

REGULERINGSPLAN FOR ØRLAND FLYSTASJON.

ANLEGGSPPLAN – REVISJON 03

18.08.2020

Forsvarsbygg kampflybase



Notat

Forsvarsbygg

OPPDRAG

Kampflybase – Plan- og prosjekteringsgruppe

EMNE

Anleggsplan

DOKUMENTNUMMER

ALM-90-00-R-NOT-027

REVISJON

03

DATO

18.08.2020

03	18.06.20	Revisjon 03	KL	JOR	
02	14.10.17	Revisjon 02	KL		
01	07.04.17	Revisjon 01	KL		
00	07.03.16	Justeringer etter møte med ØK, SVV og STFK	KL		
00	19.02.16	Suppleringer, opplysninger om anleggstrafikken	KL		
00	03.12.2015	Suppleringer fra NAW SAR	KL		
00	15.10.2015	1. utgave anleggsplan	KL		
REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLER T AV	GODKJENT AV

Innholdsfortegnelse

1. Innledning4

2. Status i utbyggingen4

 Anleggsgjennomføring4

3. Trafikk i anleggsperioden5

 Generelt5

 Persontrafikken5

 Massetransport6

Revisjon 3 av anleggsplan av 2016.

1. INNLEDNING

Anleggsplanen ble opprinnelig utarbeidet vinteren 2016, og lagt frem for Ørland kommune i mars 2016.

Kommunestyret ba om en årlig revisjon av planen i vedtak av 17.mars 2016.

Forsvarsbygg har i møter med Ørland kommunes ledelse avtalt å orientere kommunen og andre aktuelle myndigheter dersom det skjer vesentlige endringer (økninger) i de trafikale forhold som omhandles i anleggsplanen. Således har Forsvarsbygg hatt flere møter med Sør-Trøndelag fylkeskommune og AtB om utvikling i trafikken med Kystekspresen og fergetilbudet. Ørland kommune og Forsvaret har deltatt i flere av disse møtene.

Dette notatet er utarbeidet for å informere om den videre utvikling i utbygging av Ørland flystasjon og de endringer som kan forventes i trafikkbildet i nærmeste fremtid. Utviklingen i inneværende halvår er ikke slik at den medfører vesentlige endringer i forhold til den maksimale trafikkbetlastning som tidligere er omtalt, men er lavere enn tidligere toppe.

2. STATUS I UTBYGGINGEN

Anleggsgjennomføring

I Anleggsplanen ble utbyggingen presentert i tabell 1 Oversikt over byggestart på ulike anlegg. Utbyggingen følger planen. Pr. juni 2020 er følgende anlegg avsluttet eller avsluttes innen kort tid:

Tabell 1 Oversikt gjennomførte anlegg

Anlegg	Ferdigstilt
Skvadronbygg	2017
Vedlikeholdsbygg	2017
Rullebaneforlengelse	2017
Energisentral	2017
Brannøvingsfelt	2017
FLO forsyningsbygg, 1 etappe	2017
NAWSAR (helikopterhangar)	2017
Mannskapsforlegning	2018
Befalskaserne	2018
Infrastruktur 1. trinn	2018
FLO, Forsyningsbygg trinn 1	2018
Ammolager	2019
Line Nord	2020 (høst)

Anlegg som fortsatt vil pågå de nærmeste år er:

Tabell 2 Oversikt gjennomføring av gjenstående anlegg

Anlegg	Oppstart	Forventet ferdig
Hårberg skole & idrettsbygg	2018	2021
Hangar Tank og prosess		2021
FLO, forsyningsbygg trinn 2		2021
Sikring av basen (Ytre perimeter, fase 5 Hovedatkomstområdet)	2017	Tidlig 2022
Taxebane Yankee, oppgradering	2020	Høst 2021
Rullebane, oppgradering	2021	2022
Vaktbygg	2021	2022/2023
Kennel, ny	Antatt 2021	
Messe, ny	Antatt 2021/2022	
Andre ikke spesifiserte tiltak innenfor og utenfor basen	Kontinuerlig	

3. TRAFIKK I ANLEGGSPERIODEN

Trafikken til basen er todelt;

1. Persontrafikk (administrasjon og entreprenører) tilknyttet gjennomføring av byggeoppgavene og
2. Laste- og varebiltransport for leveranse av byggevarer, inklusive massetransport.

Generelt

Totalt sett vil trafikkbelastningen være knyttet til persontrafikk og transport av masser og byggematerialer.

Persontrafikken

Som nevnt innledningsvis har utviklingen i persontransporten vært fulgt opp i flere møter med regionale myndigheter og transportselskapene. Tett oppfølging med informasjon om behov fra Forsvarsbygg, Forsvaret og Ørland kommune sin side og god håndtering av dette fra fylkeskommunen og AtB har totalt sett medført at trafikken har kunnet avvikles uten de store problemer.

Gjennomgang av trafikkbehov med entreprenørene viser at pendling på dag- og ukebasis har vært ganske konstant gjennom hele året, og på omtrent samme nivå i resten av utbyggingsperioden. Det forventes at kapasitetsbehovet med hurtigbåt knyttet til anleggsgjennomføringen også blir på samme nivå framover, og noe lavere enn tidligere toppår.

I tillegg utvider Forsvaret gradvis sin aktivitet. Flere mannskaper kommer til. Dette medfører øket kapasitetsbehov for dag og ukependling, både med ferge og hurtigbåt. Forsvaret vil delta i dialog med AtB, slik at de kan vurdere mulige kapasitetstilpasninger.

Totalt sett vil utviklingen innebære at på de mest belastede avgangene er det helt nødvendig med kapasitet større enn den minste båten som ordinært benyttes i pendlerrutene. Forsvarsbygg vil fortsatt holde tett dialog med AtB vedr kapasiteter. Det har i vinter vært utfordringer knyttet til redusert kapasitet i fbm Covid 19, men AtB har ofte satt inn større fartøy og eventuelt tatt ekstraturer for å løse oppgaven.

Massetransport

Dette har vært den mest merkbare del av transport av byggevarer til utbyggingen. I tidligere versjoner av anleggsplanen har massetransporten vært estimert slik:

Rapportert i 1. versjon (vår 2016); 80 – 140 lass inn pr dag (med store variasjoner over året). En stor andel tas inn fra Reitan.

Rapportert i revisjon 1 (vår 2017); 60 - 100 lass fra Ottersbo og Reitan.

Rapportert i revisjon 2 (høst 2017); 75 – 90 lass pr dag. Veidekke har fått kontrakten for Hangarområdet, og det må påregnes at mesteparten av leveransene kommer fra Ottersbo.

Som tidligere vil transport av stein/asfalt/betong fortsatt utgjøre hoveddelen av anleggstransporten. De to største anleggene vil være fornyelse av baneanleggene Yankee og rullebanen:

Fornyelse taksebane/nødrullebane Yankee:

Massetransport av stein/grus: Det er ikke avklart hvem som er leverandør, men massene vil sannsynligvis komme fra Ottersbo, Klakken eller Bjugn (v/gjenbruksstasjonen). En mindre mengde vil sannsynligvis komme med båt via Brekstad eller Uthaug kai.

Massetransport av asfalt: Det er ikke avklart hvem som er leverandør, men massene vil sannsynligvis komme fra Ottersbo eller et nyetablert mobilt asfaltverk i Ørland kommune.

Transport av betong (små mengder): Ferdigbetong vil sannsynligvis komme fra Uthaug eller et nyetablert betongverk på Reitan.

Øvrig transport av div. byggevarer, som materiell til banebelysning og infrastruktur.

Adkomsten til anlegget i fase 1 (oktober 20 til juni 21) er planlagt via Grandveien og inn søndre utrykningsport (rett sør for rullebanen). Dette gjelder all massetransport, det meste av øvrig varelevering og noe av personelltransport.

I fase 2, (juli 2021 til november 2021) er adkomsten planlagt via hovedadkomst Ørland flystasjon. Dette gjelder all transport i perioden.

Antall lass/turer pr dag vil være på snitt ca 40-50 og topp ca 60-80. Det antas at månedene november 20 til mars 21 og juni 21 til august 21 vil være mest dominerende mht massetransport av stein/grus.

Tiltak på rullebane:

Omfang av massetransport vil sannsynligvis være noe mindre enn for fornyelse av Yankee. Sannsynlige leverandører av stein/asfalt/betong antas samme som Yankee. Adkomst via hovedport Ørland flystasjon, alternativt nordre eller søndre utrykningsvei/-port.

Transport av byggevarer til øvrige anlegg vil utgjøre en samlet belastning pr dag på 8 – 13 biler, og opptil 35 pr dag i topp-periodene. Nedenfor vises antatt daglig transport, og toppbelastning for de enkelte anlegg. Det antas at maksimalt 75 % av sum transport til de enkelte anlegg vil foregå samtidig:

Ytre perimeter:

snittet ligger på 2-3 biler pr. dag. I topp kan det bli snakk om 5. Transport via hovedadkomstområdet fra Ottersbo.

Hårberg skole & idrettsbygg : For det meste leveranser av bygningsmaterialer, 1-2 biler pr dag i snitt, 10 på topp(støping)

Hangar Tank og prosess : 3-5 biler pr dag i snitt, 10 på topp(støping/massetransport)

FLO trinn 2 :1-2 biler pr dag, 7 på topp(støping/massetransport)

Vaktbygg: 1-2 biler i snitt, 10 på topp(støping/massetransport)

Kennel : 1-2 biler i snitt, 5 på topp(massetransport)

Messe: 1 bil i snitt, 2 på topp

Sammenlignet med tidligere transportestimer, går den daglige belastningen litt ned, til 50 – 60 lastebiler pr dag med toppbelastninger på vel 100 biler i 2021, og noe lavere daglig og toppbelastning i 2022.