



Fylkesmannen i Nordland

Vår dato:

11.06.2019

Vår ref:

2017/4396

Deres dato:

12.04.2019

Deres ref:

2017/484-143/411

FORSVARSBYGG  
Postboks 405 Sentrum  
0103 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Ole Christian Skogstad,  
Sten Bruaas

## Uttalelse til reguleringsplan for Evenes flystasjon og Harstad/ Narvik lufthavn - Evenes

Fylkesmannen viser til høring datert 12.04.19 av reguleringsplan for Evenes flystasjon og Harstad/ Narvik lufthavn.

Stortinget vedtok 15. november 2016 Langtidsplanen for Forsvaret. Denne innebærer økt aktivitet ved Evenes flystasjon med blant annet de nye overvåkingsflyene P8A Maritime Patrol Aircraft (MPA), fremskutt kampflybase (QRA) for F-35 og tilhørende aktivitet, baseforsvar mm. Til sammen innebærer Stortingets vedtak både en gjenopptagelse av Evenes som permanent militær flystasjon, og behov for en omfattende utbygging for å betjene de nye funksjonene på en hensiktsmessig og sikker måte. Gjeldende reguleringsplan av 15.05. 92 vurderes som utdatert og utilstrekkelig, og det foreligger med bakgrunn i dette forslag til ny reguleringsplan for området.

### Fylkesmannens innspill

#### Naturmangfold

Det er få andre kjente vassdrag i Norge med så store naturfaglige verdier som Tårstadvassdraget. Endring og utvidelse av bruken av flyplassen vil gjennom avrenning og direkte arealbeslag påvirke noe av de mest verdifulle og sårbare områdene i landet. Fylkesmannen har gjennom hele prosessen påpekt de store naturfaglige vernehensynene og utfordringene dette medfører for arealbruken i området, og at disse forholdene måtte tillegges avgjørende betydning i vurdering av både fremtidig arealbruk og hvilke avbøtende tiltak som må på plass. Ettersom miljø- og verneverdiene i dette område er svært store, ble det fra vår side påpekt viktigheten av at planforslaget gis en mest mulig detaljert utforming, noe som også medfølger skjerpede krav til konsekvensutredningens innhold, omfang og detaljeringsgrad. Dette er etter vår vurdering kun delvis etterkommet.

Våtmarksområdene i området er i stor grad vernet ved forskrift 1360 av 19.12.97 om Nautå naturreservat, og inkluderer bl.a. sørenden av Langvatnet, Nautåvatnet og Svanvatnet med de bekker og elvestrekninger som knytter disse sammen, samt ved forskrift 1359 av 19.12.97 om Kjerkvatnet naturreservat som inkluderer Kjerkvatnet, tilgrensende myrområder og utløpselva med

E-postadresse:  
[fmnopost@fylkesmannen.no](mailto:fmnopost@fylkesmannen.no)  
Sikker melding:  
[www.fylkesmannen.no/melding](http://www.fylkesmannen.no/melding)

Postadresse:  
Postboks 1405,  
8002 Bodø

Besøksadresse:  
Statens Hus  
Moloveien 10

Telefon: 75 53 15 00  
[www.fylkesmannen.no/no](http://www.fylkesmannen.no/no)

Org.nr. 974 764 687



Stunesosen og sørenden av Lavangsvatnet med Tårstadelva og Tårstadosen. Formålet med fredningen er å bevare et viktig våtmarksområde med naturlig tilhørende rik vegetasjon og dyreliv, jfr. forskriftenes kap. III. Evenes våtmarkssystemer ble videre innlemmet i Ramsarkonvensjonen (The Convention on Wetlands (Ramsar, Iran, 1971)) 12.11.10. Ettersom den planlagte virksomheten kan innvirke på verneverdiene i verneområdene, skal hensynet til disse verneverdiene i henhold til naturmangfoldloven § 49 tillegges vekt ved behandlingen av reguleringsplanen, utforming av denne og ved fastsetting av planbestemmelsene.

Høyt kalsiumnivå og næringsrike bergarter gjør Tårstadvassdraget til et av de få naturlig næringsrike vassdragene i Nord-Norge, og de fleste vannene kan karakteriseres som mesoeutrofe. Lavangsvatnet, Nautåvatnet og Langvatnet har generelt svært god og god økologisk tilstand. Langvatnet og Lavangsvatnet mottar i varierende grad landbruksavrenning. I tillegg mottar vannet avisingsvæsker fra flyplassen. Svanevatnet er dårlig kartlagt med tanke på forurensning. Vannet er en lite, grunt og ligger i ei bakevje til hovedvassdraget. Her er det påvist høy belastning av nitrogen, noe som kan skyldes avrenning fra flyplassen og jordene i øst (Mjelde m.fl. 2012). Kjerkvatnet er antatt å være i moderat økologisk tilstand bl.a. på grunn av tilførsel av næringsalter fra landbruk, og sannsynlig forurensning fra overløp.

I Langvatn, Lavangsvatn og Kjerkvatnet avtok oksygeninnholdet på våren i perioden 1994-2010 til dels kraftig mot bunnen, og særlig i Kjerkvatnet, men også i Langvatnet, var metningen i dypere vannmasser mindre enn 20 % flere år (Mjelde og Dahl-Hansen 2018). Oksygenmetningen om sommeren synes å være gjennomgående bra. Undersøkelser i juli 2018 viste gode oksygenforhold ved bunnen både i Langvatnet og Lavangsvatnet.

I perioden 2007-2010 var det perioder med lav oksygenmetning og forhøyede nitrogen- og fosforkonsentrasjoner i dypvannet i Langvatnet (Weideborg 2010). Også Kjerkvatnet kan år om annet ha hatt oksygenfrie forhold helt nede ved bunnen, og perioder med utlekking av næringsstoffer fra sedimentet.

### *Kalksjø*

Langvatnet, Nautåvatnet, Svanevatnet, Kjerkvatnet og Lavangsvatnet er kartlagt som svært viktige kalksjøer, mens Kjerkhaugvatnet er registrert som lokalt viktig forekomst av denne naturtypen. Langvatnet, Svanevatnet, Lavangsvatnet og Kjerkvatnet er av utformingen kransalgesjøer (*Chara*-sjø), mens Nautåvatnet og Kjerkhaugvatnet er kalkrike tjønnakssjøer

Kalksjøer er i Norsk rødliste for naturtyper 2018 kategorisert som sårbar (VU). Flere av de truede og sårbare artene som lever i kalksjøer er svært kalkkrevende og har sin utbredelse sterkt begrenset til slike sjøer. Spesielt er de fleste *Chara*-artene sterkt kalkkrevende. Tårstadvassdraget er et kjerneområdene for sjeldne og rødlista kransalgerarter i Norge. Av disse artene ble det innenfor området gjort flest funn av stivkrans (NT), gråkrans (NT) og bustkrans (NT). Stivkrans er kartlagt i alle fire vatnene og har stor utbredelse i Svanevatnet og Nautåvatnet. Gråkrans (NT) er registrert i Svanevatnet og Lavangsvatnet, mens den sårbare arten smaltaggkrans (VU) i dette området finnes bare i Nautåvatnet og Svanevatnet. De nært trua artene bredtaggkrans (NT) og bustkrans (NT) er funnet i Langvatnet og Svanevatnet. I Kjerkvatnet naturreservat er det funnet mange lokaliteter med langskuddplaneten høstvasshår (NT), sammen med stivtjernaks (NT), busttjernaks og broddtjernaks (NT) (Mjelde og Dahl-Hansen 2018).

Mange kransalger som finnes i kalksjøer regnes som indikatorarter og er sensitive for eutrofiering. Overgjødning ansees derfor som hovedtrussel mot naturtypen. Flere av artene av tjønnaks og kransalger er på den norske rødliste på grunn av omfattende eutrofiering og modifisering av



vassdrag i hele landet. Artene er sårbare for endringene og har forsvunnet fra de sterkest påvirkede vassdragene.

Samtlige vassdrag, med unntak av Svanevatnet, er utvalgt som naturtype kalksjø. Disse er underlagt egen forskrift fastsatt 13.05.11. Naturmangfoldloven § 53 andre ledd pålegger forvaltningen å ta særskilt hensyn til forekomster av en utvalgt naturtype slik at forringelse av naturtypens utbredelse og forekomstenes økologiske tilstand unngås. Fylkesmannen vurderer at dette ikke i tilstrekkelig grad er redegjort for i planbeskrivelsen og konsekvensutredningen. I spørsmålet om å tillate fysiske naturinngrep og forstyrrelser som kan virke inn på naturmiljøet i kalksjøene, vil selvfølgelig hensynskravet i nml. § 53 andre ledd ha betydning for lokalisering, om inngrep i forekomsten og om vilkår for tiltaket. En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for, jf. nml. § 10. Den geografiske utbredelsen av naturtypen i Nordland og representativiteten sett opp mot andre kjente forekomster vil måtte inngå i vurderingen og avveiningen, jfr. naturmangfoldloven §§ 4 og 10. Her må det tas med i betraktningen at ca. 10 % av fylkets totale forekomster av kalksjø med A-verdi finnes i Tårstadvassdraget.

#### *Rikmyr*

Området rundt lufthavna og flyplassen er et av de viktigste utbredelsesområdene for rikmyr i fylket, regionen og i kommunen. Lokalitetene Laksmyra og Kjerkvatnet sørøst er registrert som svært viktige (A-verdi) rikmyrforekomster. Selv om det i regionen er registrert i underkant av 90 forekomster, er kun et fåtall (> 5) registrert med A-verdi. Det vil derfor være uheldig med forringelse av dette kjerneområdet for rikmyr. Deler av Laksmyra ser ut til å bli direkte berørt av planens tilrettelegging for MPA-plattform. Forekomsten Langvatnet S er allerede tapt, mens de øvrige lokalitetene synes i liten grad å bli direkte nedbygd. Utbygging av nytt sikkerhetsgjerde, med tilhørende tiltak knyttet til «lufthavnens beredskapsmessige og operative behov» (f.eks. kjøretrasé med tanke på oppsyn/inspeksjon) vil imidlertid i utgangspunktet medføre negative naturinngrep i flere av de verdifulle rikmyrene.

Etableringen av nytt sikkerhetsgjerde planlegges utført på en avbøtende måte slik at vannhusholdningen opprettholdes. Dette må i så fall også gjelde evt. veier langs gjerdet. Like fullt vil det kunne oppstå inngrep som virker drenerende. Avbøtende tiltak for å opprettholde vannivå i myrene er ikke nærmere beskrevet. Fylkesmannen er skeptisk til inngrep i de her viktige rikmyrforekomstene. Inngrep her burde unngås, men hvor det som minimum bør oppstilles vilkår som pålegger tiltak slik at inngrepene ikke gir drenerende effekt, herunder vil fjernet torv måtte legges tilbake og evt. drengrofter plugges igjen.

#### *Støypåvirkning av fugl og kollisjonsfare*

De næringsrike vannene rundt flyplassen er svært viktige for andefugl og er viktige områder for næringssøk både i hekke- og trekkperioden og under myting på seinsommeren. På grunn av verneområdenes utforming er det lite areal for hekking innenfor vernegrensene og mye av hekkingen vil foregå i kantsonene til reservatet eller i andre deler av vassdraget.

Generelt vil kortvarige menneskeskapte forstyrrelser som høye impulslyder, ferdsel og mer eller mindre vedvarende bakgrunnsstøy kunne påvirke overlevelse, reproduksjon eller populasjonstetthet hos fugl. For trekkfuglene som blir utsatt for stor ytre påvirkning og stress vil matinntaket kunne påvirkes negativt. Dette vil kunne resultere i mangelfull oppbygging av fettreservene og kondisjonen. Ny og utvidet militær aktivitet, og anleggsarbeidene i forbindelse med dette, vil øke graden av forstyrrelser og støy for fugl i området sammenliknet med dagens situasjon. Endringen er først og fremst knyttet til ny lydkilde, men hvor fugler også kan forstyrres av ulike synsintrykk og



vibrasjoner i bakken. Det er i tidligere undersøkelser (Madsen 1985 og Fraser et al. 1985) påvist at enkelte arter som stadig eksponeres for støy og forstyrrelser i nærområdet gradvis tilvenner seg dette, mens andre arter reagerer med økt skyhet på gjentatte forstyrrelser. Det er imidlertid også observert store forskjeller i responsen på forstyrrelser mellom individer av samme art, noe som kompliserer bildet ytterligere. En effektstudie på fugl ved ØHF viste at avgang av jagerfly, med og uten etterbrenner, forstyrret fuglene i vesentlig grad (Skrindo 2015). Det vil være derfor være aktuelt med overvåking av fugl både i forkant, under og i etterkant av planlagt virksomhet. Dette er forhold som naturlig vil måtte inngå i miljøoppfølgingsplanen.

Det er tidligere registrert en del kollisjoner mellom fugl og fly. Spesielt sangsvaner er vurdert som en risiko for flysikkerheten ettersom arten krysser flyplassen ved forflyttingen mellom Langvatnet og Lavangsvatnet. I dag foregår det skremming av sangsvaner, spesielt knyttet til Langvatnet i sårbare perioder på våren og forsommeren. Dette er en aktivitet som sannsynligvis påvirker flere våtmarksfugl negativt i forbindelse med etablering av hekkeplasser på våren og oppstart av hekkeperioden. Fylkesmannen ser ikke at disse problemstillingene er vurdert i forbindelse med økning av forsvarets aktivitet på Evenes. Det er viktig at miljøoppfølgingsplanen tar opp denne problemstillingen og viser alternative løsninger i forhold til hvordan man kan hindre kryssing av rullebane eller få gode nok varselssystemer ved kryssing av rullebanen i forkant av forsvarets økte aktivitet i området.

#### *Perimetersikring Svanevatnet*

Fylkesmannen oppfordrer fortsatt til at allerede marginaliserte kantsoner langs vassdragene tas vare på, det vil si at en her unngår ytterligere inngrep. Dette gjelder spesielt for Svanevatnet. Gjeldende reguleringsplan fra 1992 er avleggs med tanke på hensyntaking av vassdragsnatur og omkringliggende våtmark. I forbindelse med utarbeidelsen av ny reguleringsplan har Forsvarsbygg store muligheter for å ivareta viktige naturverdier og de internasjonale forpliktelser Norge har påtatt seg i vesentlig bedre grad. Dette vil også ligge innenfor Forsvarsbyggs eget miljøansvar, jf. bla. Forsvarsbyggs miljøstrategi for 2016–2020.

For å skåne Svanevatnet og verneverdiene her er det i lys av det forannevnte beklagelig at man i planprosessen ikke har foretatt en avveining mellom å flytte messebygg og perimeter fremfor å beholde/rehabiliterer de eksisterende byggene og berøre naturmiljøet i stor grad. jf. naturmangfoldloven (nml.) § 12. Alternativvurderinger er på dette punktet mangelfull. Ut fra Svanevatnets verneverdi, og som en del av Ramsarområdet, burde det etter Fylkesmannens vurdering vært valgt det alternativet som i minst mulig grad berører kantsonen. Krav til gjerdes funksjonalitet som sikkerhetstiltak burde være mulig å opprettholde selv om område for basestøtte flyttes lenger vest.

#### **Avrenning/eutrofiering**

Fylkesmannen er forurensningsmyndighet for lufthavnen når det gjelder bruk av avisingskjemikalier for fly og rullebane. Avinor er ansvarlig for driften av lufthavnen og må søke om endringer i gjeldende utslippstillatelse som følge av Forsvarets tilstedeværelse. Søknaden vil behandles på vanlig måte i samsvar med forurensningsforskriften kap 36. Behandling av tillatelser etter forurensningsloven.

I forbindelse med planarbeidet har Forsvarsbygg utarbeidet miljørisikovurdering for bruk av avisningskjemikalier som følge av tilleggsbelastning ved Forsvarets tilstedeværelse. Prognosen for formiat forutsetter fortsatt bruk av strøsand (fastsand-metoden) på svært kalde dager.



I miljørisikovurderingens punkt 2.1.1 heter det at forholdet mellom bruk av strøsand og kjemikalier «vil bli videre utredet i arbeidet med å etablere et optimalisert driftskonsept for Evenes lufthavn.» Det fremstår som nåværende miljørisikovurdering ikke i tilstrekkelig grad utreder realistiske løsninger, og at kjemikalieforbruket derfor kan være noe underestimert.

Fylkesmannen registrerer videre at det synes å være lagt som premiss for planarbeidet at urea ikke skal kunne benyttes som avisningsmiddel på rullebaner, taksebaner og flyoppstillingsområder. Sårbarheten i området gjør det utfordrende å benytte urea. Pbl. § 12-7 nr. 3 gjør det i denne sammenheng mulig å fastlegge miljøkvalitetskrav og stille forurensningsmessige krav til virksomhet i forbindelse med reguleringsplan. I motsatt fall må det gjøres nærmere utredninger av konsekvenser ved fortsatt bruk og evt. økning i bruk av urea.

Det fremgår av miljørisikovurderingen at Forsvarsbygg i hovedsak ønsker å bygge en ny felles avisningsplattform sammen med Avinor for å kunne øke kapasiteten for å håndtere større mengder glykol. Tiltaket vil inngå som del av søknad om endringer av gjeldende tillatelse. Dagens utslipp fra snødeponiet via kulvert til naturreservatet er svært problematisk. Avinor har i gjeldende utslippstillatelse fått pålegg om å utarbeide plan for bortledning av glykolholdig smeltevann fra flyavisingsområde/snødeponi med frist 1. oktober 2020.

Etter det vi kan se av Miljørisikovurderingen er det aktuelt å koble avløpet for glykolholdig vann på avløpsnettets sør for basen. Det legges også til grunn at øvrig spillvannhåndtering fra flystasjonsområdet ledes til kommunalt nett. Dagens utslipp av avisingskjemikalier til kommunalt nett er beregnet til om lag 139 000 kg KOF per sesong. Dette tilsvarer om lag 6 200 pe i gjennomsnitt. Forurensningsforskriften del 4 omhandler krav til Avløp. Kapittel 14 gjelder for utslipp av kommunalt avløpsvann til sjø større enn 10.000 pe, hvor uken med høyest belastning skal legges til grunn. Ytterligere påslipp av flyavisingsvæske som medfører høyt innhold av løst organisk stoff, kan medføre at avløpsanlegget faller inn under virkeområdet i forskriften § 14-1. Løst organisk stoff som glykol lar seg ikke rense i slamavskiller/silanlegg. Dette kan medføre krav om ytterligere rensing i form av kjemisk/biologisk rensing, samt krav om akkreditert prøvetaking. Fylkesmannen er forurensningsmyndighet for kapittel 14. Dersom det viser seg at anlegget får høyere belastning enn 10 000 pe, må kommunen søke Fylkesmannen om særskilt tillatelse etter forurensningsloven.

Etter det vi har forstått har ikke dagens kommunale avløpsnett tilstrekkelig kapasitet til å håndtere ytterligere påslipp av overvann med avisingskjemikalier. Vi har også forstått det slik at kommunen heller ikke ønsker å legge til rette for økt kapasitet i sitt avløpsanlegg for å håndtere nye påslipp av spillvann med flyavisingskjemikalier. Selv om en del av disse utfordringer ligger utenfor planområdet, burde planen i større grad redegjort for og avklart nødvendige løsninger for å håndtere avrenningen. Uavhengig av hvordan behovet for kapasitet i avløpsanleggene løses, må nødvendig infrastruktur være etablert før ny bygningsmasse og nye tekniske installasjoner kan tas i bruk. Dette bør sikres gjennom krav i rekkefølgebestemmelsene.

### **Støy**

Det fremgår av forslag til reguleringsbestemmelser § 3.4 Støy at retningslinje T-1442/2016 legges til grunn for planlegging av ny bebyggelse og for vurdering av støy for eksisterende bebyggelse. Det er i forbindelse med konsekvensutredningen utarbeidet egen støyutredning datert 27.03.2019. Etableringen av QRA-base med F-35 på Evenes medfører betydelig økning av støynivå og arealer berørt av støysonene. Etablering av MPA-base på Evenes har mindre betydning for utbredelsen av støysonene.



I vårt innspill til oppstart av planarbeidet om støy ba vi spesielt om at det ble benyttet konservative beregningsforutsetninger i samsvar med føringer i M-128 Veileder til støyretningslinjen. Vi nevnte bl.a. bruk av etterbrenner og fordeling av trafikk over døgnet. Også omfanget av fremtidige QRA-oppdrag og øvrig jagerflyaktiviteter bør være konservative. M-128 legger til grunn at det benyttes prognoser for trafikk 10– 20 år frem i tid i beregningene.

Vi registrerer at det i grunnlaget for beregningene antas at det i 27 % av alle avganger med F-35 benyttes etterbrenner. Fordeling av aktiviteten med jagerfly over døgnet er basert på historiske tall og Stortingets vedtak om at 10 % av aktiviteten med F-35 skulle skje på andre baser enn Ørlandet, dvs. Evenes. Det er ikke tilstrekkelig antall flybevegelser på natt til at grenseverdien på 80 dB  $L_{5AS}$  får betydning for utbredelsen av støysonene. Forventet fremtidig aktivitetsnivå med jagerfly er vist i tabell 5.1. Usikkerhet i beregningsgrunnlaget er omtalt i punkt 4.3 i støyutredningen. Her nevnes at 50 % økning av jagerflyaktiviteten medfører en økning av  $L_{den}$  med 1,7 dB i nærområdet og under flytraséene. Bygninger med lydnivå på fasade over anbefalte grenseverdier vil bli utredet og vurdert i senere fase. Vi har ikke kunnskap om frekvensspekteret fra F-35, men dersom lavere frekvenser er dominerende, vil det medføre større støyplage og lavere og mindre effektiv fasadedemping.

Etter vår vurdering er usikkerheten i beregningsgrunnlaget ikke tilstrekkelig gjort rede for og vi kan heller ikke se at det er godtgjort at prognoser for fremtidig bruk av etterbrenner, nye flytyper, antall flybevegelser og fordeling av trafikk over døgnet fremstår som «konservative». Fylkesmannen vurderer at det er betydelig risiko for å underestimere omfanget. Andre og mer konservative beregningsforutsetninger vil medføre høyere støynivå for bygninger med støyfølsomt bruksformål og en økning i antall bygninger innenfor støysonene.

Planbestemmelsene § 3.4. Støy stiller krav til innendørs lydnivå på helårsboliger, barnehager, utdanningsinstitusjoner og helseinstitusjoner utenfor planområdet. Dette er i samsvar med T-1442/2016 hvor det fremkommer at for bygningstyper som ikke er omtalt i NS 8175, er det ikke krav til innendørs støy. NS 8175 omtaler ikke fritidsboliger. T-1442/2016 setter imidlertid krav til støynivå på uteoppholdsarealer og utenfor vindu til rom med støyfølsom bruk også for fritidsboliger. Støyutredningen punkt 4.4.2 påpeker at det er praktisk vanskelig og ofte ikke hensiktsmessig å gjennomføre tiltak mot flystøy for å redusere utendørs lydnivå, og at bare innendørs lydnivå vil vurderes. Utendørs lydnivå for aktuelle eiendommer burde etter vår vurdering også vurderes nærmere som grunnlag for eventuelle skjermingstiltak før det konkluderes på generelt nivå.

Forslag til planbestemmelse § 3.4 setter krav om at støytiltak utenfor planområdet skal være slutført innen 31.12.2023. Bestemmelsen bør flyttes til rekkefølgebestemmelsene og knyttes opp mot tillatt aktivitet på flystasjonen.

#### *Maksimalt støynivåer og risiko for hørseltap*

Konsekvensutredningen for støy kap. 6.6.6 omhandler maksimalt lydnivå rundt sivil terminal og publikumsområder. Her fremkommer at QRA-oppdrag med etterbrenner vil kunne medføre et maksimalt lydnivå  $L_{p,AS,max}$  som overskrider 115 dB både utenfor fasader på eksisterende terminal og på områder hvor publikum ferdes. Støysonekart i figur 6.6 indikerer at grensen på 115 dB  $L_{p,AS,max}$  ligger mellom terminalbygning og parkeringsarealer for publikum. Grensen på 115 dB er hentet fra NOU 2001:15, som omtaler risiko for hørseltap og lavtflyging. Her fremgår ikke hvilken tidsveiling som er benyttet. I forskrift om støy på arbeidsplassen benyttes tidsveiling peak og tiltaksgrensen for maksimalt støynivå på  $L_{pC,peak} = 130$  dB.



Det fremkommer av støyutredningen at beregningsmetoden og modellen i NORTIM beregner maksimalt lydnivå ved parameteren  $L_{p,AS,max}$  men beregner ikke parameteren  $L_{p,C,peak}$  bl.a. fordi det ikke finnes systematiske kildedata for dette. Målinger på Ørland med F-35 har registrert større forskjeller enn 15 dB mellom  $L_{p,C,peak}$  og  $L_{p,AS,max}$ , spesielt ved bruk av etterbrenner og ved korte avstander. Dersom enkelte frekvenser dominerer i støyspekteret, vil disse trolig ha svært høye nivåer som isolert sett kan medføre risiko for tap av hørsel.

Etter vår vurdering er støyutredningen mangelfull når det gjelder beskrivelse av maksimale støynivåer og risiko for hørseltap for personer som oppholder seg mellom terminal og rullebane, og på publikumsområder utenfor terminalen. Usikkerhet og risiko er etter vårt syn noe mangelfullt vurdert i støyutredningen. Det bør uansett legges til grunn tilstrekkelige sikkerhetsmarginer slik at personell og publikum ikke utsettes for støynivåer som kan medføre varig tap av hørsel.

Planbeskrivelsen 8.2.1 Støy, underkapittel *Maksimalt lydnivå og risiko for hørseltap* diskuterer ulike tiltak for å håndtere støyeksponeringen. Det nevnes f.eks. administrative rutiner for håndtering av ombordstigning ved QRA-oppdrag og skjerming/innbygging av inngang og fortau langs terminalen. Det nevnes også at parkering og uteområder med publikumsadgang bør flyttes eller bygges inn slik at det gir tilstrekkelig skjermingseffekt. Planforslaget angir imidlertid ikke konkrete løsninger, men i § 8.3 Rekkefølgebestemmelser, siste kulepunkt, fremkommer at det skal gjennomføres nødvendige tiltak for å forhindre risiko for hørselskade for passasjerer mellom terminalbygg og fly og for ferdsel i parkeringsarealet på SLA5. Det står videre at før permanente tiltak er gjennomført skal flyaktivitet utøves slik at maksimal støy i disse områdene ikke overstiger  $L_{p,AS,max}$  115 dB, eventuelt må det iverksettes midlertidige forebyggende tiltak.

Etter Fylkesmannens vurdering vil ikke planforslagets rekkefølgebestemmelse i tilstrekkelig grad sikre løsninger om en forutsigbar håndtering av maksimalt lydnivå og risiko for hørseltap. Vi kan heller ikke se for oss hvordan kommunen som plan- og bygningsmyndighet kan følge opp krav i reguleringsbestemmelsene rettet mot utøving av flyaktiviteten. Fylkesmannen er, i likhet med Avinor, av den oppfatning at konkrete avbøtende tiltak skulle vært utredet og sikret fulgt opp, slik at virksomheten i henhold til reguleringsplanen kan skje uten at passasjerer utsettes for risiko for hørselsskade.

Departementet bør sørge for å få på plass en rekkefølgebestemmelse som klart fastslår at flystasjonen ikke kan tas i bruk som QRA-base før nødvendige tiltak for å forhindre risiko for hørselskade for passasjerer mellom terminalbygg og fly og for ferdsel i parkeringsarealet på SLA5 er etablert.

Med hilsen

Torfinn Sørensen  
fylkesmiljøvernssjef

Tore Vatne  
seksjonsleder

*Dokumentet er elektronisk godkjent*



Kopi til:

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Troms fylkeskommune

Nordland fylkeskommune

Miljødirektoratet

Evenes kommune

Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Klima- og miljødepartementet