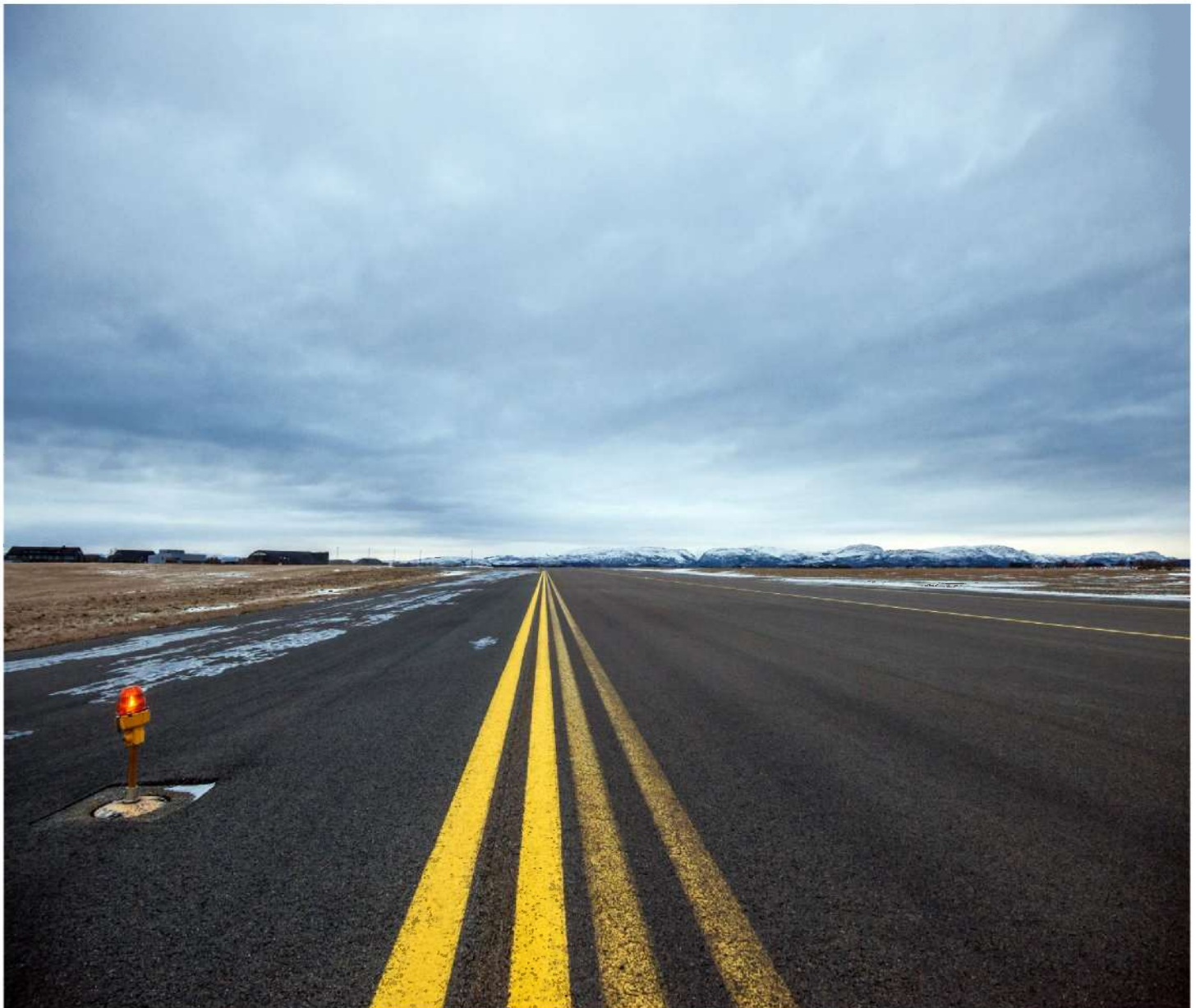


REGULERINGSPLAN FOR ØRLAND HOVEDFLYSTASJON.

PLANBESKRIVELSE MED
KONSEKVENsutREDNING.
TILLEGSNOTAT NR 09 OM
RESTRIKSJONSSONER

29.04.2014

Forsvarsbygg kampflybase



Innhold

1		
1	Innledning	5
2	Støy	6
	2.1 Arealbruk i støysoner – ekvivalent støynivå	6
	2.2 Soner hvor opphold medfører risiko for hørselskade	6
3	Flyoperative anlegg	7
	3.1 Hinderrestriksjoner er gitt av regelverk (Luftfartstilsynet, 2006).	7
	3.2 Føringer fra Luftoperativt inspektorat	11
4	Andre militære anlegg	12
5	Kulturmiljø	14
6	Naturmiljø	15

1 Innledning

Foreliggende notat omhandler restriksjonssoner for arealbruk knyttet til forslag til reguleringsplan for Ørland hovedflystasjon.

Planforslaget medfører restriksjoner knyttet til arealbruk i

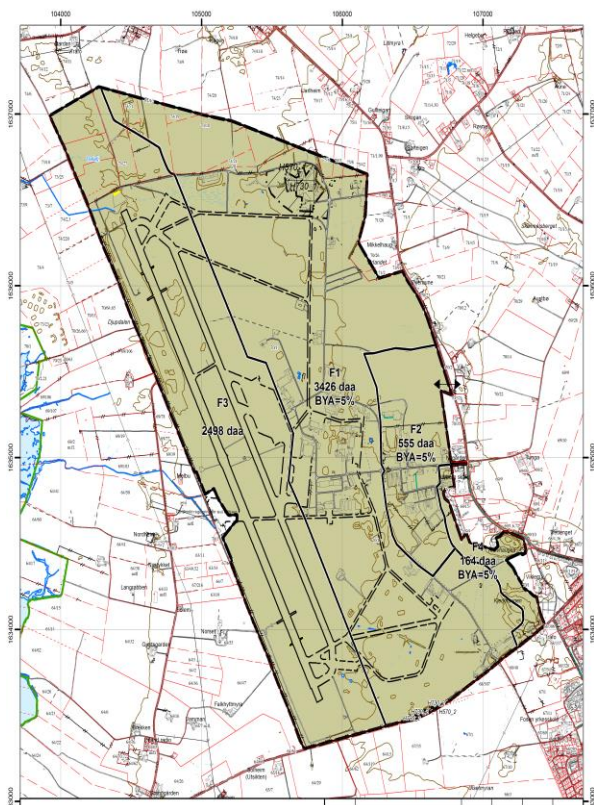
- Støysoner
- Områder som berøres av flyoperative restriksjonsflater
- Restriksjonssoner knyttet til spesielle militære anlegg
- Andre restriksjoner

All omtale av restriksjonssoner er i dette notatet basert på reguleringsplanens forslag om 600 m forlengelse av dagens rullebane og at jagerflyaktiviteten innrettes i henhold til flymønstre, alternativ 2 slik det er beskrevet i planforslaget.

De ulike restriksjonene er omtalt i innsendt planbeskrivelse og i de respektive temarapporter, men er ikke omtalt samlet i planbeskrivelsen. Dette notatet bygger på en gjennomgang av restriksjonene gjort i møte mellom Ørland kommune og Forsvarsbygg den 20. mars 2014.

De restriksjonssoner som skal eller kan innarbeides i kommuneplanens arealdel og i andre aktuelle reguleringsplaner sendes Ørland kommune etter hvert som de er endelig fastsatt i SOSI-format.

Det er knyttet restriksjoner til arealbruken nær Ørland flystasjon også med dagens bruk; arealbruk i støysoner, arealbruk knyttet til flyoperative flater, og restriksjonssoner knyttet til militære anlegg utenfor innenfor og utenfor basen. Eksisterende restriksjonssoner knyttet til militære anlegg er avmerket på gjeldende kommuneplan, arealdelen. Eksisterende restriksjoner videreføres eller utvides slik det omtales i foreliggende notat.



Figur 1-1 Plankart. Forslag til reguleringsplan for Ørland hovedflystasjon.

2 Støy

2.1 Arealbruk i støysoner – ekvivalent støynivå

Det er utarbeidet støysonekart for ekvivalent støynivå uttrykt ved parameteren L_{den} (lydnivå dag-kveld-natt). Dette deler berørte arealer inn i to soner:

- Rød støyzone - $L_{den} \geq 62$ dBA.
- Gul støyzone - $52 \text{ dBA} \leq L_{den} < 62$ dBA

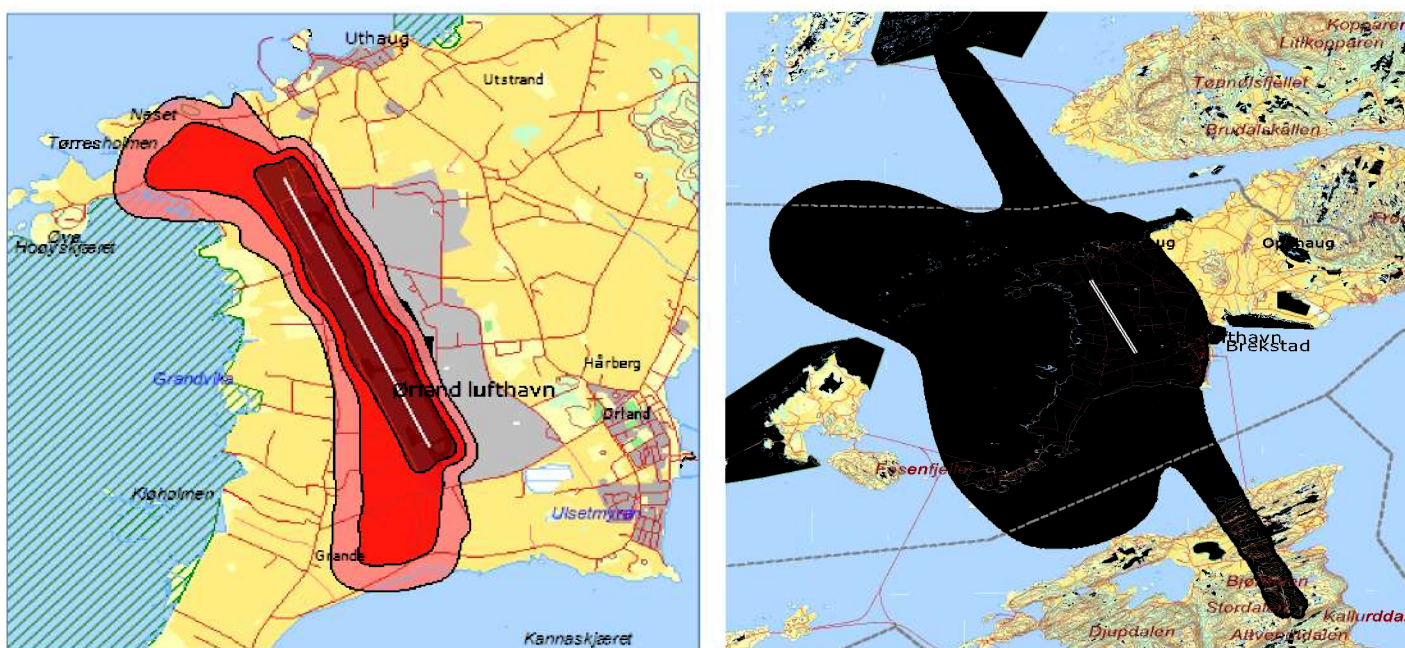
Disse sonene følger retningslinje T-1442 fra Miljøverndepartementets om arealbruk i støysoner.

For ny bebyggelse skal innendørs lydnivå tilfredsstillende lydklasse C i NS 8175:2012. For å oppnå dette anbefales ikke tillatt å oppføre ny støymfintlig bebyggelse i rød støyzone. Kommune må imidlertid selv fastsette bestemmelser om dette i den enkelte reguleringsplan eller i kommuneplanens arealdel.

2.2 Soner hvor opphold medfører risiko for hørselskade

Utenfor Ørland hovedflystasjon vil det være arealer som må varsles som fareområder. Dette er overflygningssoner knyttet til de traseer som blir fastlagt som ut- og innflyvningssoner. I disse kan opphold innebære risiko for hørselskade uten bruk av verneutstyr. Faresonene må innarbeides i kommuneplanen. Det er utarbeidet kart som viser maksimalt flystøynivå (MFN) ved flyving i henhold til flymønster, alternativ 2. Støysonen er angitt for MFN fra 110 dBA i intervall på 5 dB. Opphold i denne støysonen og soner med høyere nivå frarådes. Disse sonene bør varslet i terrenget, slik at enhver som beveger seg langs veg, privat eller offentlig, blir varslet.

Ref: Temarapport Arealbruk, lokal og regional utvikling.



Figur 2-1 Støysoner tilknyttet flymønster alternativ 2. Til høyre ekvivalent støynivå, til venstre maksimalt støynivå

3 Flyoperative anlegg

3.1 Hinderrestriksjoner er gitt av regelverk (Luftfartstilsynet, 2006).

Bestemmelser for sivil luftfart (BSL) gjelder også for Ørland hovedflystasjon siden det også pågår samtidig sivil luftfart. BSL er strengere enn andre aktuelle bestemmelser for militære flyplasser.

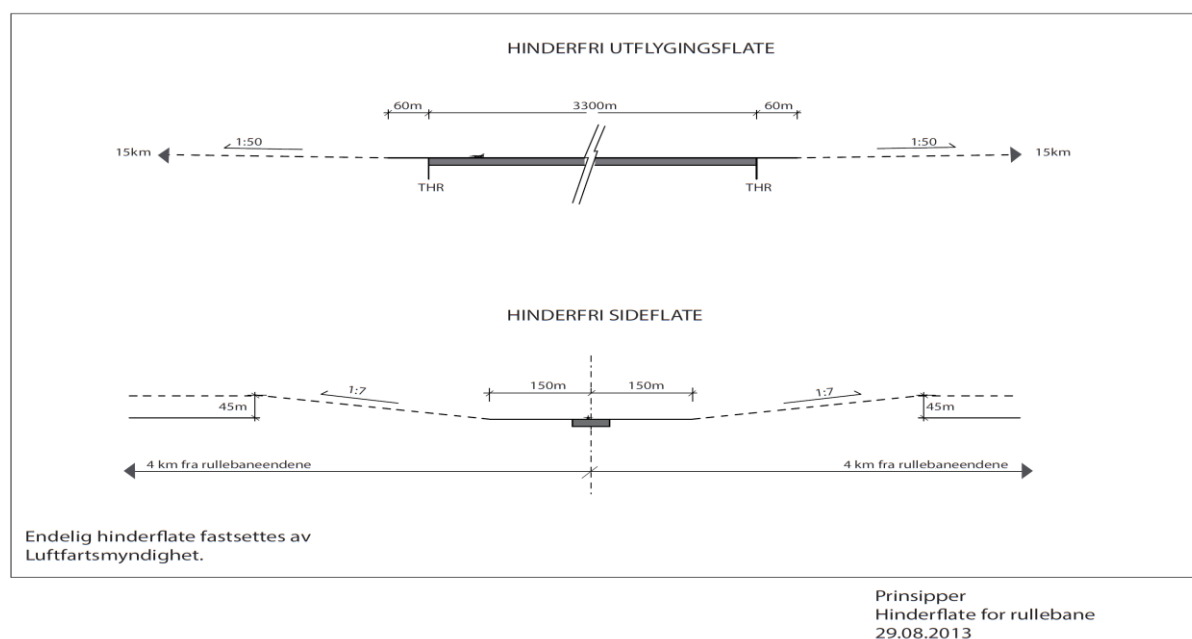
Prinsippet er at sikre flyoperative forhold medfører krav til hinderfrie flater. De hinderfrie flatene er absolutte i inn- og utflyvningssonene, og ingen hindre tillates å bryte planet. Hindre som bryter andre deler av flaten vurderes og kan tillates med merking dersom dette gir tilfredsstillende sikkerhet (f.eks. terrengformasjoner). De hinderfrie flater skal også sikre sirkling rundt flyplassen. Det skal også innarbeides sikkerhetszoner rundt radionavigasjonshjelpemidlene.

Det er vanligvis AVINOR som utarbeider forslag restriksjonsplan for hver enkelt flyplass. Dette kan skje etter at endelig rullebanelengde er fastsatt. Restriksjonsplanen bygger på BSL, med følgende hovedprinsipper:

Innenfor en avstand på 150 m fra rullebanens senterlinje må terrenget være flatt. Utenfor dette stiger et restriksjonsplan med en helning på 1:7 inntil en høyde på 45 m høyere enn rullebanen. Derfra er restriksjonsplanet flatt i en radius på 4 km fra rullebaneendene. Ingen bygg eller anlegg tillates å bryte restriksjonsplanet.

I lengderetningen må rullebanen være flat i hele rullebanens lengde + 60 m i hver ende. Herfra stiger restriksjonsplanet med en helning på 1:50 i en avstand på 15 km fra rullebanens endepunkt.

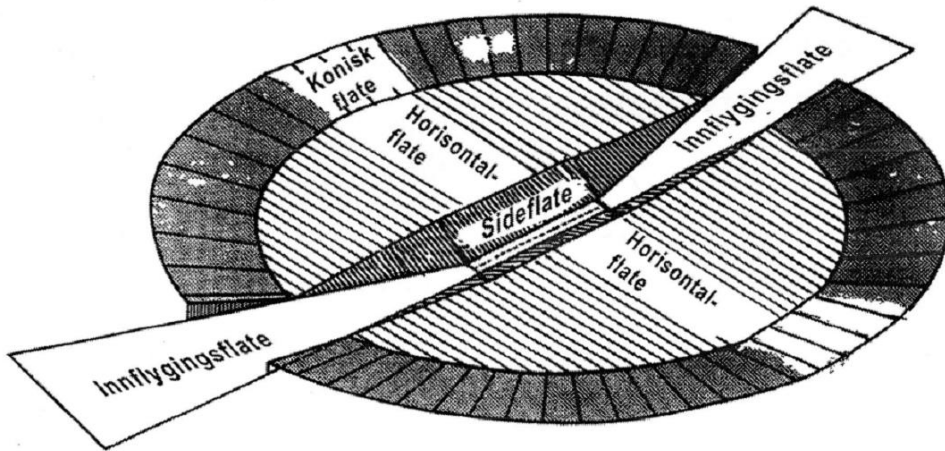
REF: Temarapport Arealbruk, regional og lokal utvikling



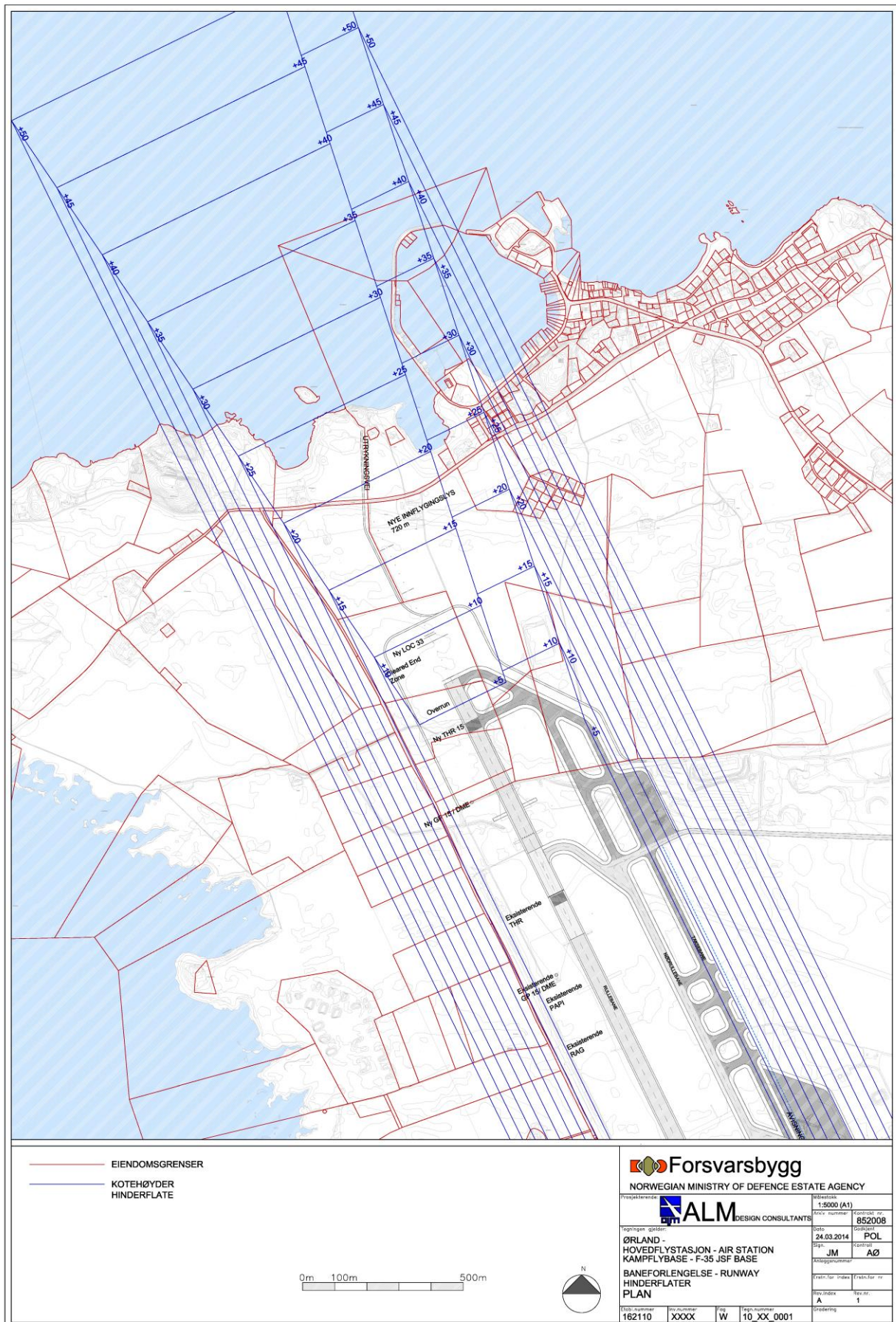
Figur 3-1 Prinsipper for fastsettelse av flyoperative hinderflater (BSL)

I figur 3-2 neste side vises de ulike hinderflater prinsipielt. Inntil fastsatt restriksjonsplan fra Samferdselsdepartementet foreligger må de restriksjonsflater som fremgår av figur 3-1, 3-3 og 3-4 legges til grunn i alle arealplaner utenfor Ørland hovedflystasjon. De angitte kotehøyder i figur 3-3 og 3-4 er høyde over havet.

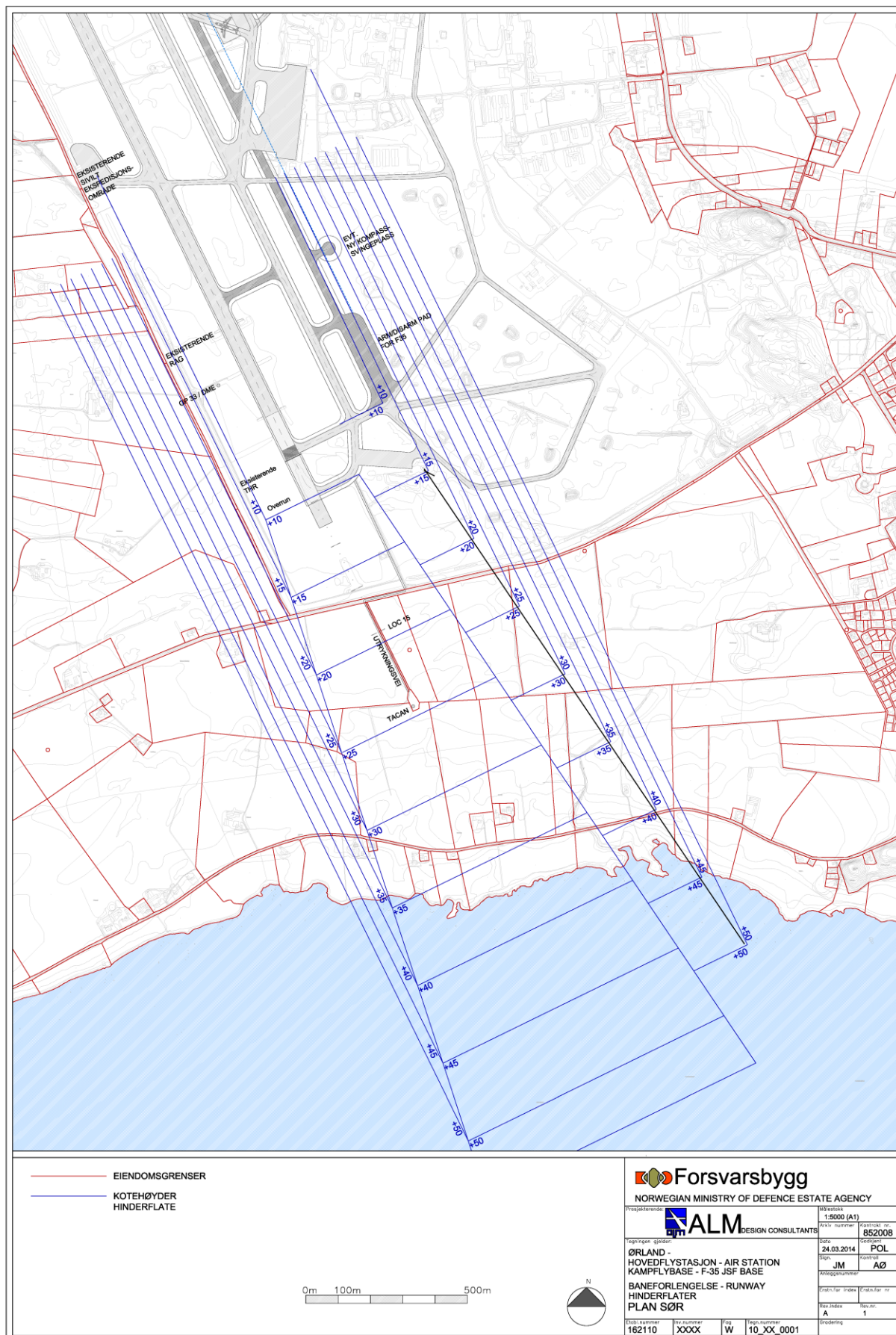
SOSI – filer og DWG filer for de viste flater i figur 3-3 og 3-4 er oversendt Ørland kommune separat.



Figur 3-2 prinsippkisse hinderflater tilknyttet flyoperative arealer.



Figur 3-3 Hinderflater tilknyttet flyoperative arealer i nord



Figur 3-4 Hinderflater tilknyttet flyoperative arealer i syd

3.2 Føringer fra Luftoperativt inspektorat

Føringer fra Luftoperativt inspektorat (LOI) sier at eventuelle vindturbiner må plasseres mer enn 25 km fra ØHF.

REF: Planbeskrivelsen kap 4.5

Restriksjonen gjelder vindmøller som kan forstyrre radarsignaler knyttet til luftrommet over Ørland hovedflystasjon.

4 Andre militære anlegg

I forbindelse med militære anlegg i nord vil det bli pålagt en sikkerhetszone som omfatter landbruksarealer utenfor planområdet. Denne er fastsatt som følge av sikkerhetsmessige vurderinger. I utgangspunktet omfatter denne en sone hvor det ikke tillates oppført ny bebyggelse. Den ytre del av zonen er imidlertid en vurderingszone, hvor bygg kan tillates etter en spesifikk vurdering av forsvaret. Ferdsløse tilknyttet drift av landbrukseiendommene vil være tillatt.

Zonen fremgår av kartet neste side.

Ref til innsendt planmateriale: Temarapport Arealbruk, lokal og regional utvikling.

I møtet mellom Ørland kommune og Forsvarsbygg 10.febr. 2014 ble det etterspurt en nærmere begrunnelse for arealbehovet i nord. Dette utdypes nedenfor (som beskrevet i tilleggsnotat nr 1.):

Arealbehovet er et resultat av flere enkeltbehov:

1. Rullebaneforlengelse på 600 m med tilhørende sekundærbaneanlegg.
2. Nytt og supplerende anlegg for våpenhåndtering.
3. Unngå sivile «arealkiler» inn i militært område.
4. Behov for effektiv teknisk overvåkning av perimetersikringen (gjerdesonen) tilsier mest mulig rette gjerdelinjer.

Rullebaneforlengelsen alene inkl nødvendige sidearealer gir avgrensingen i nordvest.

Nytt anlegg for ammunisjons håndtering krever sikkerhetszoner. De lovmessig krav til lagring av ekslosjonsfarlige stoff er gitt i Forskrift av 26.juni 2002 om håndtering av eksplosjonsfarlig stoff (Forskrift om eksplosjonsfarlig stoff). Forsvaret følger de bestemmelser som er av betydning for sikkerheten til våre omgivelser. Storulykkeforskriften stiller krav til risikovurdering ved lagring av materiell som kan medføre ulykker med større konsekvenser. Forskriften er hjemlet i Brann og eksplosjonsloven. Beregning av utstrekning av sikringssonene rundt lager som inneholder eksplosjonsfarlig stoff og avstandskrav til ulike installasjoner, type bebyggelse etc. er gitt i forskriftens §7-3.

Det er Forsvaret ved FLO/Feller/AMS som utfører beregning av sikringssonene basert på akseptert risiko. Risiko og sikringszoner beregnes ved hjelp av analyseverktøyet AMRISK.

Det er krav til sikringszoner til alle eksisterende og nye fasiliteter inne på basen hvor det håndteres ammunisjon. I fra det nordligste bygget på basen er det en minimumsavstand på 270 meter til nytt lager. Dvs. avstanden fra nytt lager til dette bygget er 270 meter. Fra det nye lageret er det krav om en avstand i en radius av 400-500 m fra anlegget hvor det ikke kan oppføres sivile anlegg beregnet for varig opphold – herunder også rullebanen. Det gjelder tilsvarende restriksjoner i forhold til andre militære anlegg, men med forskjellige krav til sikringsavstander avhengig av type installasjon og tilstedeværelse av personell.

I tillegg til denne zonen vil det være en utvidet sone hvor det ikke tillates forsamlingslokaler, sykehus, skoler, barnehager eller handelssenter etc.

Flere plasseringer av det nye våpenhåndteringsanlegget har vært vurdert, og den foreslåtte plassering øst for rullebaneforlengelsen er den som ikke vil være i konflikt med eksisterende og nye bygg og anlegg hverken utenfor eller innenfor gjerdet. I retning mot vest kommer forlengelse av rullebane med tilhørende taksebaner og opplastingsplattformer. Det nye våpenhåndteringsanlegget kan ikke plasseres nærmere dette enn det som er foreslått. Mot øst ligger boliger som må ha tilfredsstillende avstand til anlegget, og derfor er forskyvning mot øst eller sørøst ikke aktuelt. Nedgraving av anlegget vil heller ikke endre på sikkerhetsavstandene. Den valgte plassering er derfor optimal både i forhold til minsteavstander mellom militære våpenhåndteringsanlegg og sikkerhetsavstander til sivile funksjoner.

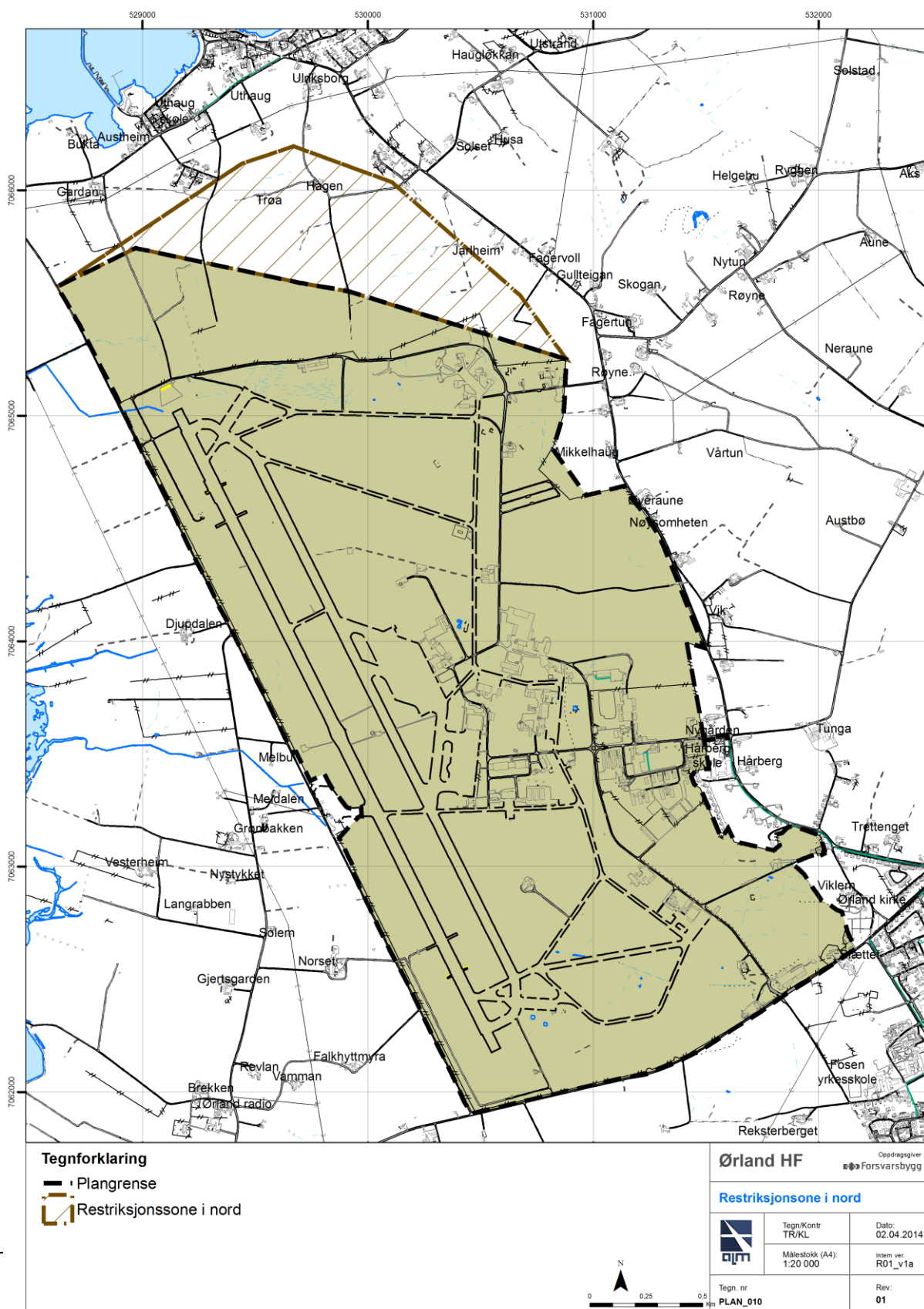
Arealarrangering rundt de militære anlegg kunne teoretisk vært gjort med avgrensning bare av helt nødvendig areal rundt anleggene. Det ville ha gitt store «arealkiler» inn mellom disse anleggene, hvilket er uforenlig med behovet for langsiktig kontroll med sivil bruk av og ferdsløse i områdene tett på de militære anleggene. Det er derfor valgt en løsning

Forsvarets Kampflybase – reguleringsplan med konsekvensutredning

Tilleggsnotat nr 09– restriksjonssoner tilknyttet Ørland Hovedflystasjon

hvor ikke bebygde arealer mellom de militære anlegg skal erverves av Forsvarsbygg, men fortsatt kan dyrkes som i dag med adgangskontroll til arealene.

Ørland flystasjon får funksjon som Norges kampflybase med en helt ny flytype. Dette stiller nye krav til sikkerhet, med behov for effektiv teknisk overvåking av gjerdelinjen. Det er behov for lengst mulige strekk i rette linjer. Derfor oppstår også et mindre areal som kan avhendes helt i nord øst. Gjerdet vil bli plassert noe innenfor eiendomsgrensen for å beholde full driftskontroll på begge sider av gjerdet.

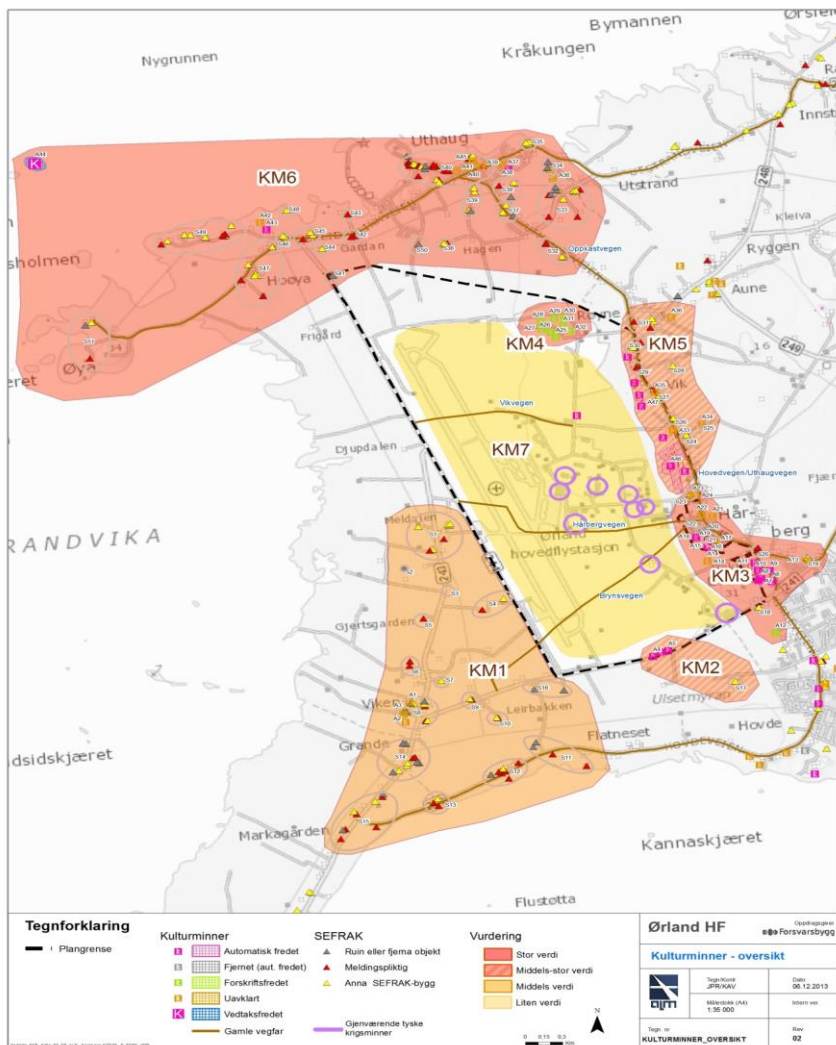


5 Kulturmiljø

Temautredningen for kulturminner og kulturmiljø omfatter 7 ulike kulturmiljøer, hvorav 5 berøres direkte av planområdet.

For kulturminne KM2 (Svenshaugan) og KM4 (Messerschmidthangarene) angir planforslaget hensynssoner etter klasse D: Båndlagt etter kulturminneloven (H730) og etter klasse C: buffersone (H570) rundt kulturminnene.

Kulturminne 5 søkes frigitt i hht kulturminneloven.



6 Naturmiljø

Det er registrert 7 naturtypelokaliteter innenfor eller i nærhet av planområdet.

Innenfor planområdet er det registrert fire naturtypelokaliteter. Ut fra en vurdering av Forsvarets behov for mulig framtidig utviklingsareal, er ikke disse lokalitetene avsatt som hensynssoner i reguleringsplanen. Lokalitetene er imidlertid avmerket i illustrasjonsplan og ivare tatt i miljøoppfølgingsplanen med egne tiltak for å ivareta disse områdene så langt som mulig.

Ref: Planbeskrivelsen.



