må kunne forutsette en privat, markedsbasert videreføring etter reguleringsfasen.

I den utstrekning en slik forutsetning ikke holder vil det kunne forrykke avveiningen mellom alternativene.

Arealer

PLANOMRÅDET	ALT. 1	ALT. 2	ALT. 3
390 000 m ²	146 600 m ²	173 000 m ²	164 000 m ²

5. Medvirkningstiltak

Det ble avholdt møte med grunneierne 19.09.08 for å orientere om planarbeidet og prosessen fram til plan. 8 av grunneierne møtte (møtereferat).

Det ble avholdt åpent folkemøte 19.11.08, hvor prosjektet presenterte alternativsutredninga, med påfølgende diskusjon (møtereferat).

I sammenheng med planprogrammet ble planarbeidet kunngjort og alle grunneiere tilskrevet med alternativsutredning og planprogram vedlagt.

Ny kunngjøring vil skje i sammenheng med utsending av dette planprogrammet på høring i 2014.

Grunneiendommer som påvirkes av planarbeidet:

	gnr.	bnr.	fnr.
1	74	6	
2	74	11	
3	74	12	
4	74	13	
5	74	27	
6	74	27	1
7	74	27	2
8	74	27	4
9	74	45	
10	74	46	
11	74	166	
12	74	167	
13	74	168	
14	74	169	
15	74	170	
16	74	218	
17	74	247	
18	74	263	
19	74	282	
20	74	304	
21	74	312	
22	74	313	
23	74	316	
24	74	317	
25	74	319	
26	74	320	
27	74	321	
28	74	322	
29	74	323	
30	74	325	
31	74	327	
32	74	328	
33	74	331	
34	74	332	
35	74	333	
36	74	336	
37	74	337	
38	74	338	
39	74	340	
40	74	346	
41	74	347	
42	74	350	
43	74	355	
44	74	356	
45	74	357	

Berørte som disponerer tomtegrunn på gnr. 74 bnr. 27 i Uthaug havn i henhold til avtale

- 46 Anders Bugten. Ørland sykeheim, Skolegata 9, 7130 Brekstad
- 47 Ole Glørstad, Bruddet 3, 7142 Uthaug
- 48 Kjell Guldteig, Gyldenløves vei 14, 7140 Opphaug
- 49 Aslaug Skaret, Breidablikkveien 31, 7142 Uthaug
- 50 Birger Grønsletten, 7142 Uthaug
- 51 Uthaug Fisk AS v/ Roald Bugten, Eide, 7160 Bjugn
- 52 Knut Guldteig, Breidablikkveien 25, 7142 Uthaug
- 53 Bjarne Haugen, Ane Tones vei 3, 7142 Uthaug
- 54 Vidar Kløften, Dr. Mjaalands vei 15, 7140 Opphaug
- 55 Uthaug Marina v/ Laila Selnes Lund, 7142 Uthaug

6. Antatte problemstillinger (virkninger)

De antatt viktigste problemstillingene faller i 3 grupper:

- Forholdet til kulturminner og kulturmiljø. Nærheten til det historiske Uthaug og den betydningen tiltak har på visuell opplevelse og historisk forståelse. De 5 sjøhusene i enden av Sjøgata er et sentralt punkt. Det ligger også marinarkologiske interesser i havna, samt at førreformatoriske kulturminner kan finnes innenfor planområdet.
- Havne- og kaiforhold, seilingsforhold, virkninger for igangværende virksomheter i området, for status som fiskerihavn. Dessuten effekt av industri og tungtrafikk for boligmiljøene på Uthaug.
- Økonomiske konsekvenser av typen sysselsetting og skatteinngang, kundegrunnlag for offentlig og privat tjenesteyting og bosetting.



(Satellittfotoet er ikke oppdatert mht omfanget av bebyggelse på Grøntvedt Pelagics industriområde)

7. Utredningsprogram

Beskrivelser og utredninger vil bli sett i forhold til 0-alternativet som er opprettholdelse av dagens situasjon. Dagens situasjon er kulturmiljøet Sjøgata med brygger, fabrikken Grøntvedt Pelagic, fjærområder i havna og vest for denne, pluss noe fulldyrka mark og noe areal preget av tre- og buskvegetasjon.

7.1 Landskap

Landskapskvalitetene vil kunne bli tydelig endret. Det er ikke kulturlandskap med vernestatus nær Uthaug. (Et slikt areal finnes derimot lenger vest, ved Tørrisholmbukta). Landskapsanalysen i alternativsutredninga vil dekke behovet for referansegrunnlag. Med landskapsanalyse-metodikk og betraktning på 3D-foto vil virkningene kunne bli dokumentert og vurdert.

7.2 Kulturminner

Deler av området har svært gammel bosetningshistorie. Vest for moloen er arkeologiske funn mulige. Fra nyere tid er det meget stor sannsynlighet for funn av marinarknologiske kulturminner i havna. Det må foretas forundersøkelser i regi av NTNU, museet, etter uttalelse fra Sør-Trøndelag fylkeskommune, med eventuell oppfølging etter dette. Fylkeskommunens arbeidsopplegg følger deres standardprosedyrer. På dette grunnlaget er det klart av kartlegging og sikring av kulturminner er et prioritert tema. Betydning for kulturverdiene i eksisterende bebyggelse - sjøhus og boligbebyggelse i Sjøgata - vil bli belyst. Mulighetene for å kunne flytte sjøhus vurderes. Utredningen har i store trekk lagt grunnlaget, som suppleres med 3D-fotodokumentasjon for å undersøke visuelle forhold.

7.3 Veitransport og flytrafikk

De ulike alternativene har konsekvenser for mengden veitransport som vil måtte gå gjennom gatene på Uthaug. Det må anslås trafikkmengder, og støyforhold og trafikksikkerhet må beregnes og vurderes på det grunnlaget. (behandles i pkt. 7.9 og 7.12.1). Alternative traseer kan måtte vurderes i sammenheng med dette. Det skal ikke være behov for trafikkanalyser eller annen KU-oppfølging utover dette.

Operative hensyn på flystasjonen forutsetter at det ikke kommer byggverk over visse høyder, innenfor visse soner, i forhold til rullebanen. Eventuelle slike restriksjoner bør på plass i endelig planprogram.

7.4 Havne- og seilingsforhold

I forhold til utfyllinger skal det vurderes konsekvenser for seilings- og manøvreringsforhold og for eksisterende virksomheter. Kystverket vil være deltaker i denne vurderingen.

7.5 Nærmiljø og friluftsliv

Beslaglegging av areal på land og i vann kan prinsipielt tenkes å ha betydning for friluftsliv. Temaet dekkes opp under pkt. 7.9. Friluftsliv antas å ikke være et aktuelt tema her, med mindre marinaen foreslås flyttet eller får endra betingelser.

7.6 Biologisk mangfold

Det ligger våtmarksområder med vernestatus både øst og vest for Uthaug. Naturbasene viser ikke bestemte sårbare kvaliteter ved Uthaug havn. Det vil bli hentet inn uttalelse fra Direktoratet for naturforvaltning i forhold til om nærmere undersøkelser skal være nødvendig.

7.7 Næringsliv og sysselsetting

Det skal beskrives hva slags sysselsettingseffekter som kan forventes – eller håpes på. Eventuelle konsekvenser av nye inngrep og næringer for eksisterende virksomheter.

7.8 Landbruk

For de areal kommunedelplanen regulerer til industri legges til grunn at temaet er ivaretatt tidligere, men utfra en vurdering av arealers verdi som næringsareal opp mot behovet for jordvern på det daværende tidspunkt. Endringer dreier seg om mindre randsoner, men påvirkningene på aktivt landbruk kan også være av andre typer enn jord som forsvinner. Virkningene vil bli beskrevet for de bruk som blir påvirket og dokumentert på kart.

7.9 Befolkning og bolig

Planområdet har ei boliggrønn beliggende umiddelbart sør for Havneveien. Påvirkninger på nærmiljøet handler om støy fra industrielle aktiviteter og transport (behandles i 7.12.1), lukt fra produksjon, trafiksikkerhet i forhold til transport på Havneveien, samt om utsikt/visuelle forhold. I den utstrekning en på dette tidspunktet kan si noe om risiko for slike ulemper, skal de beskrives. Økt aktivitet vil også kunne ha positivt opplevde konsekvenser, som må beskrives.

7.10 Samfunnsøkonomi

Temaet er ikke relevant utover beskrivelse av næringsliv og sysselsetting (pkt. 7.7)

7.11 Barn og unges interesser

Temaet dekkes opp under pkt. 7.9.

7.12 Forurensning

7.12.1 Støy

Hvis tiltak antas å forårsake i nærheten av tålegrenser for støy vil det bli gjennomført beregning av punktstøy for de tilgrensende bolighusene. Situasjonen er spesiell når det gjelder støy fordi "0-alternativet" inneholder betydelig støy – flystøy. En sammenlikning av flystøy og støy fra f.eks. industrielle prosesser er i virkeligheten ikke mulig. Derfor er det med holdepunkt i støyforskrift heller ikke mulig å fastslå om ny industristøy vil framstå som en forverring, eller om det ikke kan betraktes som en konsekvens, fordi "0-alternativet"s støypåkjønning ligger høyere. Dette vil bli gått nærmere inn på med Fylkesmannen som rådgiver. For forventet trafikkstøy vil det etter evt. behov bli gjort beregning etter retningslinjer T-1442.

7.12.2 Vann- og luftforurensning

Forurensning i form av oljeutslipp eller utslipp av fiskeavfall er tenkbare. Muligheter for forurensning av sjøen i havna og langs strendene vil håndteres av annen myndighet (Miljødirektoratet) i sammenheng med søknad om etablering av industriell virksomhet og godkjenning av utslipp til vann og luft. Miljødirektoratet stiller også krav til industrielle prosesser og beredskap mot akutt forurensning. Risiko for uhell må imidlertid vurderes i forhold til hvilke prosesser som brukes og faktisk erfaring med slike.

7.12.3 Eksisterende grunnforurensning

Avleirede forurensninger inne i havna kan foreligge, eksempelvis tjære og avledede forbindelser. Det vil bli tatt bunnprøver for kjemisk analyse, og det vil bli fulgt opp med evt. anbefaling om supplerende undersøkelser. Det foreslås 5 sedimentstasjoner der hver representerer 10 000m² bunn gjennom blandprøver. Prøvene tas i randsonen til fjærområdet inne i havna, samt noen stikkprøver på fjærområdet (Jfr. veiledning TA-2230/2007).

7.13 Naturressurser

Sannsynligvis ikke aktuelt tema.

7.14 Risiko- og sårbarhetsanalyse

ROS er relevant for geotekniske forhold. Det skal utføres en geoteknisk vurdering og eventuell beregning, på grunnlag av eksisterende kunnskap, og primært legges vekt på risikoen for utglidninger. Det vil bli avklart eventuelt behov for supplerende feltundersøkelser. Kostnadskonsekvens av antatte fundamenteringsmuligheter skal vurderes.

7.15 Helse

Helser relevante forhold bli behandlet under 7.9 (trafikksikkerhet), 7.12.1 (støy), 7.12.2 (uhellsutslipp til sjø), 7.12.3 (marin forurensning).

7.16 Sammenstilling av utredningstema og metodikk

TEMA	PLAN- BESKRIVELSE	KONSEKVENNS- UTREDNING	METODIKK / REFERANSER
Landskap		x	Registrering og vurdering ift. databaser. Landskapsanalysen.
Kulturminner		x	Stedsanalysen. Vurdering ift. databaser. Fylkeskommunen. NTNU (marinarkeologisk). SVV Håndbok 140.
Veitransport og flytrafikk		x	Trafikkberegninger. Kjente utbyggingsprosjekt. Innflygningskorridor flystasjonen.
Havne- og seilingsforhold	x		Regler for manøvreringsrom. Kystverket.
Nærmiljø og friluftsliv	x		Vurdering av effekt for småbåthavna.
Biologisk mangfold	x		Databaser. Miljødirektoratet.
Næringsliv og sysselsetting	x		Vurdering.
Landbruk		x	Registrering og vurdering. SVV Håndbok 140.
Befolkning og boliger	x		Registrering og vurdering utfra kjent kunnskap.
Forurensning		x	Vurdering av flystøy. Vurdering av industristøy. Beregning av trafikkstøy. Miljøteknisk undersøkelse.
Geotekniske forhold (skredfare)		ROS-analyse	Beregninger, ROS-metodikk.
Brann- og eksplosjonsfare		ROS-analyse	ROS-metodikk

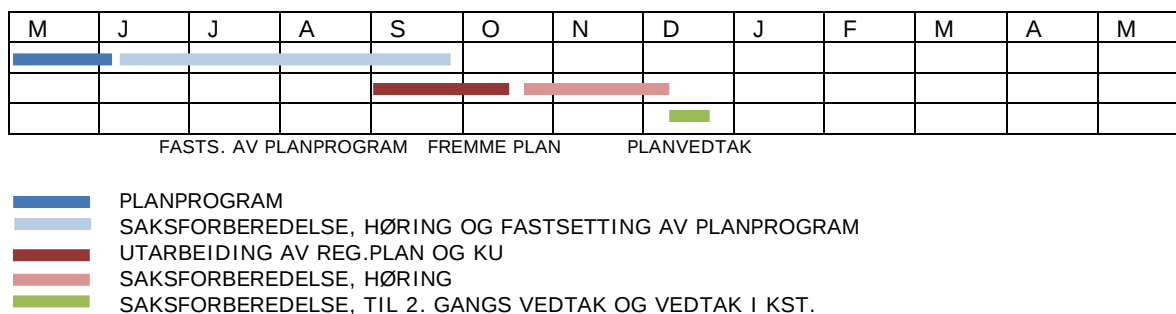
8. Tidsplan

Første gangs behandling av forslag til planprogram: 12.06.14.

Kunngjøring. Høring planprogram: 1.07. - 1.09.14 . Fastsetting av planprogram: 25.09.14.

Første gangs behandling av forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning: 10.10.14.

Høring reguleringsplan med KU: ca. 20.10. – 1.12.14.





Næringsutvikling på Uthaug, Ørland kommune: Planprogram og reguleringsplan



Situasjonsbeskrivelse og analyse

Innhold

- 1. Innledning
- 2. Status
 - 2.1 Dagens situasjon og historisk bakgrunn (0-alternativet).
 - 2.2 Plan, vedtak, utviklingstendenser
 - 2.3 Stedsanalyse. Div. kartfesta registreringer

Oppdragsnr.: 6080649 / fase 2: 6130512

Oppdragsgiver: Ørland kommune
Oppdragsgivers repr.: Knut Berg

Oppdragsleder Rambøll: Per Johan Røttereng
Rapportforfatter Rambøll: Svein Rasmussen

Rev.	1: 19.12.2008	REV. UTDRAK 3.06.2014
Dato	25.11.2008	
Utarb.	SRN	
Kontroll	PJR	
Godkjent	PJR	

Antall sider: 26 /Utdrag av rapport 2008: 13 sider 2014.
Rapport 1
Vedlegg

Rambøll Norge AS
Mellomila 79

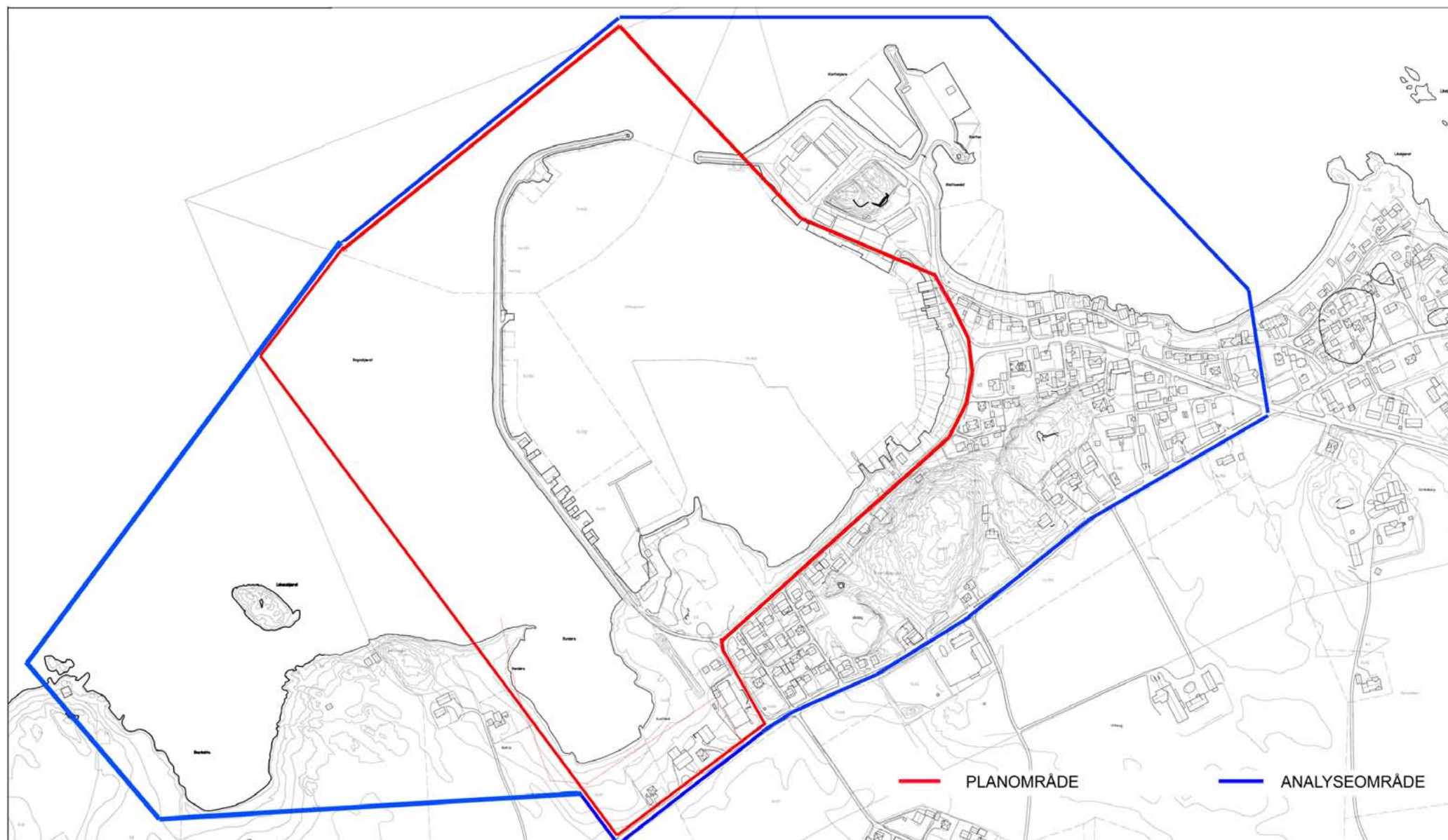
N-7493 TRONDHEIM
www.ramboll.no

1. Innledning

Rambøll Trondheim er engasjert til å utrede spørsmålet om næringsutvikling og ende opp med reguleringsforslag. Det skal utarbeides planprogram etter forskrift om konsekvensutredninger som grunnlag for å vurdere behovet for konsekvensutredning.

Situasjonsbeskrivelse og stedsanalyse er en del av grunnlaget for en konsekvensvurdering av aktuelle alternativer.

Revidert innledning 3.06.2014





2. Status



FISKEFLÅTEN PÅ UTHAUG FØR OG ETTER 1924

2.1 Dagens situasjon (0-alternativ)

Historisk bakgrunn for Uthaug havn:

Uthaug er et strandsted basert på fiske og småskala jordbruk. Uthaug har lange tradisjoner i fiske og fiskeforedling. Dette skyldes stedets sentrale beliggenhet som en naturlig havn i området. Det er sildefisket som har hatt størst betydning for Uthaug.

Helt fram til forrige århundreskifte fungerte stedet uten beskyttet havn og uten kaier, foruten voren til to sjøhus ved Holmhaugen, eid av landhandlere. Rundt 1920 ble havna flyttet vestover til nytt basseng beskyttet av molo. Det nye havnebassenget ble mudret langs moloen og strendene i øst, mens et stort midtparti ble liggende som ei grunne (fjære), markert med dykdalber. På bassengets nordside er det i nyere tid mudret ytterligere og anlagt dypvannskai, som nå har seilingsdybde på 5,5-7,5m. For øvrig i bassenget er dybdene 4-5m. Moloen er fortsatt i god stand og så seint som på 80-tallet ble det støpt et beskyttende 'brystvern' på toppen.

Havna fikk sin størrelse bestemt av å kunne gi rom nok for innseiling i dårlig vær og for å kunne gi kapasitet for mange båter i nattehavn. De første tiårene var det også mye trafikk i havna. I dag er den i største laget for småbåter, og det er god plass for snuing av større båter. Kommersiell skipstrafikk består i dag for det meste av råstofftrafikk til sildefabrikken og sementstøperiet. Industritomt-området nordøst for bassenget er nylig økt betydelig ved utplanering av Holmhaugen. Det antas etter dette å være lite vekstmulighet her. Utenfor og innenfor havna i sørvest ble det på tidlig 70-tall regulert inn industri, uten at arealene hittil har blitt tilrettelagt.

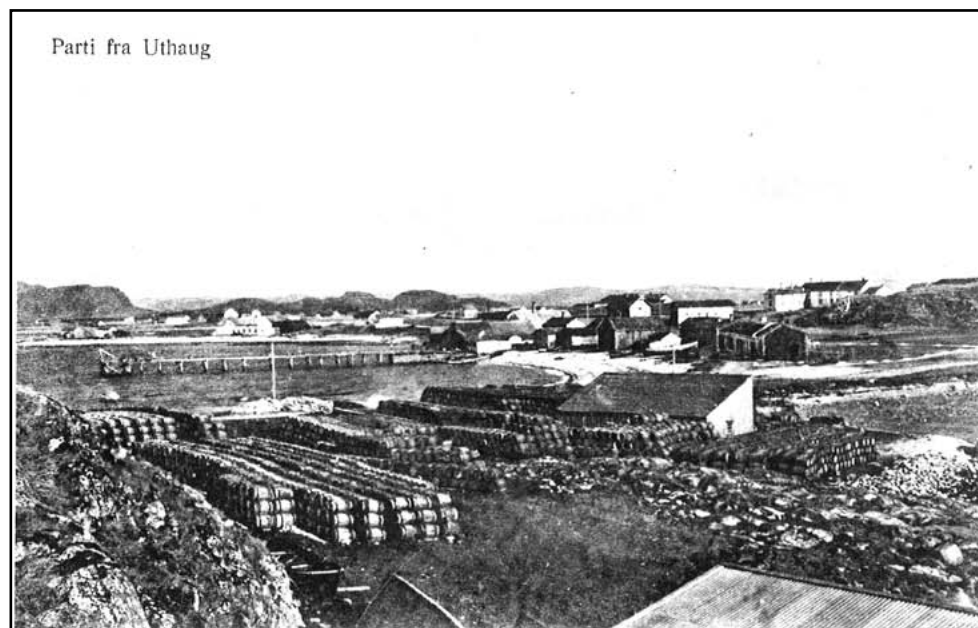
Noe av den eldre bebyggelsen utenfor Sjøgatamiljøet antas å stamme fra den perioden folk ble flyttet fra småbruk som lå i veien for flystasjonen.

Bebyggelsen vender seg ikke lenger mot fjorden, men innover.

Den nyeste boligbebyggelsen er kommet på landbruksjord fordi det ikke er nevneverdige utvidelses- eller fortetningsmuligheter langs de to havnene – innenfor fv 244.

Kulturmiljø:

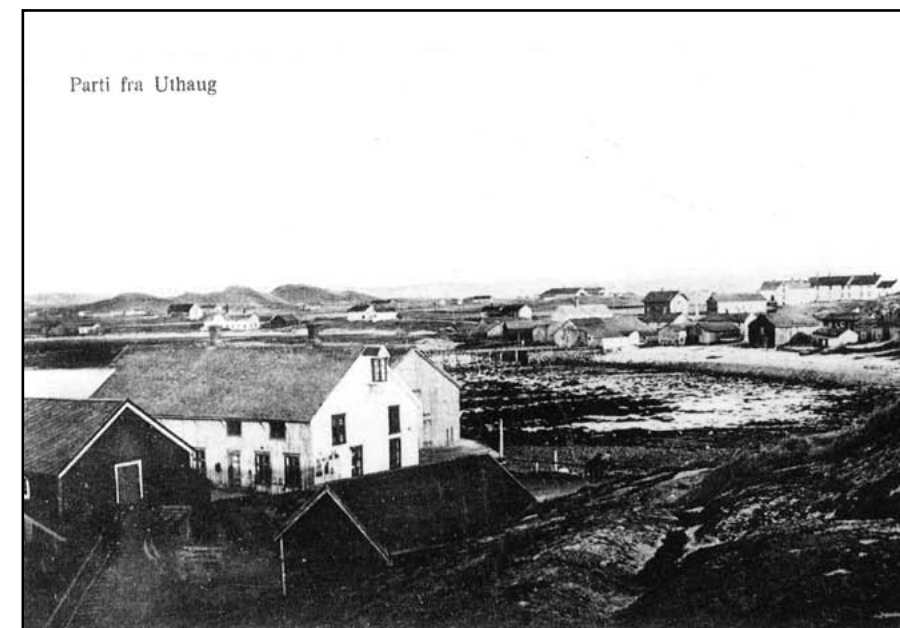
Den gamle havna gikk ut av bruk for 100 år siden og den funksjonelle sammenhengen mellom Sjøgata og fjorden er siden i stor grad brutt, selv om sjøhusene lenge fortsatte å være i bruk som naust for den lokale fiskebåtflåten. Husrekka og sjøhusene er intakt som bygningsmiljø, men de fleste av enkeltbygningene er endra/pusset opp med varierende bevissthet i forhold til verneformålet. I Sjøgata lå den statlige brønnen til bruk for skipstrafikkens bunkring av ferskvann. Denne er nå så vidt lokalisierbar. Bare svakt kan en også se restene etter de to vorene som tilhørte handelshusene ved Holmhaugen. Også «gammelskolen», som seinere var posthus m.m., lå på tangen eller eidet som skiller den gamle og den nye havna. Den er blitt flyttet hel til Uthaugsgården. På eidet, men vendt mot den «nye» havna, ligger fortsatt 5 sjøhus og en allmenningsslipp, og disse må i dag oppfattes som en del av Sjøgatamiljøet. (De er imidlertid ikke tatt med i kulturvernområdet i kommuneplanens arealdel.) For øvrig er tangen med den tidligere Holmhaugen og skjæret Kletten i sin helhet planert til industri- og lagerformål. Bildene belyser historisk utvikling på selve eidet og rundt dette.



Parti fra Uthaug



Parti av Uthaug Ørlandet.



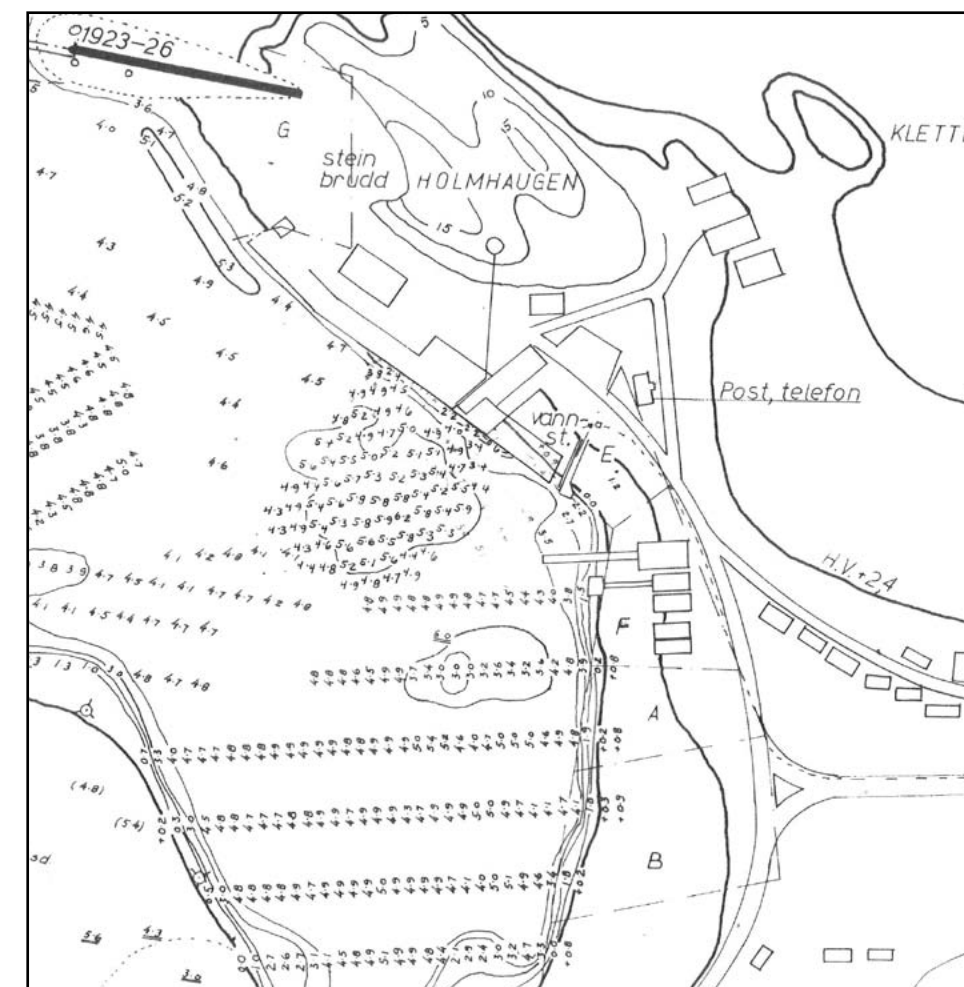
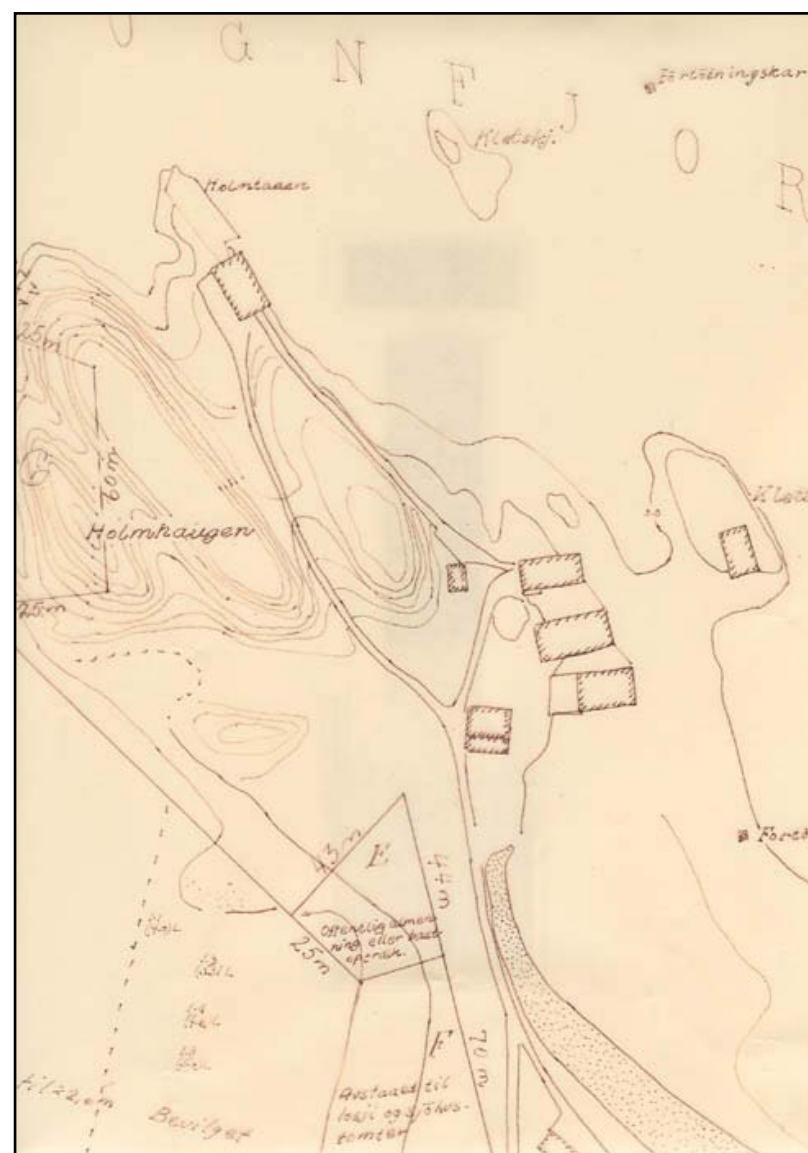
Parti fra Uthaug

FØR 1900

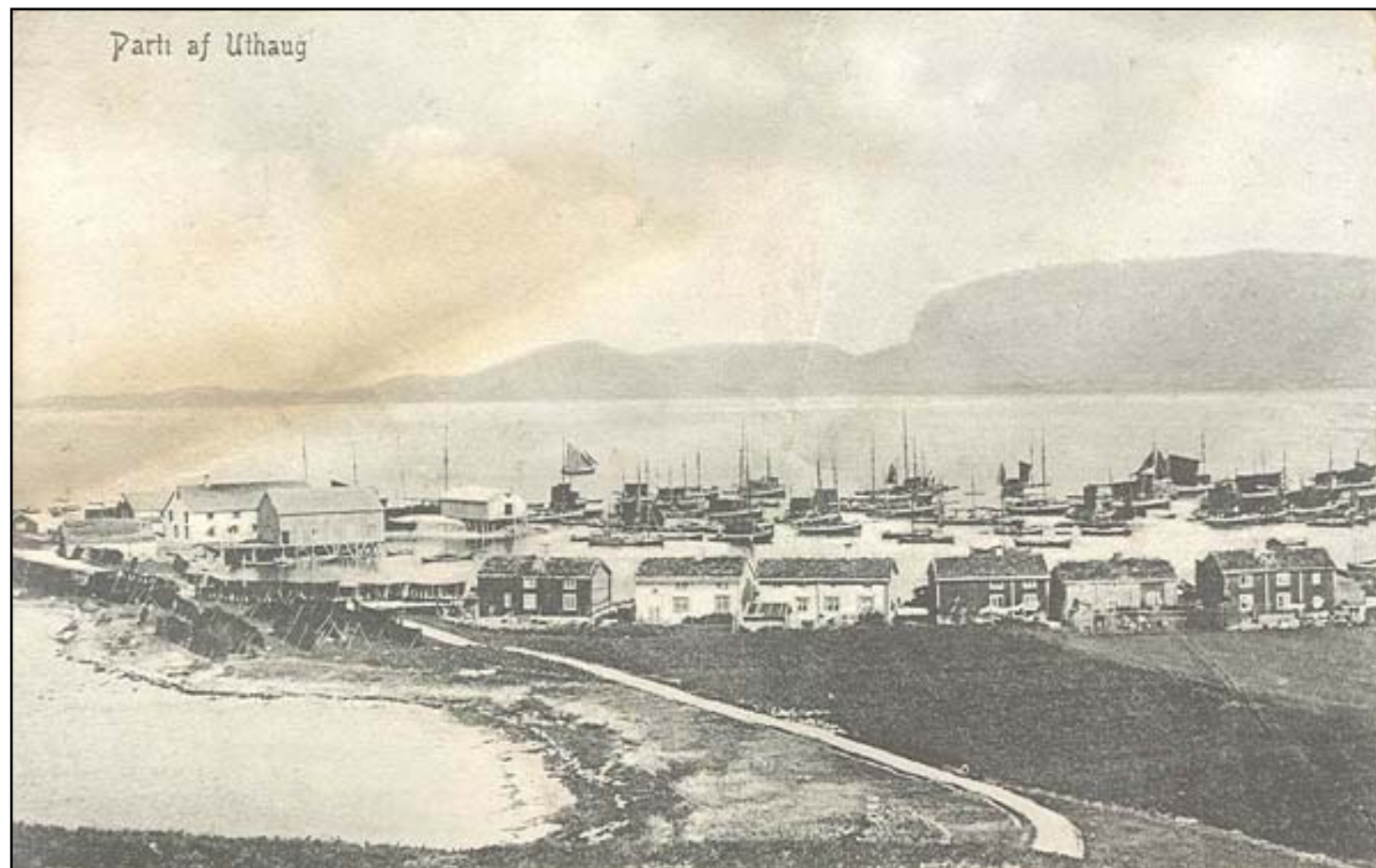
LUNDS HANDELSFORRETNING VED HOLMHAUGEN



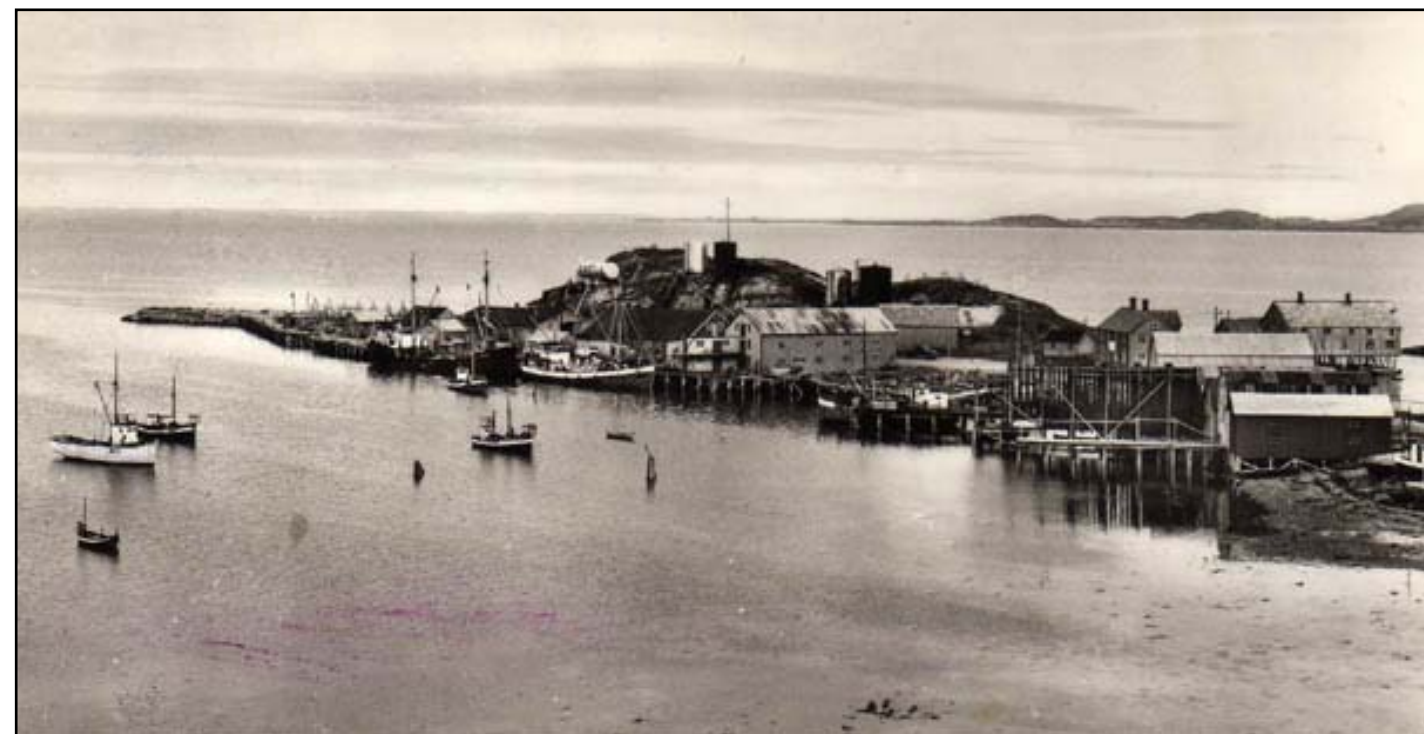
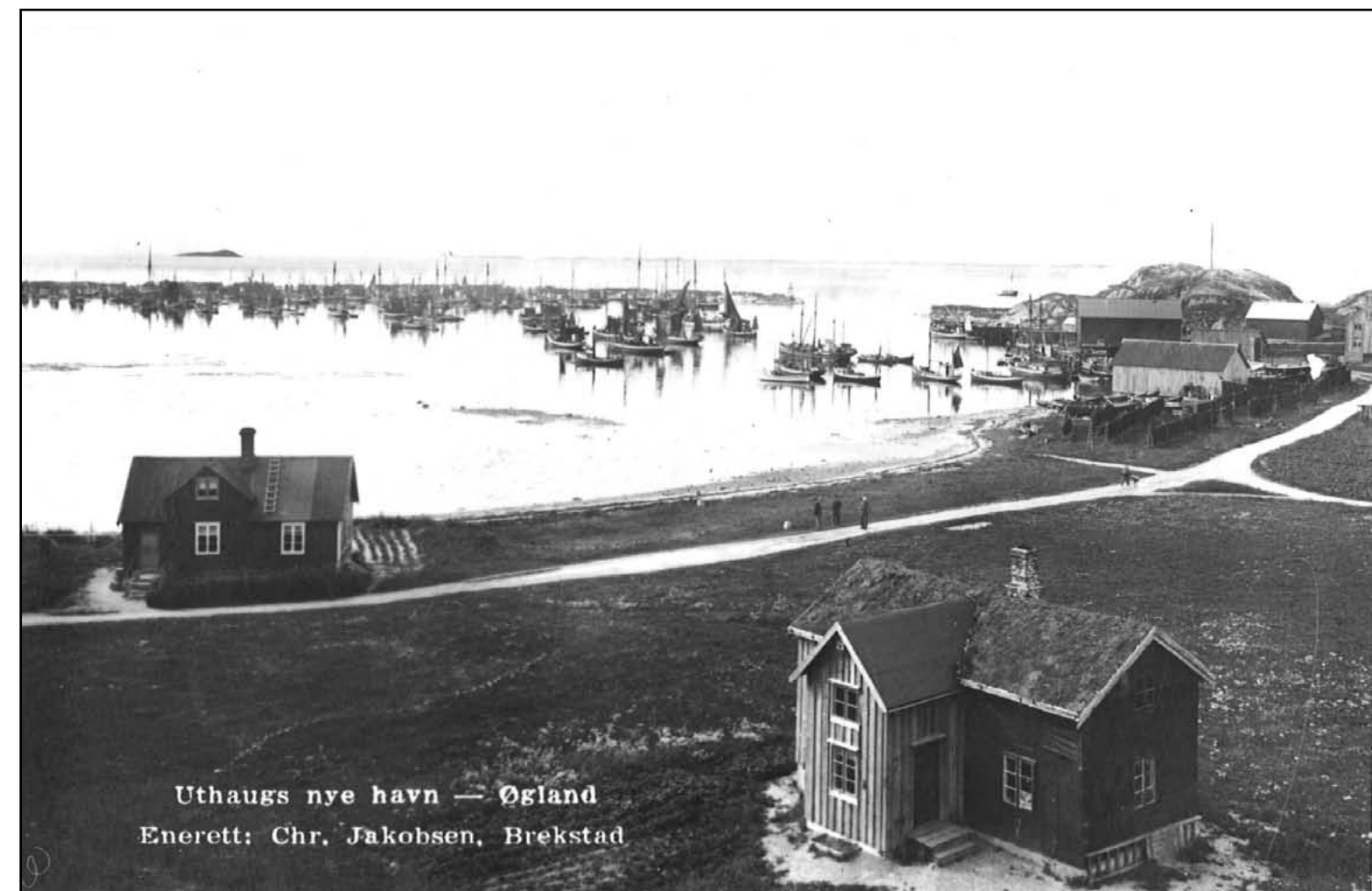
1905



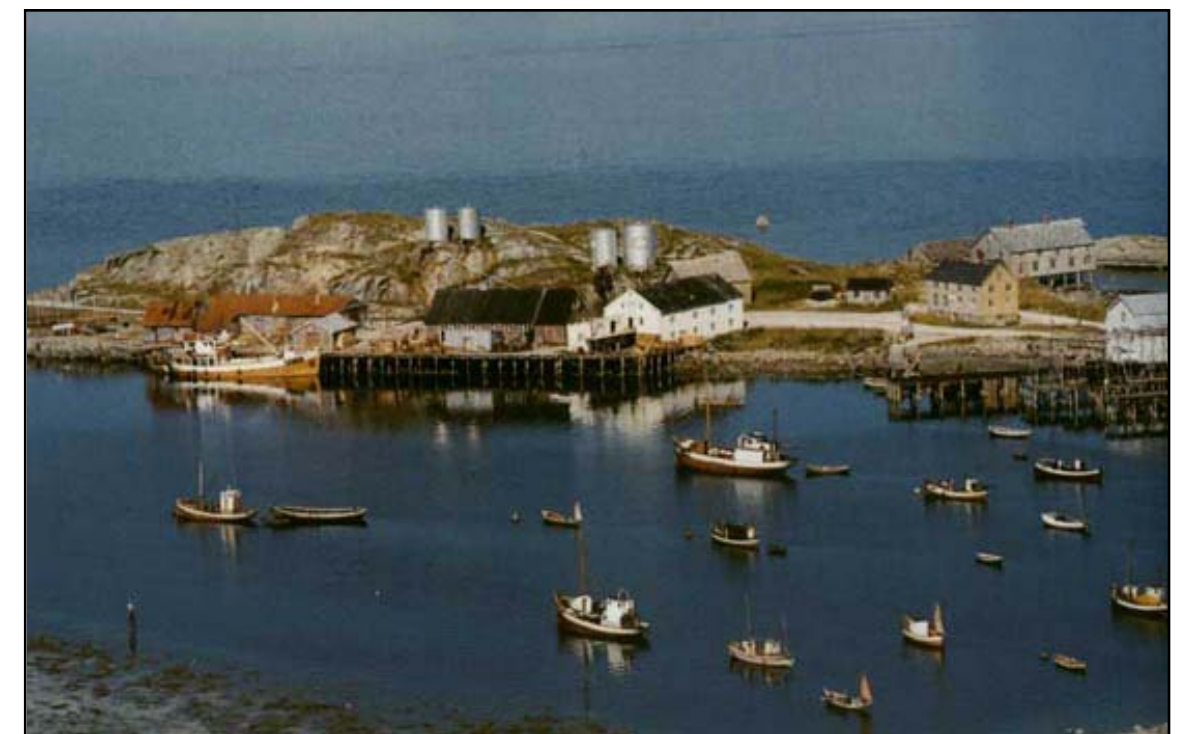
SJØHUS OG ALLMENNING PÅ EIDET, 1912
OG 1932 (OVER).



EIDET MELLOM GAMMEL OG NY HAVN I FØR OG ETTER 1924



HOLMHAUGEN 1950
OG 1960





Lenger vest ligger også et lite sjøhusmiljø ved og langs moloen. Som en vakker ramme om bassenget og en ytteravgrensning av tettstedet oppleves dette intuitivt som del av Uthaug kulturmiljø. Bygningene er imidlertid ikke gamle (40-80 år).

Det verneregulerte kulturmiljøet strekker seg fra Havnevegen til grendehuset *Bakarosen* med ett tyngdepunkt i aksen Uthaugsgården - grendehuset - Museumsnaustet og et annet i den vestligste del av Sjøgatas bebyggelse – hus som i dag stort sett fungerer som fritidshus.

Gjeldende status er kulturvernområde. Det ligger kulturminneinteresse i areal både over og under vann. Marinarkeologisk interesse knytter seg i dette tilfelle til havnebassenget og vika vest for dette.

Befolkning og næringsliv:

Virksomheter rundt havna: Grøntvedt Pelagic as, Uthaug sementstøperi as, Uthaug Fisk as, Forsvaret.

I stor grad antas folk dessuten å være sysselsatt på flystasjonen og på Brekstad, 5km unna. Skole ligger nå på Opphaug. For øvrig er Ørland godt forsynt med helsetjenester, barnehage og varetilbud. Sett over lengre tid er folketallet økt på Uthaug og er i dag ca. 600.

Samferdsel og miljø:

Kommunikasjonene er drastisk forbedret på relativt få år, noe som i en helt ny grad knytter Uthaug "til verden":

- 2 riksveiforbindelser til Trondheim (E6/NSB). Reisetid ca. 2 timer inkl. fergetid.
- Hurtigbåtforbindelse til Trondheim 6 ganger daglig. 1 times reisetid.
- Hurtigbåtforbindelse til Hitra / Kristiansund 4 ganger daglig. 2,5 times reisetid til Kristiansund.
- Rutefly fra Ørlandet 6 dager i uka til Gardermoen. Reisetid 75min.

Rullebanen på flystasjonen peker rett forbi Uthaug, vest for moloen, noe som gjør flystøy til et tema. Skillet mellom støysonene II og III går midt gjennom havna, parallelt med rullebanen.

Bygge- og anleggsmessige begrensninger:

Det er høyderestriksjoner i rullebanens forlengelse, som i et nærmere bestemt område vil gjøre det umulig å føre opp f.eks. høye verkstedhaller.

Det er ikke foretatt grunnundersøkelser, men det er antatt kort avstand til fjell med et ustabilt lag av løsmasse/mudder av varierende tykkelse.

Grunnundersøkelse vil måtte foretas for å avkare kostnadene ved å stabilisere forholdene og å fylle opp ny tomtgrunn.

2.2 Plan, vedtak og utviklingstendenser

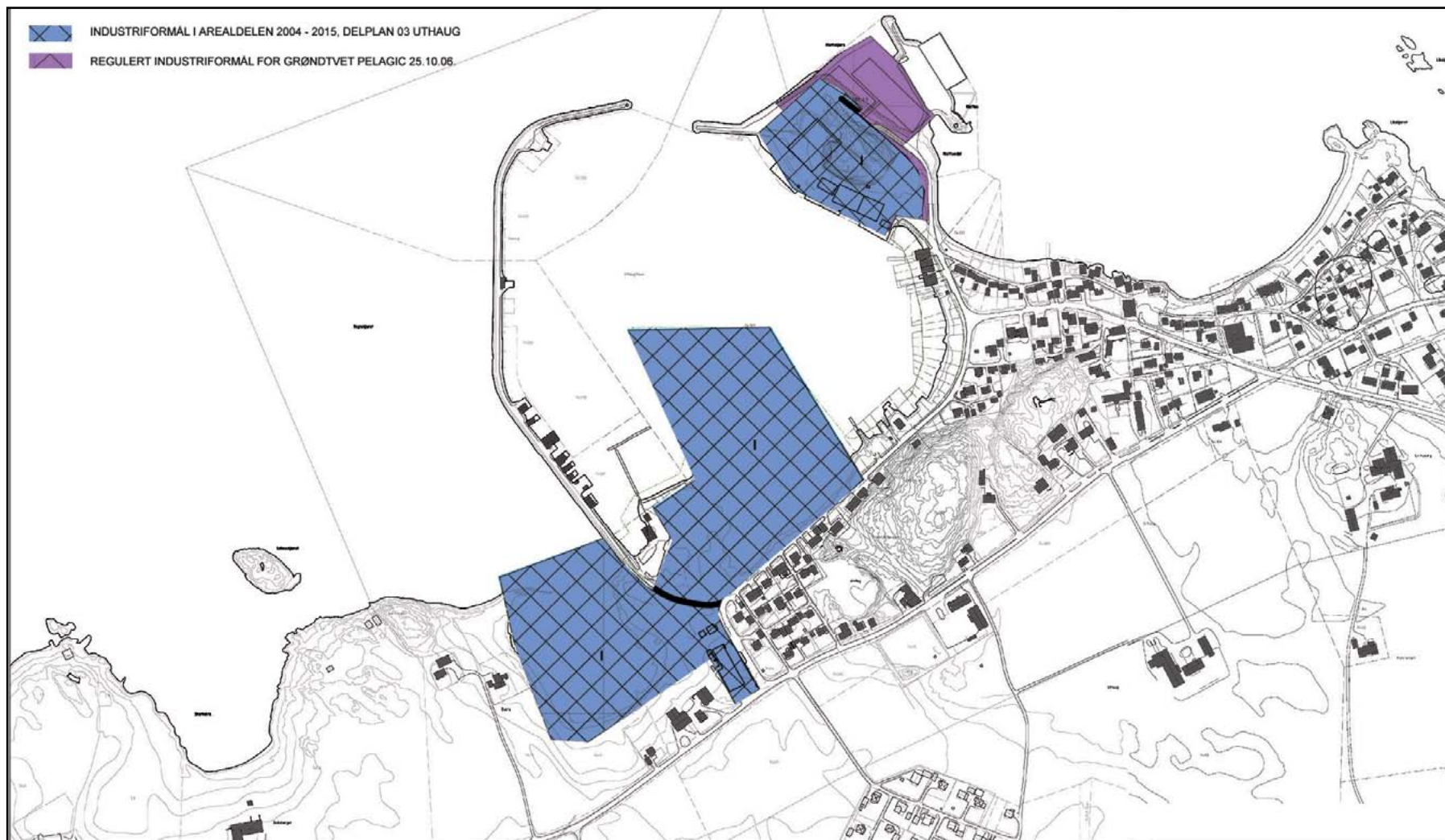
Revidert reguleringsplan ble godkjent i 1992. Denne ble tatt inn i delplanen (rutenett på delplanen).

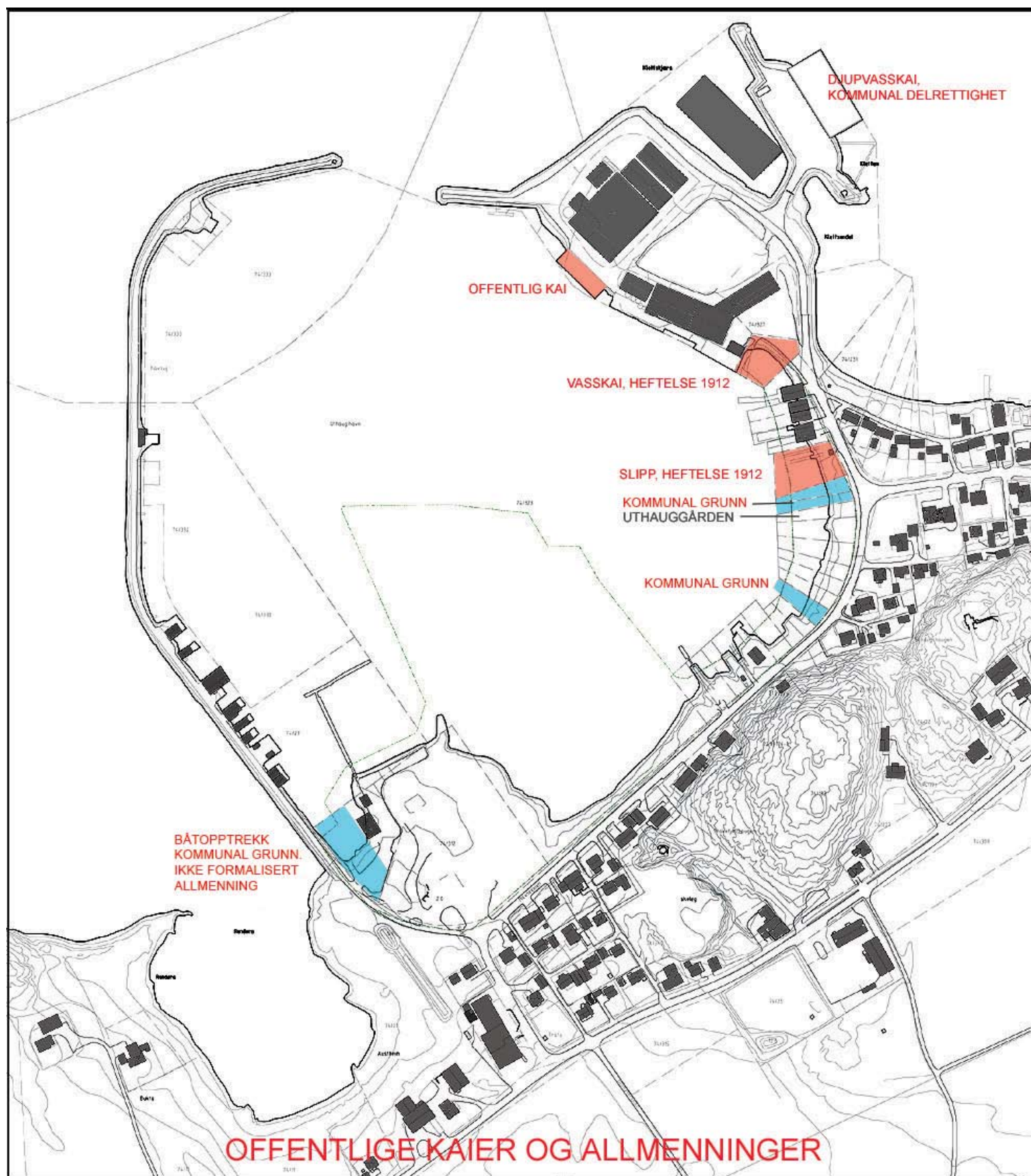
Som overalt ellers langs kysten har kystfisket blitt trengt tilbake til fordel for havgående flåte. Yrkesfiskemiljøet på Uthaug er derfor sterkt redusert over mange år. Industri og turisme har flere steder tatt over som sektorer der aktivitet og arbeidsplasser kan forventes.

Det øynes imidlertid en viss ny interesse for sjarkfiske.

Uthaug's kvaliteter som havn er så store at Ørland kommune ikke ønsker å gi slipp på de muligheter som ligger i fiske og foredling. Man ønsker å utnytte de fortrinn som knytter seg til området.

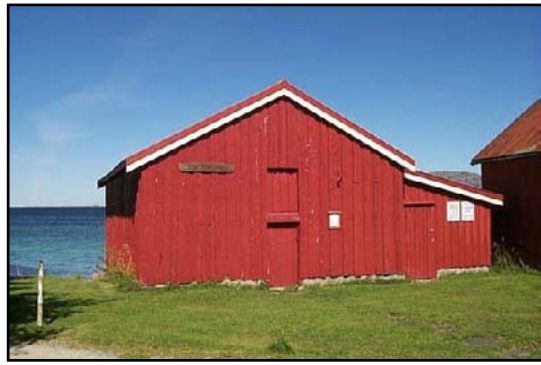
Kystverket vurderer en kraftig reduksjon i antall havner som har status som fiskerihavn, men ønsker også i fortsettelsen å satse på Uthaug som fiskerihavn.







GULDEIGBRYGGA VED "D"



MUSEUMSNAUSTET VED "B"

2.3 Stedsanalyse

ROM OG KNUTEPUNKT

To landskapsrom oppleves som viktigst: den gamle og den nye havna. Mindre romdannelser skapes på begge sider av tungen til Holmhaugen.

Disse romdannelsene har en ekstra betydning gjennom sammenhengen de har med den historiske strukturen i stedet.

I den vestre delen er opplevelsen av den nye havna som rom eller "sjø" sterkest. I den østre delen er det gaterom og gatevegger som er tydeligste

romtype. Begge er svært viktige for opplevelsen av Uthaug's identitet. Det store rommet i vest oppleves viktig fordi bassenget framtrer så tydelig som sted, og har en innramming med sjøhus på flere sider. I den østre delen oppleves gaterom og gatevegger som viktige fordi deres intimitet og menneskelige skala er uventet og står i bemerkelsesverdig kontrast til de mer grenseløse landskapsrommene både innafor og utafor tettstedet. I begge tilfelle handler dette om tydelig stedsidentitet.

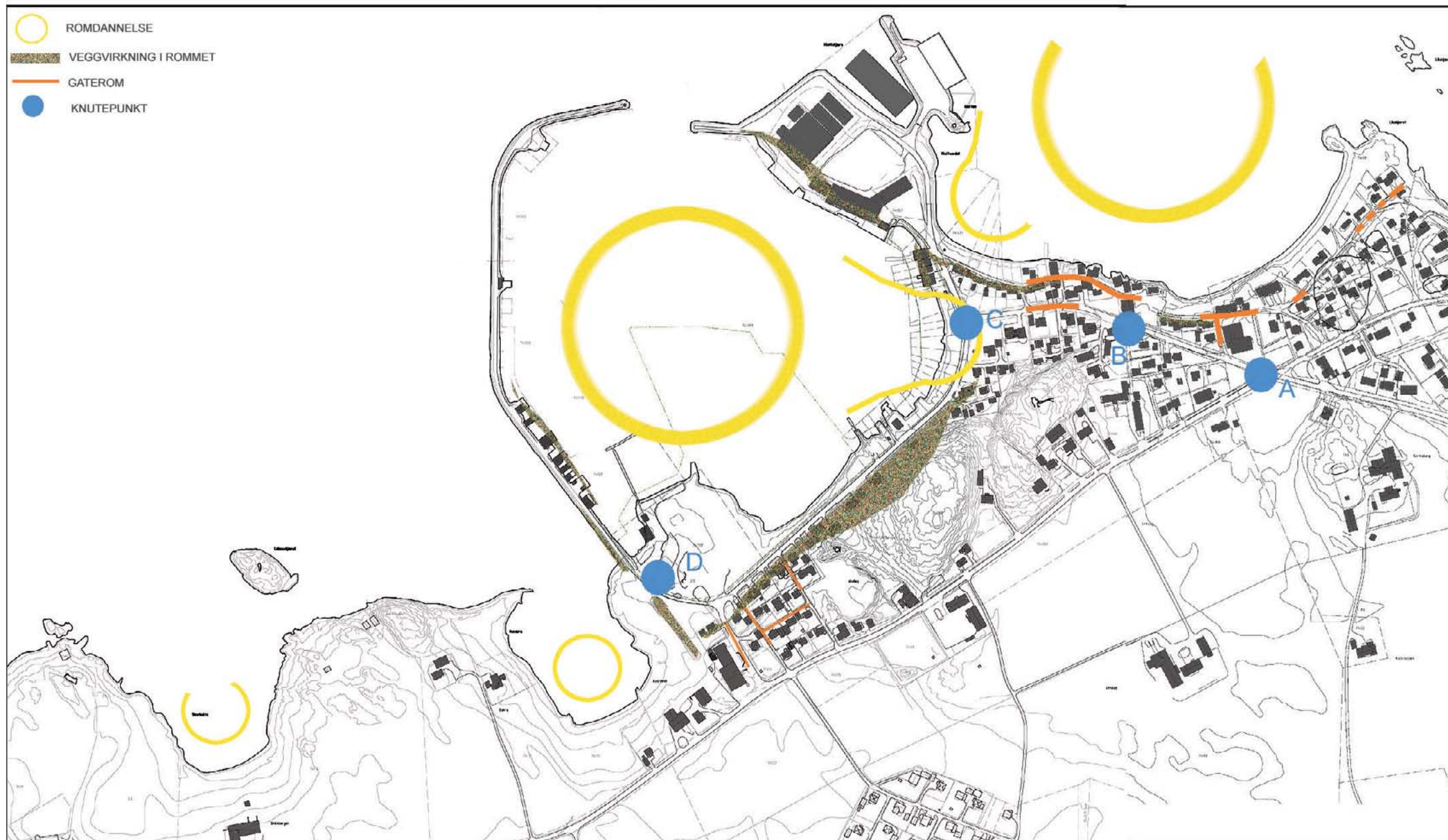
"Knutepunkt" er korsning eller klar inngang til noe nytt.

A: Vegkrysset og butikken danner en inngang til tettstedet. Dette er en møteplass der trafikk møtes til/fra 4 retninger.

B: Knutepunktet markerer kryss mellom kjørevegen inn i tettstedet og en "akse" som både Uthaugsgården, Bakarosen, starten på Sjøgata og Museumsnaustet ligger på. Aksen er ikke tydelig, men det ligger et potensiale i å opparbeide den klarere.

C: Uthaugsvegen møter Havnevegen ved stranda. Dette stedet oppfattes som et knutepunkt fordi tettstedet åpner seg mot havna, i kryss med veg til begge sider og strand-allmenning i front.

D: Stedet er "knutepunkt" fordi Havnevegen ender - mot Guldeigbrygga, båtopptrekk, moloen med sitt sjøhusmiljø og marina.





BEBYGGELSEN ÅPNER SEG:
SYNLIGHET MOT VEST



BEBYGGELSEN LUKKER SEG: SYNSVIDDEN STOPPER MOT
INDUSTRIBYGNINGER



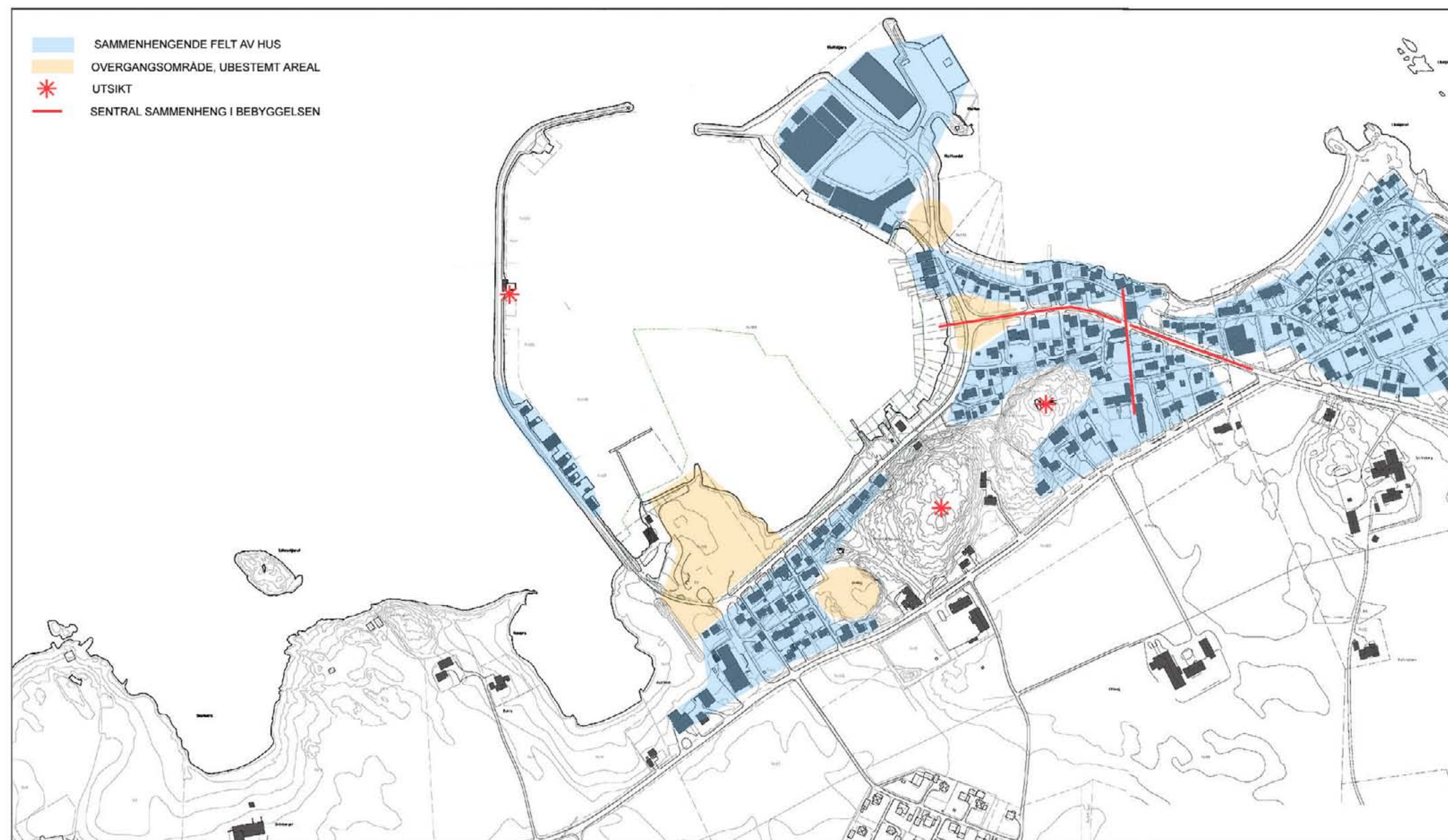
BEBYGGELSEN LUKKER SEG:
SYNSVIDDEN STOPPER MOT SJØHUSENE

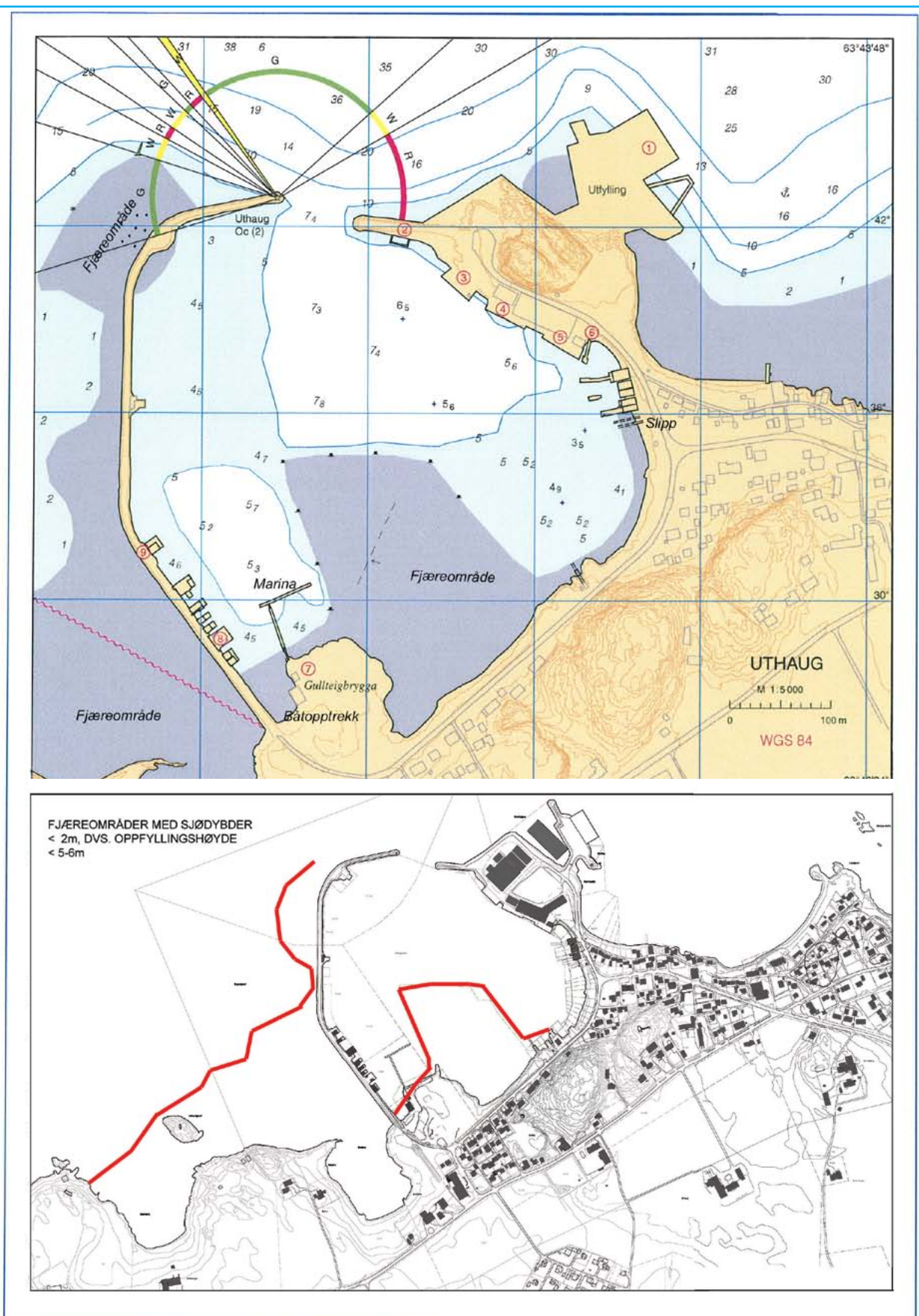
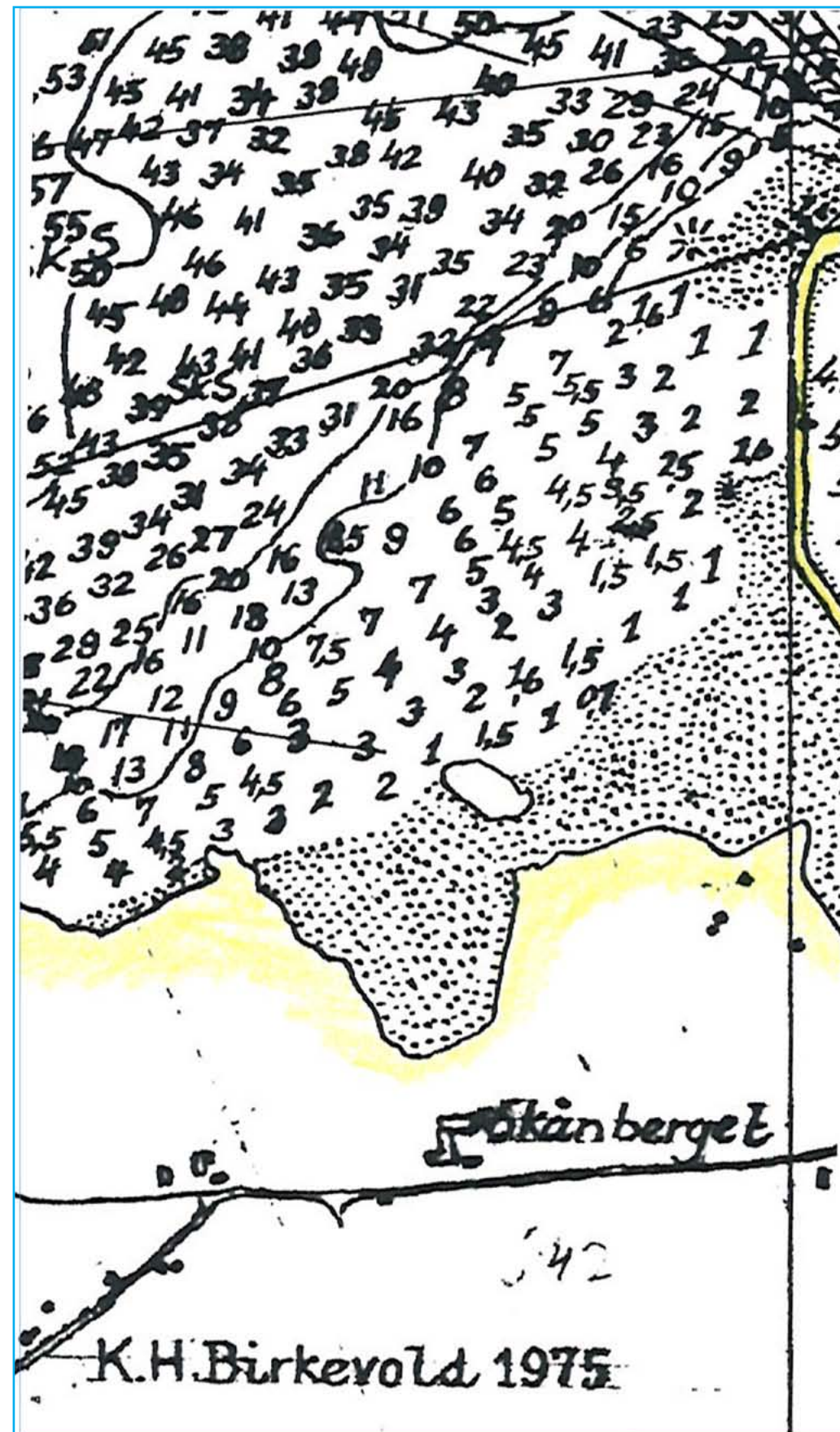
OMRÅDER OG SAMMENHENGER

Bebyggelsen danner grupperinger. Til sammen danner de tettstedet. De kan være knyttet sammen av knaus-er med krattskog eller med strand, eller de kan være skilt fra hverandre av mer intetsigende overgangs-områder. Knutepunktene C og D ligger i områder som er markert slik. Knutepunkt C ligger i den romlige åp-ninga mot havna, på den tangen som skiller den gamle og den nye havna. Området savner innhold. Her ligger kun et par skotthyllbaner.

Tangen var i tidligere tider helt sentral, med butikker, post, telefon og skole. (Dagens industri har mer privat karakter). Området ved stranda har ikke hatt mer bebyggelse tidligere, men stedet hadde "innhold" fordi båter ble trukket opp her, garn ble tørka osv. Overgangsområdet der knutepunkt D ligger er preget av skrot, brakkland og midlertidighet.

I forhold til dette prosjektet er overgangsområdet med knutepunkt C viktig. Et mulig utviklingsområde vil gripe inn i synsrommet slik det fortoner seg der tettstedet åpner seg mot vest. Men ettersom dette er det punk-tet/området der tettstedet Uthaug møter og knytter seg til havnebassenget, er det dessuten ikke sikkert det bør få være upåvirket av hva slags utbygging som foretas lenger vest. Området C må dermed ses i sam-menheng også i seinere faser av evt. planlegging.







SJØHUSENES TILKNYTNING
TIL HAVNA MED TREKAIER.

