

## SAKSFRAMLEGG

| Saksnr | Utvalg                         | Møtedato |
|--------|--------------------------------|----------|
|        | Kommunestyret - Ørland kommune |          |

### GODKJENNING AV ANLEGGSPPLAN - ØRLAND HOVEDLYSTASJON

#### Rådmannens innstilling

1. Ørland kommunestyre godkjenner anleggsplanen for bruk i 2016 forutsatt følgende tiltak blir beskrevet og gjennomført:
  - Før entreprenører engasjert av Forsvarsbygg belaster kommunale veger med 20 eller flere tungbiler på enekldager, skal det gjennomføres vurdering av behov for fartsreduserende tiltak og målinger av spor, jevnhet og bæreevne. Gjennomføring av fartsreduserende tiltak, målinger og eventuelt kostnader knyttet til unormalt mye slitasje på kommunalt vegnett som følge av den økte tungtrafikken, belastes Forsvarsbygg.
  - Slitasje på Fylkesvegnettet må overvåkes nøye. Slitasje ut over vegnormalene må straks utbedres.
  - Behov for tiltak for å sikre trygghet og sikkerhet til myke trafikanter må følges opp og vurderes fortløpende i anleggsperioden.
2. Før anleggsplanen kan benyttes for 2017 og senere år, må anleggsplanen oppdateres vedrørende trafikkavvikling, massetransport og driftstider. Det må legges ekstra vekt på vurdering av trafiksikkerhet for gående og syklende. Ørland kommune skal godkjenne denne oppdateringen.

#### Sakens bakgrunn og innhold

Krav om anleggsplan er forankret i reguleringsbestemmelsene for Ørland hovedflystasjon vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet den 10.08.2015. Følgende bestemmelser omtaler anleggsplan:

##### § 7 ANLEGGSPFASEN

###### 7.1 KRAV TIL DOKUMENTASJON

*Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om tiltak. Planen skal vise hvordan Miljøoppfølgingsplan for ytre miljø følges opp og herunder redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, renhold og støvdemping og støyforhold.*

###### 7.2 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

*7.2.1 Tiltakshaver skal utarbeide en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Planen skal godkjennes av kommune og vegeier.*

*Før igangsettingstillatelse kan gis skal alle punkter i planen som angjelder tiltaket være etablert.*

*Tiltak som er unntatt søknadsplikt, jfr. pbl §§ 20-4 og 20-7 kan ikke igangsettes før planen foreligger.*

Planen skal være godkjent av kommunen og veieier. Alle punkt i planen som gjelder tiltak skal være etablert før det kan gis igangsettingstillatelse for byggesøknader på Ørland hovedflystasjon. Heller ikke tiltak som er unntatt søknadsplikt, jfr. pbl §§ 20-4 og 20-7 kan igangsettes før planen foreligger.

Utbygging av Kampflybasen på Ørland Hovedflystasjon startet opp i 2014/2015 og vil pågå i ca 10 år med størst aktivitet de første 5 - 6 årene.

Anleggsplanen har en gjennomgang av behov for dagpendling og ukependling ut 2016. Denne viser et økt behov for pendling utover 2016. Spesielt gjelder dette ukependling som vil belaste Kystekspresen med 90-150 ukependlere 2.kvartal 2016. Dette kommer i tillegg til 15-40 dagpendlere.

Også ferje har en trafikkvekst på bakgrunn av persontrafikk tilsvarende for hurtigbåt. Trafikken på ferje er antatt å fordele seg på Flakk-Rørвик og Brekstad-Valset. Det oppgis at bemanningsøkning i Luftforsvaret kommer i tillegg. Det konkluderes med at «Den økte pendlingen vil kreve kapasitet både med bilfergene og hurtigbåten.»

For ferje vil det i tillegg til persontrafikk være en omfattende trafikk med byggematerialer i anleggsperioden, antatt opptil 15 store lastebiler/dag. I anleggsplanen står det:

*«Vi vil likevel tro at AtB må være forberedt på et økt press på fergestrekningen Valset – Brekstad, selv om det er kapasitet på fergestrekningen Flakk- Rørвик. Den tidligere planlagte utvidelsen i 2015 på sambandet Valset - Brekstad ville ha gitt en mer robust kapasitet og mulighet til å møte den økte etterspørselen uten for mange tilfeller med gjenstående biler.»*

Vedrørende perioden 2017-2018 står det:

*«...en ser med bekymring på at utvidelsen i sambandet Valset - Brekstad i 2015 ikke ble som planlagt, og at dagens ordning svekkes i 2017. Med dagens høye kapasitetsutnyttelse på dette sambandet og forventet trafikkutvikling både pga byggevirksomhet og befolkningsutvikling vil et redusert tilbud innebære et økende antall situasjonen med gjenstående biler – både tunge kjøretøyer og personbiler. Dette vil påføre både befolkningen og utbyggere til dels store belastninger.»*

For annen materialtransport står det at hovedtyngden av denne vil gå via hovedporten frem til byggeplass på flystasjonen. Noe masse og tilslagsmaterialer (tilslag til betong og asfalt) vil gå over Uthaugskaia.

For massetransport er det beskrevet at det ble igangsatt et arbeid for at steinmasser skulle tas fra Lerberen. Det står videre: «Gjenåpning av dette ble imidlertid stanset av kommunestyrets vedtak i desember 2014. Det er derfor lagt opp til at tilkjøring av masser er entreprenørenes ansvar.» Hovedtyngden av masser vil sannsynligvis komme nordfra og østfra og gå hovedvegene via rundkjøringen nord i Brekstad. Det kan også bli levert masser fra andre steder, f.eks. over Uthaugskaia.

Mengden masser for en del av anleggene på basen er listet opp i tabell. Listen er ikke komplett og mangler blant annet brannøvingsfelt og hangarområde i operativt område. I forhold til masstrasport i 2016 er det beskrevet:

*«Det ble i temarapporten anslått en toppbelastning på inntil 200 lastebiler med steinmasser pr dag i de 4- 5 mest hektiske måneder, og 70 – 120 lastebillass/dag i gjennomsnitt ellers frem til 2017. Med gjeldende anleggsomfang og -fremdrift vil massetransporten få et nær tilsvarende nivå.»*

Det er beskrevet et gjennomført tiltak i forbindelse med massetransport:

*«Anleggstrafikk forbi Hårberg skole. Forsvarsbygg, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Ørland kommune har allerede tatt tak i denne problemstillingen. Statens vegvesen som vegmyndighet har høsten 2015 vedtatt nedsatt fartsgrense med fartshumper forbi Hårberg skole. Både støy og sikkerhet var motivet for dette, og ble foreslått av Forsvarsbygg i MOP. Skilting er gjennomført i uke 5, 2016, og fartsdempende tiltak gjennomføres når værforholdene tillater asfaltering.»*

Øvrige tiltak for anleggsfasen er:

*«Informasjon om større endringer i transportsituasjonen. Informasjon til kommune og fergeselskaper. Dette skjer gjennom møter med Sør-Trøndelag fylkeskommune, ved uttalelser til konkrete saker og egne notater til STFK. Forsvarsbygg følger opp når det skjer endringer og det ellers er nødvendig.»*

Det er også planlagt enkelte tiltak, men dette inkluderer ingen fysiske tiltak vegnettet. I tillegg til informasjon og oppfølging fra Statens vegvesen, er det mest konkrete: *«Opplegg for å sikre at entreprenørenes sjåførere kjenner til tidspunkter for skolebarnstrafikk ved skolestart og -slutt og tar hensyn til dette.»*

### **Folkehelsevurdering**

Trafikk og transport har stor betydning for folkehelse. Betydningen av å opprettholde bevegelsesfriheten med ferje og hurtigbåt berører alle. Dette samme gjelder på vegnettet lokalt. Spesielt sikkerhet og trygghet for barn og ungdom som gående og syklende vil bli påvirket av den økte trafikken langs veien.

### **Administrasjonens vurdering**

Trafikkveksten 2.kvartal på hurtigbåt er bekymringsfull med hensyn på kapasitet. Dette sammenfaller med normale høytrafikkperioder da mai måned typisk kan ha 30% mer trafikk Brekstad-Trondheim enn januar måned. I KU Transport datert 10.01.2014 er det lagt til grunn en trafikkmengde på 137 000 passasjerer Brekstad-Trondheim. Dette er sammenfallende med grunnlaget for nytt anbud hurtigbåt som startet i 2014. I 2014 var virkelig trafikk Trondheim-Brekstad 194 000. I 2015 var det trafikkvekst på 7-8%. Anleggsplanen beskriver en ytterligere vekst i 2016 som i stor grad sammenfaller med eksisterende trafikktopper. En trafikkvekst på 7-8% medfører en økt billettinntekt på over 2 millioner. Som følge av den beskrevne trafikkveksten vedtok Fylkesutvalget så sent som 1.3.2016 tiltak for å ta hensyn til trafikkveksten. Tiltaket på kort sikt består av innføring av et bestillingssystem og to millioner for å kunne benytte Ladejarl i stedet for Trondheimsfjord 1 på avgang 14:45 fra Trondheim på fredag med retur fra Brekstad 15:55. Tiltaket er ikke knyttet opp mot de økte billettinntekter, men må bevilges gjennom revidert budsjett. På

lengre sikt, sannsynligvis i løpet av andre halvår 2017, er det satt av en ramme på 5,5 millioner til å bytte ut Trondheimsfjord 1 med en større båt på 180 passasjerer på alle avgangene som i dag trafikkeres med denne båten.

Brekstad-Valset har høyere kapasitetsutnyttelse enn Flakk-Rørvik, selv etter justering til toferjesamband på Brekstad-Valset og reduksjon til treferjesamband kun mandag og søndag på Flakk-Rørvik. Årlig trafikkvekst for Brekstad-Valset var på 6-7% både i 2014 og 2015. Dette medfører årlig en økt billettinntekt på i underkant av 1 million kroner. I 2017 ligger det an til kapasitetsreduksjon når de 2 ferjer erstattes med en. Allerede i Handlingsprogram samferdsel 2016-19 vedtatt i desember 2015 er det beskrevet at «Fylkesrådmannen vil legge fram en egen sak til politisk behandling så snart alternative løsningsforslag foreligger.» Gjennom møter mellom AtB, Ørland kommune, Luftforsvaret og Forsvarsbygg er vi gjort kjent med at AtB har utarbeidet konkrete løsningsforslag. Også i Samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 vedtatt mars 2016 er det beskrevet «I perioden 2017-2018 vil sambandet med inngått kontrakt få mindre kapasitet enn i dag. Kapasiteten i denne perioden bør forbedres.» Per dags dato er det enda ikke lagt frem noen sak i fylkeskommunen om kapasitetsutvidelse for Brekstad-Valset 2017-2018.

Anleggsplanen og MOP beskriver behov for løpende overvåkning av trafikksituasjonen. En ser nå at behovet for kapasitetsutvidelse både for hurtigbåt og ferje er godt dokumentert. Trafikkveksten medfører også til dels stor økning i inntekter. Likevel er det vanskelig å få tilstrekkelig utvidelse av kapasitet.

For trafikk lokalt på vegene i Ørland er det også vanskelig å få gjennomført tiltak som følge av trafikkveksten. Spesielt er utviklingen bekymringsfull for gående og syklende. Anleggsplanen skal i henhold til reguleringsbestemmelsene for Ørland hovedflystasjon beskrive trafiksikkerhet for gående og syklende. Også i MOP er det beskrevet som tiltak at «Hensynet til myke trafikanter skal ivaretas.» Det er lite i anleggsplanen som knyttes til tiltak for gående og syklende.

I ROS analysen som ble gjort i forbindelse med reguleringsplanen er «56. Trafikkulykke i anleggsperioden» vurdert som oransje. Samtidig er vegnettet benyttet av entreprenørene til Forsvarsbygg et offentlig vegnett og alle kan benytte seg av dette. Det er vanskelig å få ansvarliggjort noen til å gjøre fysiske tiltak.

Ørland kommune har mottatt kopi av uttalelsen fra Statens vegvesen vedrørende anleggsplanen. Her står det:

*«-Hvis de årlige spor og jevnhetsmålingene våre viser unormalt mye slitasje, som følge av den økte tungtrafikken i området, må FB påregne å bekoste utbedring av dette. Da vil vi be om ekstra asfaltering når/hvis behovet tilsier dette.*

*Ut over dette vil vegloven gjelde, vi tenker da særlig på §57 om tilsmussing, og §58 om at vegmyndighetene kan utbedre brudd på §57 for ansvarliges kostnad.»*

Slitasje på vegene vil kunne bli et problem. Spor i vegbanen vil kunne medføre lavere friksjon for kjørende og det vil samle seg vann som vil kunne sprute på gående og syklende når de passerer. Tilstanden på vegnettet vil påvirke både trafiksikkerhet, trygghet, komfort og fremkommelighet for gående, syklende og kjørende. Det vil derfor være viktig at dette følges nøye opp og at en ikke risikerer situasjoner der vegnettet driftes og vedlikeholdes

som om det var normal trafikk, men der massetransport og annen økt trafikk medfører unormalt høy slitasje. Dette gjelder både kommunalt vegnett og fylkesvegnett.

Kommunen gjennomfører normalt ikke kontroll av slitasje. Kostnader til målinger av slitasje og bæreevne samt tiltak på kommunalt vegnett ved unormalt høyt bruk, må belastes den som er ansvarlig for dette.

Vedlegg:

1 Anleggsplan revidert 07.03.2016