



FORSVARSBYGG

# **EVENES FLYSTASJON OG HARSTAD/NARVIK LUFTHAVN**

## **REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENsutREDNING**

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

Forsvarsbygg rapport [xxxx] | 2. april 2019



FORSVARSBYGG

EVENES FLYSTASJON OG HARSTAD/NARVIK LUFTHAVN

REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENSTREDNING

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

## Forord

Stortinget vedtok i 2009 innkjøp av nye kampfly F-35. Etter et omfattende utredningsarbeid vedtok Stortinget 14. juni 2012 at de nye kampflyene F-35 skal stasjoneres på Ørland. Fire av flyene skal stasjoneres på Evenes i en base for Quick Reaction Alert (QRA) og høy luftberedskap (HLB). Totalt antall tilstedeværende fly på basen vil variere over året avhengig av øvingsopplegg.

Stortinget vedtok 15. november 2016 Langtidsplanen for Forsvaret. Denne innebærer økt aktivitet ved Evenes flystasjon med blant annet å etablere de nye overvåkingsflyene P8A i Maritime Patrol Aircraft (MPA) 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.

Blant annet med bakgrunn i planstatus, Forsvarets nye behov og omfang, har Forsvarsdepartementet funnet det riktig og hensiktsmessig å foreslå revisjon av reguleringsplanen. Forsvarsdepartementet ba i brev av 10. februar 2017 Forsvarsbygg om å utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningsloven. På grunn av stram tidsplan og sakens kompleksitet anbefalte Forsvarsbygg og Forsvarsdepartementet å gjennomføre planlegging og utredning etter plan- og bygningslovens bestemmelser om statlig planprosess. Dette ble vedtatt i Kommunal- og moderniseringsdepartementet 28.03.2017. Berørte kommuner har stilt seg positive til bruk av statlig plan.

Planområdet omfatter også arealer eid av Avinor og andre private berørte grunneiere. Arealene er inkludert i planområdet for avklaring av grensesnitt mot statlige behov i planprosessen. Forsvarsbygg utfører planprosessen for Forsvarsdepartementet.

Forslag til reguleringsplan omfatter planmateriale utarbeidet i henhold til planprogram fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 28.06.2018.

Planmaterialet består av:

- denne planbeskrivelsen med konsekvensutredning og forslag til avbøtende tiltak.
- forslag til reguleringsplan bestående av plankart og reguleringsbestemmelser.
- samt temarapporter med utdypende beskrivelse av konsekvensene av tiltaket. Disse utgjør mye av grunnlaget for konsekvensutredningen i planbeskrivelsen.

Temarapportene er utarbeidet på grunnlag av planprogrammet, og omhandler konsekvenser av den utbyggingen som er besluttet med antatt utvikling/tilflytting av nye funksjoner i løpet av utbyggingsfasen. Utredningen beskriver konsekvensen av tiltaket sammenliknet med dagens situasjon slik lufthavnen og flystasjonen framstår i dag og med videreføring av dagens sivile og militære flyvirksomhet.

Temarapportene og planmaterialet er utarbeidet i en åpen prosess der både omkringliggende kommuner, fagmyndigheter på regionalt nivå, ulike interessegrupper har bidratt underveis. Det er avholdt to konsultasjoner med Sametinget og reinbeitedistrikter i tillegg til møter med landbruksnæringen.

I tillegg til lovpålagt medvirkningsprosess i forbindelse med fastsetting av planprogrammet har det vært holdt orienterende møter og åpne plandager om utredningsprogrammet i august 2017.

## FORSVARSBYGG

Planarbeidet er gjennomført for Forsvarsbygg av konsulentgruppen ALM – Asplan Viak AS, LPO arkitekter og Multiconsult AS.

Oslo, april 2019

Olaf Dobloug

Prosjektdirektør Forsvarsbygg kampflybase

## Innhold

<b>1</b>	<b>SAMMENDRAG</b>	<b>7</b>
1.1	Bakgrunn og planprosess	7
1.2	Tiltaket	8
1.3	Eksisterende forhold	8
1.4	Overordnede planer og føringer	9
1.5	Planforslaget	9
1.6	Virkninger av planen	10
<b>2</b>	<b>INNLEDNING</b>	<b>17</b>
2.1	Bakgrunn for planarbeidet	17
2.2	Formål med planarbeidet	17
2.3	Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning	18
2.4	Avgrensning av reguleringsplanen	19
<b>3</b>	<b>PLANPROSESS OG MEDVIRKNING</b>	<b>21</b>
3.1	Oppstart av planarbeid og vedtak av planprogram	21
3.2	Utarbeidelse av reguleringsplanforslaget	21
3.3	Fremdrift med planarbeidet	22
<b>4</b>	<b>TILTAKSBESKRIVELSE</b>	<b>23</b>
4.1	Utbygging av Evenes flystasjon	23
4.2	Utbygging av Harstad/Narvik lufthavn, Evenes	27
4.3	Tilknytning til E10	28
4.4	0-alternativet	28
<b>5</b>	<b>BESKRIVELSE AV PLAN- OG INFLUENSOMRÅDET – EKSISTERENDE FORHOLD</b>	<b>29</b>
5.1	Eierforhold	29
5.2	Dagens virksomhet ved Evenes flystasjon og lufthavn	30
5.3	Planavgrensning	32
5.4	Planens nære influensområde	34
<b>6</b>	<b>OVERORDNEDE PLANER OG FØRINGER</b>	<b>40</b>
6.1	Prosjektspesifikke planer og vedtak	40
6.2	Nasjonale føringer	40
6.3	Regionale føringer	41
6.4	Kommunesamarbeid og kommunesammenslåing	42
6.5	Evenes kommunes føringer	42
6.6	Skånland kommunes føringer	43
6.7	Pågående planprosesser	44
6.8	Øvrige tillatelser	44
<b>7</b>	<b>BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET</b>	<b>46</b>
7.1	Plankartet	46

## FORSVARSBYGG

7.2	Reguleringsformål og hensynssoner .....	46
7.3	Restriksjoner på utbygging i feltene T1 – 6, N1 PP2. ....	47
7.4	Reguleringsbestemmelser .....	48
7.5	Sambruk av arealer Forsvaret – Avinor.....	49
7.6	Anleggsgjennomføring.....	49
7.7	Illustrasjonsplan og formingsveileder bygg.....	50
7.8	Forhold til overordnede planer og føringer .....	50
<b>8</b>	<b>VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET .....</b>	<b>52</b>
8.1	Forsvarsdepartementets konseptvalgutredning for Evenes.....	52
8.2	Konsekvenser for samfunn.....	53
8.3	Konsekvenser for miljø .....	78
8.4	Konsekvenser i anleggsfasen.....	83
8.5	Risiko- og sårbarhetsanalyse .....	87
<b>9</b>	<b>ANBEFALINGER .....</b>	<b>89</b>
9.1	Anbefalte avbøtende tiltak .....	89
9.2	Anbefalte oppfølgende undersøkelser.....	91
<b>10</b>	<b>OVERSIKT OVER HØRINGSdokumenter.....</b>	<b>94</b>
<b>11</b>	<b>REFERANSER.....</b>	<b>95</b>

# 1 SAMMENDRAG

## 1.1 Bakgrunn og planprosess

Prosesen med valg av nytt kampfly og senere valg av lokalisering av base for flyene har pågått over flere år. De politiske beslutningene relatert til valg av nytt fly og lokalisering, er forankret i:

- Stortingets beslutning av 8. juni 2009 - valg av F-35 som nytt kampfly.
- Stortingets beslutning av 14. juni 2012 - valg av Ørland som ny hovedbase og Evenes som fremskutt base. Totalt antall tilstedeværende fly på Evenes vil variere over året avhengig av øvingsopplegg.
- Stortinget vedtok Langtidsplanen for Forsvaret 9. desember 2016. Denne innebærer blant annet også å etablere de nye P8A-flyene i MPA-tjeneste på Evenes. MPA (Maritime Patrol Aircraft)-tjeneste er flyovervåking av norske havområder.

Til sammen innebærer Stortingets vedtak både en gjenopptagelse av Evenes som permanent militær flystasjon, og en omfattende utbygging for å betjene de nye funksjonene på en hensiktsmessig og sikker måte.

Investeringene for tilretteleggingen for F-35 og MPA på Evenes har iflg langtidsplanen til Forsvaret (LTP) en kostnadsramme på 3,5 milliarder kroner. I tillegg kommer investeringer på nødvendig fornyelse av bygg, anlegg og inventar på ca. 600 millioner kroner. (pr. 2017) Hovedtyngden av investeringer skal være gjennomført innen 2024. I følge Stortingets fremdriftsplan skal de første F-35 flyene være på plass i på Evenes i 2021, og de første MPA-flyene i 2022. Leveransen av F-35 flyene til Norge vil etter programmet være fullført i 2024.

Det er behov for revisjon og fornyelse av eksisterende reguleringsplan fra 1992 for bl.a Evenes flystasjon. Reguleringsplanen berører Nordland og Troms fylker, samt Evenes og Skånland kommuner direkte. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) fastsatte 28.3.2017 bruk av Plan- og bygningslovens bestemmelser i § 6-4 om statlig reguleringsplan, etter at begge kommunene, samt Tjeldsund kommune, anbefalte dette. KMDs fastsatte i juni 2018 planprogram for plan- og utredningsarbeidet. Dette er lagt til grunn for foreliggende plandokumenter.

Forslaget til reguleringsplan bygger bl.a. på en egen konseptvalgutredning (KVU) for Evenes flystasjon, utarbeidet av Forsvarsdepartementet, april 2018.

Det er gjennomført utredninger av planens virkninger for miljø og samfunn (konsekvensutredning - KU). Konsekvensutredningen en del av dette plandokumentet, og forslag til avbøtende tiltak er beskrevet i kap 9 i dokumentet.

Underveis i planarbeidet har det vært kontakt med berørte grunneiere, reinbeitedistrikt, landbruket, kommunevise møter med administrasjon og politiske utvalg i de berørte kommunene, møter med regionale planforum, møter med Sametinget, og møter med berørte statsetater. Forsvarsbygg har mottatt innspill til planforslaget både fra AVINOR og private, og så langt det er forenlig med Forsvarets interesser og et forsvarlig helhetssyn er disse innarbeidet i planforslaget.

## 1.2 Tiltaket

Stortinget har vedtatt at Evenes flystasjon skal utvikles til base for F-35 jagerfly for QRA (quick reaction alert) og HLB (høy luftberedskap), og hovedbase for de nye militære overvåkingsflyene P-8A i MPA-tjeneste. Sammen med tilhørende støttefunksjoner vil totalt utbyggings- og fornyelsesbehov utgjøre om lag 65 000m<sup>2</sup> på Evenes flystasjon med ca. 300 mannskaper og 500 fast ansatte. Anlegget dimensjoneres for inntil 1000 personer.

AVINOR kan iflg egen masterplan for Evenes lufthavn få behov for utvidelse av den sivile flyterminalen fra dagens 4 til 8 gates for større passasjerfly, et nytt driftsbygg med brannstasjon og eventuelt et nytt fraktbygg. Dagens flyavisingsløsning må på sikt også erstattes med en egen avisingsplattform. Avinors behov for driftsmessig kapasitet for økende luftfart tas inn i planen for å avstemme og ivareta grensesnitt opp mot Forsvarets behov.

Den sivile lufthavnen og flystasjonen skal fortsatt ha felles atkomst fra nye E10. Statens vegvesen vil gjennomføre nødvendig planarbeid for ny kryssløsning i forbindelse med justering av traseen for E10. Dette gjøres i egen statlig plan.

De nye F-35 flyene i QRA-beredskap vil sammen med planlagte norske og allierte øvelser med kampfly medføre endring i dagens støybilde på Evenes. Totalt vil disse aktivitetene gi ca 800 avganger med jagerfly/år. Den mest hørbare endringen blir når F-35 flyene tar av for beredskapsoppdrag (QRA). Dette kan skje når som helst på døgnet. QRA oppdragene regnes til 52 pr år, med 2 samtidige avgående fly pr oppdrag, samt 52 QRA øvingsoppdrag pr år, i gjennomsnitt 1 pr uke med 2 samtidige avgående fly hver gang. Til sammen blir dette i gjennomsnitt 4 avganger pr uke dvs 208 pr år. De øvrige ca 600 avgangene er knyttet til ca 2 ganger ca 2 uker med norsk og alliert trening pr år, samt HLB.

Regelmessig trening med Orion-fly i MPA-tjeneste foregår også i dag med «touch and go» øvelser med 200 – 250 avganger pr år. I tillegg kommer øvingsrunder med avgang og landing i en bevegelse, slik at det total blir ca 2000 avganger /år med MPA-flyene.

Avinor forventer at den sivile flytrafikken vil øke med 1,5 % pr år fremover, fra ca 5 650 avganger til ca 7000 avganger/år innen 2030. Innenfor beregningsperioden er dette ikke nok til at det vil gi noen merkbar endring i støybildet.

## 1.3 Eksisterende forhold

**Harstad/Narvik lufthavn, Evenes** er Nordlands nest største lufthavn etter Bodø, og ble åpnet i 1973. Deler av sikkerhetsområdet med tekniske installasjoner i nordenden av rullebanen ligger i Skånland kommune i Troms fylke. Lufthavna ligger 44 km fra Harstad, og med den nye Hålogalandsbrua blir avstanden til Narvik kortet ned til 57 km. Passasjertrafikken passerte i 2016 715 000 passasjerer, og det var om lag 11 300 flybevegelser (avganger og landinger) med passasjerfly.

Avinor har konsesjon og sertifikat utstedt av Luftfartstilsynet, for å drive Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Avinor er også grunneier av den sivile lufthavna og har utslippstillatelse iht. forurensingsloven som er knyttet til lufthavndriften.

Rullebanen er 2808 meter lang og tilfredsstillende NATOs krav til banelengde. Flyplassen er utstyrt med parallell taxebane i hele rullebanens lengde, bygget etter militære kriterier.

Tilgrensende areal til flystasjonen preges av store viktige våtmarksområder og er primært landbruks-, natur-, friluftslivs- og reindriftsområder (LNFR- områder) i både Evenes og



## FORSVARSBYGG

Skånland kommuner. Noen av vassdragene/våtmarksområdene tett på flyplassen er vernet og noen av de har også status som RAMSAR-områder. Både Forsvaret og Avinor sine arealer grenser delvis til naturvernområder.

Evenes kommune med nær 1400 innbyggere ligger helt nord i Nordland fylke og grenser til Troms.

Gjeldende kommuneplan gir ingen nye føringer for Evenes flystasjon utover eksisterende reguleringsplan. Kommunen vedtok ny versjon av kommuneplanens samfunnsdel i 2016, og har igangsatt rullering av kommuneplanens arealdel. I gjeldende arealdel er Evenes flystasjon til forsvarsformål i samsvar med gjeldende reguleringsplan.

Skånland kommune ligger lengst sør i Troms fylke. Kommunen har drøyt 3000 innbyggere. I forbindelse med rullering av kommuneplan, er støy fra lufthavna i Evenes pekt på som et viktig tema. Kommuneplanens arealdel er under revisjon. I gjeldende arealplan er området nord for flyplassen avsatt til LNF- landbruks- natur- og friluftsområde, med flystøysone.

Fra 1.1.2020 blir Tjeldsund kommune sammenslått med Skånland kommune, og derved en del av Troms fylke.

#### 1.4 Overordnede planer og føringer

Underveis i arbeidet med reguleringsplanen er både statlige, regionale og lokale føringer gjennomgått og vurdert med sikte på eventuelle hensyn som må ivaretas. De viktigste er omtalt ovenfor. Det vises ellers til egen gjennomgang i kap 6.

#### 1.5 Planforslaget

Reguleringsplanen utarbeides som statlig reguleringsplan med tilstrekkelig detaljeringsgrad for å gjennomføre nødvendig utbygging og drift for Forsvaret, samt gjennomføring av AVINOR sine tiltak.

Forsvarets utbygging er startet opp innenfor rammene av gjeldende reguleringsplan, og eventuelt i henhold til Plan- og bygningslovens §§ 20-7 og 20-8 (om unntak fra søknadsplikt etter plan- og bygningsloven for skjermingsverdige objekter).

Planforslaget omfatter:

- Plankart
- Reguleringsbestemmelser
- Denne planbeskrivelsen inkl. konsekvensutredning med avbøtende tiltak

Planområdet omfatter arealer eiet av Staten ved Forsvarsdepartementet og Avinor, samt private arealer som inngår i gjeldende reguleringsplaner for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og Evenes flystasjon. Et privat parkeringsområde innenfor gjeldende reguleringsplan ble i juli 2015 regulert til parkering i egen plan. Dette er ivaretatt i foreliggende forslag.

Planforslaget omfatter Forsvarets administrative og operative områder, flyoperativt område og områder for lufthavnformål for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, privat parkering, og atkomstveg fra E10. Planforslaget gir rom både for planlagt utbygging nå, samt mulige fremtidige utvidelser innenfor planområdet.

Planforslaget omfatter hensynsone for naturområder som har vernestatus, og hensynsone støy – område med risiko for hørselskade. Hensynsone støy strekker seg utover planområdet, og må derfor også innarbeides i kommuneplanene for Evenes og Skånland.

Av hensyn til Forsvarets behov for å skjerme operativ virksomhet av militær strategisk, nasjonal og alliert interesse på Evenes flystasjon i fremtiden angir reguleringsbestemmelsene at bygninger og anlegg i sivile områder ikke utføres på en slik måte at det gis mulighet for varig, skjult innsyn til Forsvarets anlegg, bygninger og områder.

## 1.6 Virkninger av planen

Lokalisering av de nye militære funksjonene til Evenes (QRA og MPA) er vedtatt i Stortinget, og alternative lokaliseringer utenfor Evenes er ikke utredningstema.

Tiltaket vil påvirke omkringliggende samfunn og naturmiljø:

### 1.6.1 Befolkningsutvikling, arbeidsplasser

Samlet sysselsettingsvirkning i regionen vil være høyest i årene 2021 – 2023. Deretter vil den ekstra sysselsettingen flate ut på om lag 680 sysselsatte i regionen. I årene med høyest sysselsetting vil det være innpendling – både til anleggsvirksomheten og til den økende militære aktiviteten. Lufthavnen/flystasjonens influensområde (Harstad, Skånland, Evenes, Tjeldsund, Andøy, Narvik, Gratangen) har i utgangspunktet netto utpendling. Den var økende fram til 2013 med en topp på nær 500 personer, men har deretter avtatt til under 100 personer i 2016.

Som følge av utbygging og drift på Evenes vil det økte antall arbeidsplasser føre til et tillegg på opptil 650 personer i innbyggertallet i regionen sammenlignet SSBs prognoser (0-alternativet). Det er i hovedsak bykommunene Narvik og Harstad som kan forventes å få noe større vekst i folketallet i utbyggingsalternativet enn i null-alternativet.

Det forventes at utviklingen i arbeidsmarkedet som følge av utbygging på Evenes har fått full effekt mot 2035. Da vil innbyggertallet i Narvik være om lag 200 personer høyere og i Harstad 400 personer høyere i 2035 i utbyggingsalternativet enn i nullalternativet.

Det ekstra boligbyggebehovet som utbyggingsalternativet genererer vil utgjøre rundt 5 til 10 ekstra boliger per år i perioden i Narvik og 10 – 15 ekstra i Harstad. Det antas at så vel Narvik som Harstad kan innpasse et noe høyere årlig boligbyggebehov i de nærmeste årene uten særskilte tiltak.

I Evenes, Skånland, Gratangen og i Tjeldsund vil befolkningsutviklingen ihht beregninger få et ekstra løft på om lag 45 personer.

I utbyggingsfasen vil Forsvarsbygg tilstrebe en anbudsform som muliggjør tilbud fra lokale og regionale bedrifter. Forsvarsbygg har god erfaring med dette fra Ørland flystasjon.

I driftsfasen vil ca 500 ansatte og 300 mannskaper være fast stasjonert på flybasen. Av de militært ansatte regnes 35% – 45 % å ukependle inn til regionen, dvs at 55% – 65 % vil være bosatt i regionen.

Omlag 15 % av Forsvarets ansatte i driftsfasen vil være sivile stillinger inne på basen. Disse må i hovedsak påregnes å bemannes med fast bosatte i regionen innenfor dagpendleravstand. I tillegg kommer andre ringvirkninger i regionen med om lag 150 – 200 nye arbeidsplasser.

## FORSVARSBYGG

Det blir et betydelig antall stillinger som vil bli besatt med fast bosatte i regionen. Disse vil fordele seg over hele regionen med forventet hovedvekt på Narvik og Harstad, samt i kommunene nærmere Harstad/Narvik lufthavn – Evenes og Skånland kommuner.

Skal situasjonen kunne endres til en mer gunstig utvikling for de nærmeste kommunene, må det eventuelt skje ved en kombinasjon av flere virkninger:

- Redusert ukependling og tilhørende økt andel fastboende ansatte i regionen
- Økt andel av de fastboende foretrekker å bo i Evenes, Skånland eller Tjeldsund og en tilsvarende mindre andel i Harstad eller Narvik
- Bosatte i de tre kommunene som i dag pendler til arbeidsplasser utenfor kommunene finner nye arbeidsplasser i forbindelse med Forvarets etablering og dermed styrker tilhørigheten til regionen
- Ungdom i etableringsfasen blir sysselsatte som følge av opptrappingen i stedet for å flytte ut.
- At Forsvaret øker sine kjøp av varer og tjenester lokalt og dermed styrker lokalt næringsliv, handel og service.

De tre kommunenes utfordring er å øke folketallet uavhengig av utbyggingen på Evenes Flystasjon. Et delmål må være å legge til rette slik at unge mennesker i etableringsfasen ønsker å fortsette å bo i kommunen. De berørte kommunene bør utarbeide en felles strategi for å gjøre kommunene til attraktive bokommuner og attraktive næringskommuner. Det blir viktig å legge vekt på tiltak for å bøte på bykommunenes høyere boattraktivitet, byenes bedre skoletilbud, handel og service.

Men med stabilt eller i beste fall svakt stigende folketall, vil det likevel ikke bli stort behov for nye virksomheter til å betjene lokalmarkedet.

Forsvaret og omkringliggende kommuner bør opprette dialog for gjensidig nytte av lokal tilstedeværelse, slik at disse kommunene kan ta del i mer av de positive virkningene som opptrappingen potensielt kan innebære.

Forsvaret har planer om å gjennomføre en boundsøkelse. Den kan gi et grunnlag for å klarlegge hva som er viktige tiltak for å øke bolysten i nærområdene for at ansatte i Forsvaret og deres familier skal etablere seg lokalt.

### 1.6.2 Støybelastning – støyømfintlig bebyggelse, lufthavnen, nærmiljø og friluftsliv.

*Støyømfintlig bebyggelse.* Bruk av F-35 jagerfly i QRA-tjeneste og trening vil øke områder som blir berørt av flystøy. I forhold til en utvikling uten jagerflyene (0-alternativet) vil dette gi følgende endringer i antall boliger, skoler og fritidsboliger som blir berørt i hht retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016):

Antall boliger			Antall skolebygg			Antall fritidsboliger		
2016	Prognose		2016	Prognose		2016	Prognose	
	0-alt.	Tiltaket		0-alt.	Tiltaket		0-alt.	Tiltaket
11	42	139	0	0	5	19	34	51

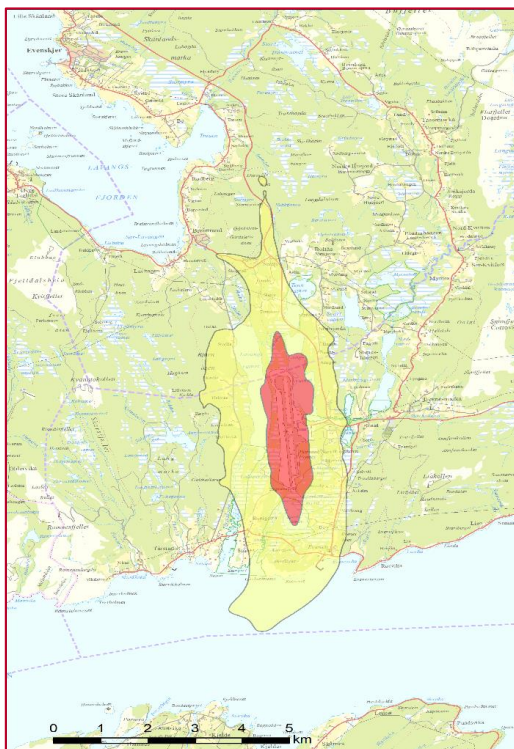
## FORSVARSBYGG

Antall bygninger med støyfølsomt bruksformål med overskridelse av anbefalt grenseverdi etter T-1442/2016 øker i fremtidig situasjon, både for 0-alternativet og for fremtidig totalsituasjonen etter gjennomføring av tiltaket. Den vesentligste økningen i antall bygninger med støyfølsomt bruksformål skjer i Skånland kommune.

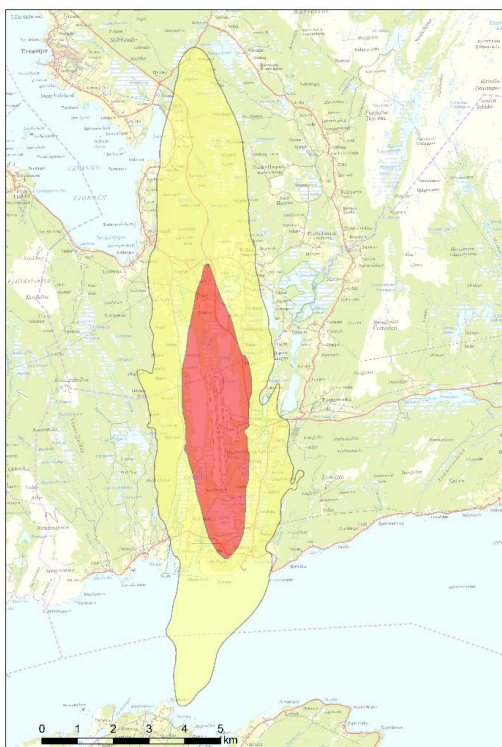
Retningslinjen angir at det bør beregnes støy og kartfestes en inndeling i to støysoner:

- rød sone, nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny bebyggelse med støyfølsom bruksformål skal unngås
- gul sone er en vurderingssone, hvor ny bebyggelse med støyfølsom bruksformål kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Det vil i en senere fase bli gjort vurderinger av behovet for tiltak i de mest utsatte boliger. Tiltakene vil ikke gjelde fritidsboliger, jfr. Teknisk forskrift, TEK17, som angir at bestemmelser om lydforhold ikke gjelder for fritidsbebyggelse med en enhet. Fritidsboliger som er tidligere boliger eller våningshus, og lett kan tilbakeføres til permanent bolig, vil imidlertid bli vurdert for tiltak.



Figur A. 0-alternativet, dvs. fremtidig sivil aktivitet samt dagens militære aktivitetsnivå men med nye flytyper. Utbredelse av støysoner iht. T-1442.



Figur B. Fremtidig situasjon med tiltaket gjennomført. Utbredelse av støysoner iht. T-1442.

**Lufthavnen.** På utsiden av bygningene langs rullebane og taxebane og på deler av arealet som i dag benyttes til parkering, kan avgang med jagerfly i enkelte situasjoner medføre lydnivåer som overskrider lydnivåer som kan gi risiko for hørselskade. Grenseverdi fra NOU 2001:15 på Lp,AS,max 115 dB legges til grunn for avgrensning av hensynsonen. Støy fra flyaktiviteten alene vil i normalsituasjonen ikke medføre overskridelse av grenseverdi for 8 timers støyeksponering, LEX,8t.

## FORSVARSBYGG

Arealene på flysiden av bygningsmassen bør skiltes som hørselvernsone, slik det også bør være med dagens støyforhold. I tillegg må deler av dagens parkeringsareal skiltes som hørselvernsone, og sperres av eller skjermes med egne konstruksjoner.

Støyeksposeringen for passasjerer som går ut og inn av fly under en QRA-avgang kan løses på flere måter, bl.a med varslingsrutiner slik at ombordstigning og avstigning holdes tilbake idet F-35 flyene tar av (max 15 minutter mellom varsel og avgang).

*Friluftsliv.* Utenfor planområdet må det skiltes der publikum kan ferdes på stier og veier inn i hensynsonen for støy. Dette gjelder områder nær rullebane-endene. For øvrig vil friluftsområder beliggende i rød støyzone; vann, myrer og vassdrag omkring flyplassen, og dels i gul sone bli forringet til friluftsmål i de ca 2 x ca 2 ukene pr år med norsk og alliert trening med jagerfly. Også uforutsigbare QRA-avganger kan påvirke friluftslivet negativt i disse områdene. Samlet sett vurderes konsekvensen av tiltaket for friluftsliv som middels negativ.

*Nærmiljø.* Vurderingene knytter seg til uteområder og gjelder ikke selve boligen/huset. Ingen av nærmiljø-områdene vil bli varig ødelagt pga. ca 2 x ca 2 uker med øving i året. Samlet sett vurderes konsekvensen av tiltaket for nærmiljø som liten til middels negativ.

*Befolkningens helse.* Oppsummert vurderes tiltaket å kunne gi positive effekter som følge av økt sysselsetting og økt konsum, samt noe økt bosetting i regionen. Forsvarets tilstedeværelse gir jobbmuligheter for flere både lokalt og i regionen, og kan gi kortere arbeidsreiser for flere. Negative konsekvenser er knyttet til støy som vil berøre noen flere husstander og noen flere brukere av friluftsområder enn i dag, men det totale antallet berørte er fremdeles lite. Det forventes derfor ikke at tiltaket vil påvirke folkehelsen i særlig grad.

### 1.6.3 Landbruk og reindrift

Hverken landbruk eller reindrift vil påvirkes av arealmessige inngrep. Det er ikke behov for å utvide flystasjonens arealer utover det som er regulert til forsvarsformål i gjeldende reguleringsplan og kommuneplan. Militær aktivitet utenfor flystasjonen vil i hovedsak foregå på posisjoner som allerede er i bruk til militært formål. Her vil gjeldende bruksavtaler og eventuelle restriksjoner videreføres.

Både landbruk med storfe og sau, og reindrift i området vil bli berørt av et endret støybilde. F-35 innebærer en merkbar endring, med QRA-utrykninger og øvinger til sammen ca 2 ganger pr uke, hvorav QRA-opdragene vil være uforutsigbare i tid.

Denne konsekvensutredningen omfatter bare flyging inn og ut fra flystasjonen med tilhørende landingsrunder. Flyging utover dette omfattes av eget regelverk.

#### *Landbruk.*

Konsekvensene vil hovedsakelig være knyttet til beitende husdyr på fellesbeite, og trolig mest merkbart på innmarksbeite rett sør for rullebanen.

Generelt viser erfaringer fra undersøkelser av forholdet støy fra avgang med jagerfly og beitende husdyr at det er overflyging og særlig med uvante flyvemønstre, uavhengig av flytype, som kan være et problem. For Evenes med i gjennomsnitt bare 2 avganger med jagerfly pr uke, også kunne oppleves som nytt hver gang. Dette bør undersøkes nærmere når flyene er tatt i bruk.

For øvrig er det av hensyn til reindriftnæringen skissert avbøtende tiltak som setter høydebegrensninger ved avganger med jagerfly fra Evenes flystasjon. Disse begrensningene vil også bidra til å redusere konflikter flyavganger/ beitende husdyr.

## FORSVARSBYGG

*Reindrift.*

Konsekvensene er knyttet til sårbare områder i både tid og rom i berørte reinbeitedistrikter rundt Evenes flystasjon. For en vanlig driftsuke (normaluke) etter at basen er etablert er omfanget vurdert til lite og konsekvensene vurdert til å være små dersom jagerflyene flyr høyere enn 2300 fot (700 meter) over de sårbare områdene om våren (kalvingsperioden) og forsommerperioden, og høyere enn 1500 fot (450 m) over høytliggende fjellområder i insektsperioden i juli.

For øvingsukene hvor antall avganger med jagerfly er vesentlig mer konsentrert i tid er omfanget vurdert å bli middels stort og konsekvensene lite til middels negative med de samme forutsetninger som over. Ved flyvning i lavere høyde vil konsekvensene kunne bli større.

Et viktig tiltak for å dempe negative virkninger er å opprette regelmessig kontakt mellom flystasjonen og reindriftnæringen for informasjonsutveksling om driftsforhold.

**1.6.4 Konsekvenser for miljø**

Evenes lufthavn og flystasjon er omgitt av verdifulle naturmiljøer og vassdrag. Vassdragene er vernet og RAMSAR-klassifisert. Tiltak for å hindre forurensning av vann og vassdrag er derfor viktige både i drifts og anleggsfasen.

To naturtypelokaliteter berøres direkte med arealbeslag i forbindelse med etablering av base for maritime overvåkningsfly (MPA):

- Brennehaugen, gammel boreal lauvskog (nordlige treslag) med middels (høy lokal-) verdi som vil bli bygget ned, middels negativ konsekvens
- Laksmyra, rikmyr med stor (nasjonal) verdi som i noen grad bygges ned, middels negativ konsekvens.

Økologiske funksjonsområder for fugl berøres av endret støyregime med økt forstyrrelse, og Ramsar-området ved Kjerkvatnet naturreservat og til dels Nautå naturreservat (med lokalitetene Langvatn s og Svanevatnet) kan bli negativt påvirket. Konsekvensen for Kjerkvatn rett sør for flyplassen er vurdert som middels negativ på grunn av potensiale for forstyrrelse av fugl. Konsekvensen for Svanevatnet øst for flystasjonen er vurdert som liten til middels negativ, og for Lavangsvatnet sør (rett nordøst for sivil terminal) er vurdert som lite negativ. *Samlet sett vurderes konsekvensen av tiltaket for naturmiljø som middels negativ.*

Det er aktuelt å gjennomføre et kartleggings- og observasjonsprogram for fugl.

For utbygging og drift av lufthavna og flystasjonen vurderes konsekvensen som liten til middels negativ for vannforekomster og funksjonsområder for ferskvannarter. Tiltaket planlegges gjennomført med en rekke tiltak for å forhindre utlekking av forurensning til vassdragene. Tiltakene vil bli utført av Forsvarsbygg/Forsvaret og AVINOR som også i dag følger opp vannkvaliteten.

Avising av banesystem med rullebane, taxebane, flyoppstilling og fly utgjør en vesentlig miljøutfordring. Forsvarsbygg har derfor gjennomført en egen miljørisikoanalyse, datert 28.02.2019, for evaluering av den merbelastning på miljø forsvarets nye virksomhet på Evenes vil medføre.

Det forventes ikke redusert miljøtilstand i nærliggende resipienter som følge av økt organisk tilførsler fra fly- og baneavsningskemikalier. Dette forutsetter at avbøtende tiltak med utbygging av ny avisingsplattform og nytt snødeponi iverksettes.

Miljørisikovurderingen vil kunne danne deler av grunnlaget for revidert søknad for avsningskemikalier ved flystasjonen. Dagens overvåkningsprogram for resipienter må videreføres og eventuelt revideres når aktivitetsnivået øker på Evenes flystasjon.

*Trafikkale konsekvenser.* Tiltaket vil skape lite mertrafikk. Det er beregnet at dagens avkjøring fra E10 til Evenes lufthavn og Evenes flystasjon har kapasitet til en dobbelt så stor økning som det flystasjonen og vekst i sivil luftfart vel medføre frem til 2035.

## FORSVARSBYGG



## 2 INNLEDNING

### 2.1 Bakgrunn for planarbeidet

Prosessen med valg av nytt kampfly og senere valg av lokalisering av base for flyene har pågått over flere år. De politiske beslutningene relatert til valg av nytt fly og lokalisering, er forankret i:

- Stortingets beslutning av 8. juni 2009 - valg av F-35 som nytt kampfly.
- Stortingets beslutning av 14. juni 2012 - valg av Ørland som ny hovedbase og Evenes som fremskutt base. Totalt antall tilstedeværende fly på Evenes vil variere over året avhengig av øvingsopplegg.
- Stortinget vedtok Langtidsplanen for Forsvaret 9. desember 2016. Denne innebærer blant annet også å etablere de nye P8A-flyene i MPA-tjeneste på Evenes. MPA (Maritime Patrol Aircraft)-tjeneste er flyovervåking av norske havområder.

Til sammen innebærer Stortingets vedtak både en gjenopptagelse av Evenes som permanent militær flystasjon, og en omfattende utbygging for å betjene de nye funksjonene på en hensiktsmessig og sikker måte.

Til grunn for Stortingets beslutning om lokalisering lå Forsvarsdepartementets Konseptuelle Løsning «Lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35», datert 25. november 2011. Til grunn for denne lå igjen en rekke utredningsdokumenter, deriblant Strategisk konsekvensutredning (SKU) og flere utredningsdokumenter.

Investeringene for tilretteleggingen for F-35 og MPA på Evenes har iflg langtidsplanen til Forsvaret (LTP) en kostnadsramme på 3,5 milliarder kroner. I tillegg kommer investeringer på nødvendig fornyelse av bygg, anlegg og inventar på ca. 600 millioner kroner. Investeringsbeløpene er pr. 2017. Hovedtyngden av investeringer skal være gjennomført innen 2024. I følge Stortingets fremdriftsplan skal de første F-35 flyene være på plass i på Evenes i 2021, og de første MPA-flyene i 2022. Leveransen av F-35 flyene til Norge vil etter programmet være fullført i 2024.

Det vil være behov for å styrke støttefunksjoner til F-35 og MPA på Evenes flystasjon.

De nye funksjonene på Evenes flystasjon vil blant annet medføre endrede støyforhold for omgivelsene og mulig påvirkning av vernede naturmiljøer. Videre kan tiltaket bidra til mulig økt etterspørsel etter kommunale og lokale tjenester, og påvirke lokalt arbeidsmarked og næringsutvikling i flere kommuner og begge berørte fylker.

Bl.a. med bakgrunn i planstatus, Forsvarets nye behov, omfang og mulige virkninger av utbyggingen, nasjonal betydning av tiltaket, samt behov for å se dette i sammenheng med arealbruk og planer for den sivile lufthavna, har Forsvarsdepartementet funnet det nødvendig å foreslå revisjon av reguleringsplanen for Forsvarets del.

Med denne bakgrunnen fastsatte Kommunal- og Moderniseringsdepartementet den 28.06.2018 et planprogram for planarbeidet.

### 2.2 Formål med planarbeidet

Det er i *Konseptvalgutredning for Evenes flystasjon* [1] angitt samfunns mål og effektmål som beskriver ønsket tilstand etter gjennomføring av utbygging av Evenes flystasjon. Samfunns mål

## FORSVARSBYGG

er overordnede målformuleringer som legges til grunn for gjennomføringen av prosjektet, mens effektmålene er utledet fra samfunnsmålene.

*Samfunns mål*

- Etablere en beskyttet base for maritime patruljefly, kampfly og allierte på Evenes.
- Ivareta samfunnets behov for sivil flyplassdrift i regionen.

*Effekt mål*

- Evne til å opprettholde en klar og beskyttet base for nasjonale og allierte kampflyoperasjoner under høyintensiv strid i nord.
- Evne til å opprettholde en base for kontinuerlig kampflyberedskap (Quick Reaction Alert /Høy luftmilitær beredskap) i nord.
- Evne til å opprettholde en hovedbase for nasjonalt og allierte maritime overvåkningsfly med kapasitet til gjennomføring av styrkeproduksjon og daglig oppdragsløsning
- Videreført evne til mottak av allierte forsterkninger og forsyning av militære operasjoner i Nord-Norge med samme ambisjonsnivå som i dag
- Videreføre evne til ivaretagelse av samfunnets behov for sivil flyplassdrift på Evenes.

Formål med planarbeidet er også omtalt i planprogrammet, hvor det er nærmere spesifisert at naturkvaliteter, og øvrige miljø og samfunnsinteresser i området skal ivaretas på en tilfredsstillende måte.

Reguleringsplanen skal legge rammer for en arealutvikling som kan bidra til at de formål som planprogrammet bygger på kan nås.

### **2.3 Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning**

Reguleringsplanen berører Nordland og Troms fylker, samt Evenes og Skånland kommuner direkte. Begge kommunene, samt Tjeldsund kommune, har i kommunestyrevedtak anbefalt bruk av statlig reguleringsplan. Beslutning om utarbeidelse av statlig reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens § 6-4 ble gjort av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) 28.3.2017. Det vil si at KMD trer inn i kommunestyrenes rolle som planmyndighet.

Planarbeidet for statlig reguleringsplan følger de samme prosessregler som ordinær kommunal arealplanlegging. Kommunene blir høringsparter og bistår i arbeidet. Også regionale myndigheter har plikt og rett til å delta i planarbeidet. Det er ikke innsigelsesadgang til statlig arealplan.

Som en del av reguleringsplanleggingen er det gjennomført en særskilt utredning av planens virkninger for miljø og samfunn (konsekvensutredning), jf. forskrift om konsekvensutredninger, trådt i kraft 1.7.2017. Konsekvensutredningen er en del av dette plandokumentet, og forslag til avbøtende tiltak er beskrevet i kap 9 i dokumentet.

KMDs fastsatte planprogram for plan- og utredningsarbeidet er lagt til grunn for foreliggende plandokumenter.

Plandokumentene består av:

- denne planbeskrivelsen med konsekvensutredning og forslag til avbøtende tiltak.
- forslag til reguleringsplan bestående av plankart og reguleringsbestemmelser.
- samt temarapporter med utdypende beskrivelse av konsekvensene av tiltaket. Disse utgjør mye av grunnlaget for konsekvensutredningen i planbeskrivelsen.

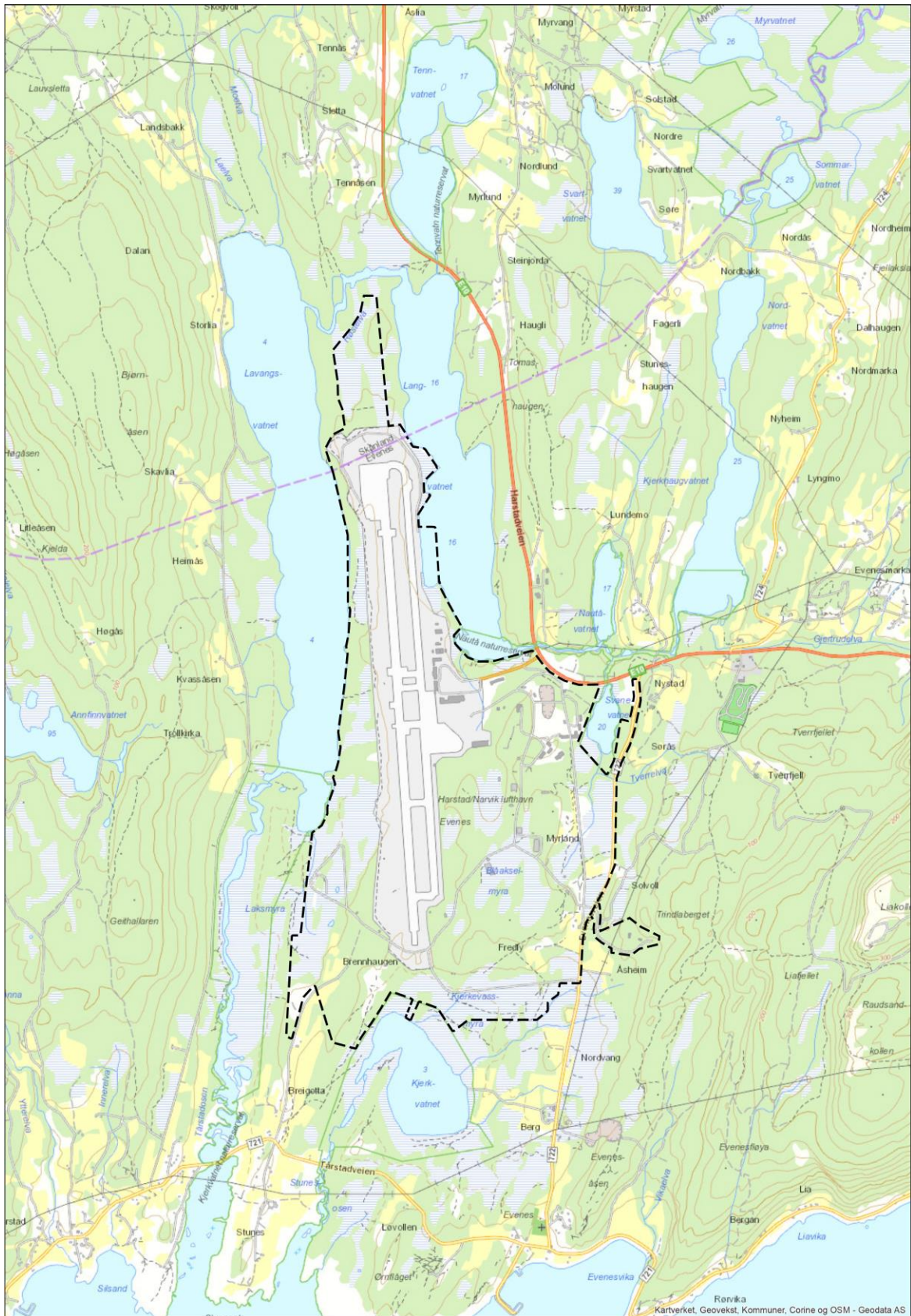
## **2.4 Avgrensning av reguleringsplanen**

Reguleringsplanen omhandler primært tiltak som skal etableres på Evenes flystasjon. Planområdet omfatter i Evenes kommune i hovedsak det samme område som gjeldende reguleringsplan, herunder AVINOR sine områder som kan videreutvikles innenfor rammene av gjeldende reguleringsplan, og en privat eiendom med parkeringsareal (Evenes service-område). Disse er med i denne planen fordi det av sikkerhetshensyn er nødvendig å ha kontroll med utvikling av arealene nær Forsvarets virksomhet på flystasjonen.

Planområdet strekker seg inn i Skånland kommune for å inkludere nødvendige tekniske /instrumentelle anlegg for flysikkerhet.

Vurderingene som gjøres i denne planbeskrivelsen knytter seg kun til planområdet og dets nære influensområde. Det fastsatte planprogrammet inkluderer ikke andre vurderinger/utredninger knyttet til andre baser (deployeringsbaser), lokaliseringalternativer andre steder, skyte og øvingsfelt eller forhold ved andre lokaliteter enn Evenes flystasjon.

FORSVARSBYGG



Figur 1 Planprogrammets avgrensning av planområdet.

### 3 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

#### 3.1 Oppstart av planarbeid og vedtak av planprogram

I medhold av plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredning ble det 19.06.2017 varslet oppstart av arbeid med reguleringsplan med konsekvensutredning for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn. Samtidig ble forslag om planprogram sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn. Frist for innspill til planprogram og igangsatt planarbeid var 01.10.2017.

Planprogrammet redegjør nærmere for nasjonale, regionale, kommunale og prosjektspesifikke føringer og rammer for planarbeidet, tiltaket og bakgrunn for tiltaket, program for hvilke problemstillinger som skal konsekvensutredes, og opplegg for planprosess og medvirkning. Ytre rammer og føringer for planleggingen, utredningsprogram og plan for medvirkning som er beskrevet i planprogrammet er ikke nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.

I forbindelse med høringen av planprogrammet ble det orientert om planprogrammet i åpne møter i Evenes og Skånland kommuner og igangsatt planarbeid i felles regionalt planforum. Videre er det holdt flere møter med Sametinget og reinbeitedistriktene. Til høring av planprogrammet og varsel om oppstart av planarbeid kom det inn 22 uttalelser. Merknadene og Forsvarsbygg sin håndtering av disse finnes på Forsvarsbygg sine hjemmesider; Forsvarsbygg.no. Presiseringer og justeringer ble innarbeidet i planprogrammet før fastsettelse av KMD. *Planprogram for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn* [2] ble fastsatt 28.06.2018.

#### 3.2 Utarbeidelse av reguleringsplanforslaget

Utarbeidelsen av reguleringsplan med konsekvensutredning har fulgt opplegg for medvirkning, planprosess og utredningsprogram som angitt i planprogrammet

Som grunnlag for utarbeidelsen av reguleringsplanen er det gjennomført en mulighetsanalyse med seks ulike alternativer for plassering av de nye F-35 og PA8-anleggene inne på flystasjonen. Til grunn for alternativene lå også AVINORs kjente behov for utvikling på Evenes.

Etter en innledende vurdering av de seks ble fire alternativer nærmere vurdert i en alternativanalyse. Alternativene ble vurdert opp mot definerte kriterier, herunder opp mot prosjektspesifikke kravvirkninger, virkninger for miljø og samfunn og prissatte virkninger. Alternativene og vurderinger knyttet til de er nærmere beskrevet i *Konseptvalgutredning for Evenes flystasjon* [1]. Konseptvalgutredningens valgte alternativ ligger til grunn for reguleringsplanen.

Underveis i planarbeidet er det lagt vekt på informasjon og medvirkning til berørte av planarbeidet og til myndigheter. Dette omfatter kontakt med berørte grunneiere, reinbeitedistrikt, landbruket, kommunevise møter med administrasjon og politiske utvalg i de berørte kommunene, møter med regionale planforum, møter med Sametinget, og møter med berørte departement og statsetater. Informasjons- og medvirkningsprosessen har bidratt til utarbeidelsen av reguleringsplanen og forberedt videre behandling frem mot vedtak av reguleringsplanen.

Forsvarsbygg har mottatt innspill til planforslaget både fra AVINOR og private, og så langt det er forenlig med Forsvarets interesser er disse innarbeidet i planforslaget.

### **3.3 Fremdrift med planarbeidet**

Planutkastet er utarbeidet av Forsvarsbygg, og ferdigstilt i forslags form i starten av 2019.

Forsvarsbygg har deretter på vegne av Forsvarsdepartementet oversendt dokumentene til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) for høring og sluttbehandling.

Etter at reguleringsplanen har vært på høring og til offentlig ettersyn, vil Forsvarsbygg for KMD gjennomgå og oppsummere innkomne merknader til reguleringsplanen. På bakgrunn av innkomne merknader kan det være aktuelt å justere planforslaget. Dette gjøres før planen sluttbehandles. KMD kan ventelig vedta reguleringsplanen sommeren 2019.

## 4 TILTAKSBESKRIVELSE

### 4.1 Utbygging av Evenes flystasjon

#### 4.1.1 Forsvarets behov

Evenes flystasjon skal være en av Luftforsvarets to beskyttede flybaser (i tillegg til Ørland). Den skal også være luftforsvarets hovedbase for maritime luftoperasjoner.

Følgende enheter er planlagt lokalisert på Evenes flystasjon:

- QRA (Quick Reaction Alert) med 4 fast stasjonerte F-35 fly hvorav 2 i beredskap etableres i 2021. Totalt antall tilstedeværende fly på basen vil variere over året avhengig av øvingsopplegg
- MPA (Maritim Patrol Aircraft) med 5 fast stasjonerte overvåkingsfly (P8A) ankommer sommer 2022
- Luftvern og baseforsvar inkl hundekennel
- Støttefunksjoner til disse etableres etter behov

Det er i dag ikke fasiliteter for P8A eller tilhørende flyskvadron på Evenes. Det er behov for å etablere nybygg med verkstedhangarer, vaskehall, verksteder, lager og kontorer.

Etablering av QRA-base for F-35 fly på Evenes medfører behov for nye lokaler for beredskapsmannskap. Flyene kan benytte eksisterende anlegg som sheltere og interne taxebaner. Eksisterende anlegg planlegges fornyet.

For luftvern vil eksisterende anlegg innenfor og utenfor flystasjonen benyttes.

Flystasjonen vil bli sikret med et ytre perimeter/stasjonsgjerde. Det vil også bli gjennomført fysiske og elektroniske sikringstiltak.

Det planlegges etablert fellesfunksjoner for flystasjonen som blant annet omfatter basestøttefunksjoner og administrative bygg, samt kvarter for ansatte og forlegninger mannskaper.

Foreliggende planer tilsier 500 fast ansatte og 300 mannskaper på flystasjonen, men i planleggingen vil en dimensjonere for inntil 1000 personer.

Etablering av de nye maritime overvåkingsflyene (P8A) på Evenes flystasjon og overflytting av tilhørende funksjoner fra Andøya til Evenes, vil sammen med stasjonering av F-35 fly innebære om lag 65 000 m<sup>2</sup> nybygg (EBA) og byggfornyelse for å ivareta de nye funksjonene.

Følgende fremdrift legges til grunn for utvikling av anlegg og tjenester ved Evenes flystasjon:

2017: Konseptvalgutredning gjennomført. Beslutningsunderlag for fornyelse og utvidelse av adm bygg. Forberedende byggarbeider startet.

2021: Etablering av Evenes flystasjon med luftvern. F35 for QRA ankommer 1.8.

2022: QRA er operativ, P8A flyene (MPA) ankommer fra 1.6

Konsekvensutredningen har i det etterfølgende lagt til grunn disse utbyggingsvolumene og 800 årsverk på flystasjonen.

#### 4.1.2 Utbyggingskonsept

Utbyggingskonseptet som ligger til grunn for reguleringsplanen innebærer en plassering av de maritime patruljeflyene og utbygging vest for rullebanen og i sørlig ende av denne. For F-35 fly, luftvern, ledelse og administrasjon er det lagt til grunn en stor grad av gjenbruk av eksisterende lokaler på Evenes flystasjon. NATO QRA plasseres så sentralt på østsiden av rullebanen som mulig i eksisterende shelter.

Konseptet innebærer en klar separering av militær og sivil virksomhet generelt, og god avstand mellom Forsvarets nye maritime patruljefly og sivil terminal spesielt. Avinors utbyggingsbehov knyttet til utvidelse av terminalbygg og sivile flyoppstillingsplasser er ivaretatt i konseptet.

En nærmere beskrivelse av valg av utbyggingskonsept og valgt utbyggingskonsept er gitt i *Konseptvalgutredning for Evenes flystasjon* [1]

#### 4.1.3 Endring i aktivitetsomfang

Antall jagerfly som tar av og lander på Evenes vil øke vesentlig. Det er forventet en økning fra dagens 30- 35 avganger pr år (2016) til ca 800 pr. år (2024). I hovedtrekk består dette av

- I gjennomsnitt en avgang pr uke med F-35 i QRA-opppdrag (Quick Reaction Alert), dvs 52 oppdrag pr år. Hvert oppdrag skjer alltid med 2 fly tett på hverandre, dvs totalt 104 flyavganger pr år. Oppdragene skjer etter behov og når som helst på døgnet.
- Et QRA-øvingsoppdrag i gjennomsnitt pr uke med F-35, dvs 52 pr år. Hvert øvingsoppdrag skjer med 2 fly tett på hverandre, dvs totalt 104 flyavganger. Oppdragene skjer hovedsakelig på dagtid.
- Ca 2 x ca 2 uker med trening på år for norske F-35. Treningsperiodene blir varslet på forhånd.

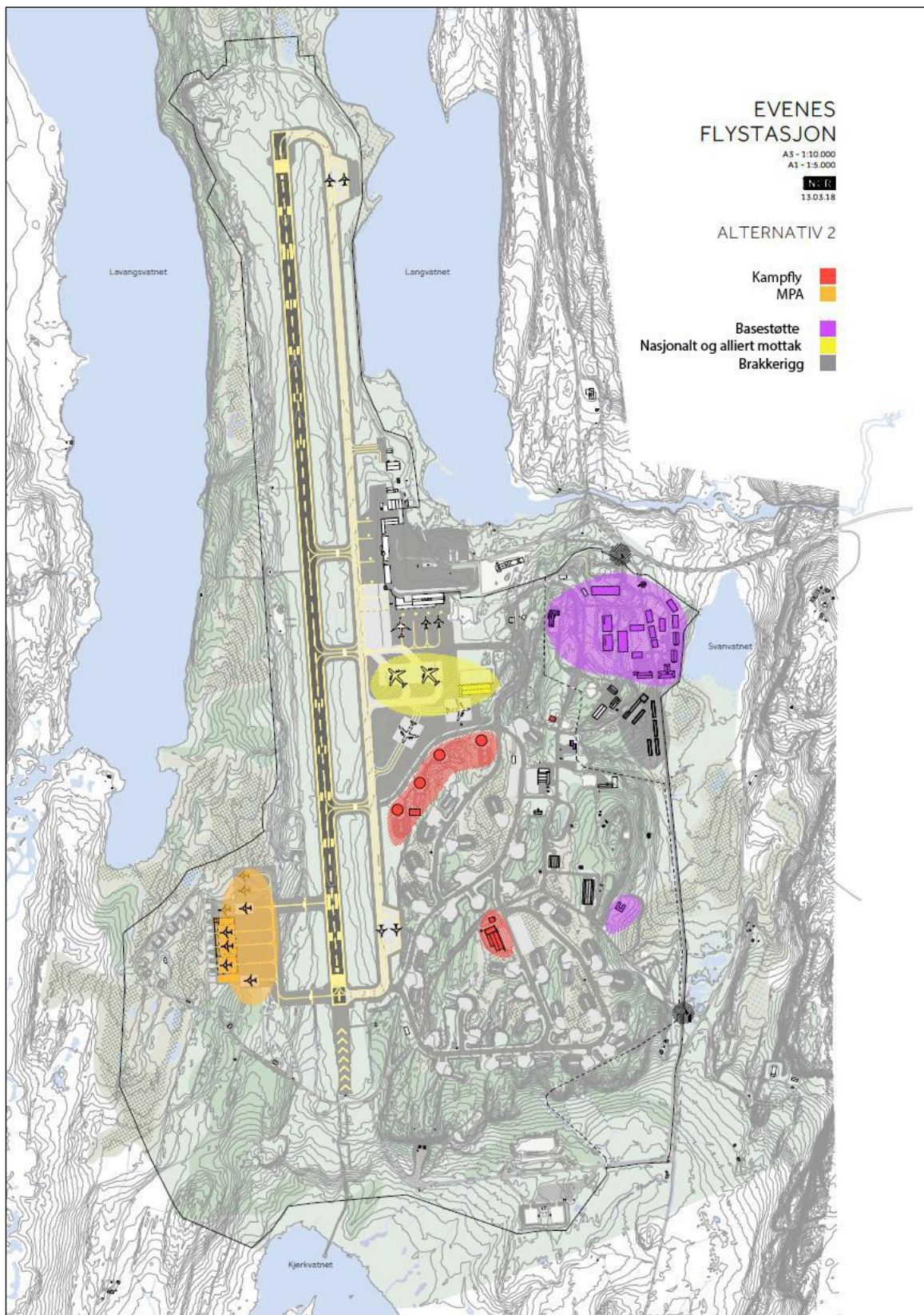
Flyving med norske og/eller allierte jagerfly under militærøvelser ca hvert annet år.

Evenes flystasjon vil inngå i Høy Luftberedskap (HLB). Dette er en nasjonal beredskap som ikke påvirker aktivitetsomfanget.

Antall flyvinger i MPA-tjeneste (Maritim Patrol Aircraft) med de nye P8A-flyene vil øke fra dagens 400 – 500 bevegelser til opptil 4100 bevegelser pr år. Mer enn halvparten av disse vil være «Touch and Go». Disse flyene har et støybilde som er nær tilsvarende sivile passasjerfly av typen Boeing 737, og de har regelmessige daglige avganger som den sivile flytrafikken.

Dette innebærer at den daglige støysituasjonen vil være relativt lik dagens. Den mest hørbare endringen blir når F-35 flyene tar av for beredskapsoppdrag (QRA) og øving. Hver enkelt avgang med F-35 vil støye betydelig mer enn avgangene med sivile fly og P8A, og F-35 har også høyere maksimalt støynivå ved avgang enn dagens norske F16. Siden QRA-opppdragene oppstår når som helst på døgnet, blir den største forskjellen uforutsigbarheten i tid for disse flygingene. Selv om det i gjennomsnitt blir en utrykning pr uke, kan praksis bli mer en ujevn fordeling over året.





Figur 2 Oversiktskart nye etableringer på Evenes flystasjon. Kartkilde: Konseptvalgutredning Evenes flystasjon, 5.april 2018, ugradert.

## FORSVARSBYGG

Den planlagte treningen og øvelsesaktiviteten med jagerfly skal foregå primært på dagtid, men med noe aktivitet på kveld (19 -23) og natt (23 – 06). Nattaktivitet vil da hovedsakelig være landinger. Lydnivå under landing er langt lavere enn ved avgang.

En flybevegelse er enten en landing eller en avgang. I forbindelse med trening og øvelser kan det også forekomme såkalte «Touch and Go»-bevegelser, dvs landing med påfølgende avgang i en sammenhengende bevegelse. Statistisk regnes dette da som en flybevegelse.



Figur 3 Illustrasjon av konsept for lokalisering av maritime patruljefly og QRA. Sett fra sør mot nord. Kartkilde: Konseptvalgutredning Evenes flystasjon, 5.april 2018, ugradert.



Figur 4 Illustrasjon av konsept. I forgrunnen eksisterende og mulig fremtidig utvidelse av terminal og sivile flyoppstillingsplasser på Harstad/Narvik lufthavn. Sentralt i bildet sees område for mottak av allierte og nasjonale styrker som nytter eksisterende oppstillingsplasser for militære transportfly, samt eksisterende hangar (markert med gult). Sett mot sørvest. Kartkilde: Konseptvalgutredning Evenes flystasjon, 5.april 2018, ugradert.

## 4.2 Utbygging av Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

Avinors antatte fremtidige utbyggingsbehov tas inn i planen for å avstemme og ivareta grensesnitt mot Forsvaret; ivareta utvikling av den sivile luftfarten og Forsvarets behov for eventuelle restriksjoner i arealbruk.

*Masterplanen for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes*[3] angir planer for utvidelse av Avinor sin virksomhet på Evenes. Masterplanen omfatter tre faser, fase 1 (2018-2023), fase 2 (2024-2033), fase 3 (2034-2045). I masterplanen inngår en tiltaksliste over nye tiltak som er beskrevet i masterplanen.

Anbefalte tiltak i første fase omfatter mindre utvidelser av lufthavna, med blant annet nytt bagasjeanlegg på terminal, nytt driftsbygg med brannstasjon og ny avisningsplattform. Ny avisningsplattform kan anlegges sydvest for Hangar 4, dels på Avinor sin eiendom, dels på Forsvarets. Størrelse på driftsbygget avhenger av driftskonsept. Driftsbygg for selskap som betjener fly (handling) ivaretas i eksisterende bygningsmasse eller legges i tilknytning til terminalen. Masterplanen avsetter også plass til et eventuelt fraktbygg, men oppføring av et slikt bygg er avhengig av interessenter og utvikling i fraktmarkedet. Det må også legges til rette for luftfartsrettet virksomhet (f.eks. basevirksomhet for operatører) på lufthavna.

Større utbygging av terminal og flyoppstilling er anbefalt først etter 2025. Det er forutsatt at terminalen med flyoppstilling, i takt med trafikktutviklingen, kan utvides til 8 gates/oppstillingsplasser for større jetfly. En slik utbygging krever også kjøreforbindelser på nordsiden av terminalen frem til planlagt nytt dagtankanlegg for fuel. Dette kan utløse behov for å erverve noe areal fra tiliggende eiendom (Gnr. 4 Bnr. 106). Rullebanens sikkerhetsområder og innflygingslys, mv. ble oppgradert i 2013, og det er ikke forutsatt vesentlige tiltak i bane-systemet ut over generelle utbedringer.

For parkeringsområdet nord for det sivile terminalbygget er det beregnet lydnivåer over  $L_{p,AS,max}$  115 dB som sporadisk hendelse på deler av området som kan gi risiko for hørselsskade. Det stilles krav til tiltak. Mulige tiltak er at parkeringen og uteområdet hvor publikum har tilgang bør enten flyttes slik at det lokaliseres utenfor utbredelsen av støykote for  $L_{p,AS,max}$  115 dB, eller så bør deler av publikums-/parkeringsområdet bygges inn slik at konstruksjonen gir skjerming mot lydinnfallet fra jagerflyene.

### 4.2.1 Endring i aktivitetsomfang

Dagens virksomhet på Evenes er preget av den sivile virksomheten ved Harstad/Narvik lufthavn. Passasjertrafikken over Harstad/Narvik lufthavn, Evenes passerte 715 000 passasjerer med 11300 flybevegelser i 2016. Flybevegelsene for 2016 fordeler seg totalt sett som vist i tabell 1 på neste side.

For Harstad/Narvik lufthavn, Evenes legger AVINOR til grunn en årlig vekst i sivil flytrafikk på ca 1,5 % frem til 2030, dvs en vekst i antall flybevegelser fra ca 11 300 til 14 000.

### 4.2.2 Helikoptertrafikk

Dagens luftambulansetjeneste ved Evenes er usikker. Aktiviteten leier i dag lokaler på Evenes flystasjon. Disse må forlates, og det arbeides med å finne alternative plasseringer på eller i nærheten til Evenes.

### 4.3 Tilknytning til E10

Både Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes har atkomst via Rv 833 som tar av fra E10 og går frem til terminalen på lufthavna. Statens vegvesen vil gjennomføre nødvendig planarbeid for ny kryssløsning og andre trafikksikkerhetsformål i forbindelse med justering av traseen for E10. Dette gjøres i egen statlig plan.

Hovedatkomsten til Evenes flystasjon vil ha tilnærmet samme plassering av avkjøringen fra Rv833 som i dag. I tillegg har flystasjonen i dag to sekundære atkomster via Fv722 i sør. Disse videreføres som sekundæratkomster.

Den sivile trafikken til flyplassen er forventet å øke i takt med forventet økning i flytrafikken. Noe av trafikkøkningen kan ivaretas av et bedret kollektivtrafikktilbud. Dette medfører behov for å vurdere trafikkanlegg som både ivaretar egne direkte flybusser og rutegående busser forbi lufthavnen. Statens vegvesen vurderer å fornye Rv 833 frem til lufthavnen.

### 4.4 0-alternativet

0-alternativet er videreføring av dagens virksomhet og gjennomføring av vedtatte planer, og utgjør sammenligningsgrunnlaget for vurdering av konsekvenser av tiltaket beskrevet i kap 2 foran.

For Forsvarets virksomhet i 0-alternativet legges til grunn tilsvarende virksomhet som i dag. F-16 flyene blir byttet ut med F-35, og Orion-flyene med den nye P8-flyene, men med samme antall flybevegelser som i dag på Evenes. Det regnes også med større allierte militære øvelser hvert annet år.

For Harstad/Narvik lufthavn, Evenes omfatter 0-alternativet videreutvikling av dagens sivile luftfart med en årlig vekst på 1,5 % i passasjertrafikken.



## 5.2 Dagens virksomhet ved Evenes flystasjon og lufthavn

### 5.2.1 Evenes flystasjon – militær virksomhet

Evenes militære flystasjon ble etablert i 1979. Den ble bygget ut over flere år. Evenes flystasjon fikk ved begynnelsen av 1988 status som en selvstendig administrativ enhet. Evenes flystasjon består i dag av en omfattende bygningsmasse på nær 90000 m<sup>2</sup> med forlegning for vel 300 mannskap. Flystasjonen var i operativ drift fram til 1993, da den ble satt på mobiliseringsstatus. Dette førte til at all videre utbygging raskt ble avsluttet. I 2004 ble stasjonen tatt ut av mobiliseringsstatusen.

Flystasjonen benyttes nå bare sporadisk i øvingsammenheng. Bebyggelsen på basen ligger spredt, og har varierende tilstand. Eksisterende bygningsmasse er dels leiet ut til andre forsvarsenheter og dels til sivile formål. I dag er det 30-35 årlige avganger med F-16 fly på Evenes (i gjennomsnitt 33 de siste 5 årene). Regelmessig trening med Orion-fly i MPA-tjeneste foregår med 400 – 500 bevegelser på år. Dette omfatter både avganger og landinger, inklusive «touch and go».

### 5.2.2 Harstad/Narvik lufthavn, Evenes – sivil luftfart

**Harstad/Narvik lufthavn, Evenes** er Nordlands nest største lufthavn etter Bodø, og ble åpnet i 1973. Deler av sikkerhetsområdet med tekniske installasjoner i nordenden av rullebanen ligger i Skånland kommune i Troms fylke. Lufthavna ligger 44 km fra Harstad, og med den nye Hålogalandsbrua blir avstanden til Narvik kortet ned til 57 km. Passasjertrafikken passerte i 2016 715 000 passasjerer, og det var om lag 11 300 flybevegelser.

Lufthavna trafikkeres i dag av Norwegian, SAS og Widerøe, med daglige ruter til Oslo, Bodø, Tromsø, Trondheim og Andenes.

Luftambulansetjenesten ved Evenes hadde i 2016 ca 500 oppdrag, dvs 1,5 flyvninger pr døgn. Avganger er hasteoppdrag og går korteste vei til oppdragssted.

Avinor har konsesjon og sertifikat utstedt av Luftfartstilsynet, for å drive og inneha Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Avinor er også grunneier og har utslippstillatelse iht. forurensingsloven som er knyttet til lufthavndriften.

Rullebanen er 2808 meter lang og tilfredsstillende NATOs krav til banelengde på 2764 meter. Den er godkjent for å kunne ta imot fly med vingespenn opp til 65 meter, som f.eks. Boeing 747. Flyplassen er også utstyrt med parallell taxebane i hele rullebanens lengde, bygget etter militære kriterier.

Dagens passasjerterminal sto ferdig i 1998 og er på 5500 kvadratmeter. Den har egne lokaler for utenlandstrafikk. Det er i dag 6 flyoppstillingsplasser til terminalen. Riksveg 833 som tar av fra E10, fører fram til terminalområdet. Forplass og anlegg for publikumsparkering ble bygget ut i samband med oppføring av terminalen. I tillegg til terminalen består lufthavna av flere driftsbygninger for Avinor og lufthavnoperatører, utleiebygg, hangarer og kontrolltårn, til sammen om lag 10000 kvadratmeter. Byggene er av varierende alder og beskaffenhet. Hovedtyngden er fra lufthavnas etablering.

Det er etablert egen plattform for avising av fly og snødeponi for glykolholdig snø, begge med tett dekke og oppsamling av kjemikalieholdig overvann. Dette føres i dag til kommunalt utslippsledning med utløp i Ofotfjorden.

Tabell 1 Oversikt over flybevegelser over Harstad/Narvik lufthavn, Evenes i 2016.

<b>Flykategori</b>	<b>Flybevegelser i 2016</b>
Småfly	827
Helikopter	1553
Jagerfly	66
Passasjerfly - jetdrevet	5816
Passasjerfly turboprop	4131
Sum flybevegelser	12393

### 5.3 Planavgrensning

Planavgrensning omfatter bl.a. følgende områder:

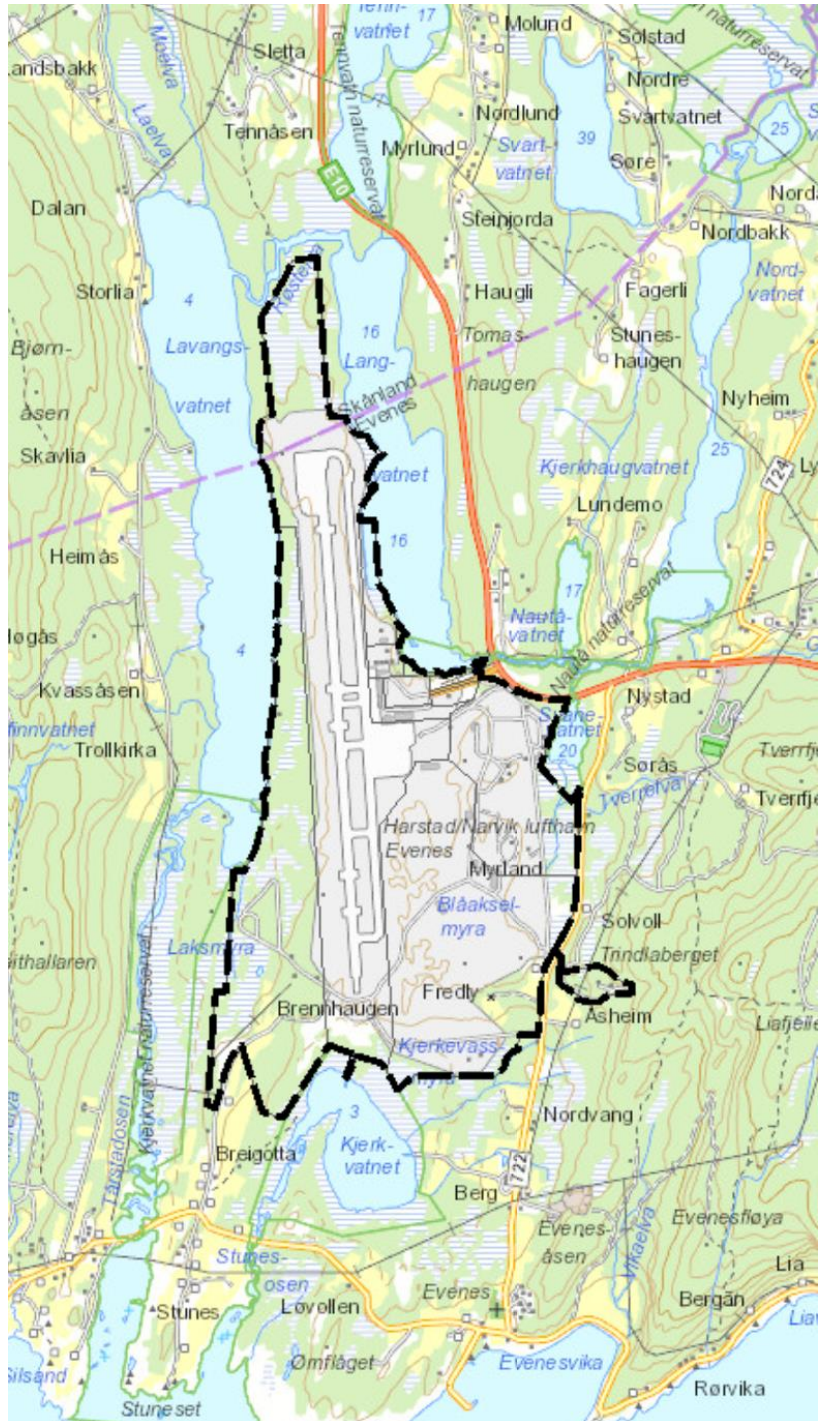
- Forsvarets areal på Evenes flystasjon utgjør ca 2,9 km<sup>2</sup>.
- Avinors lufthavnareal inklusive banesystem, utgjør ca. 1,9 km<sup>2</sup>
- Avinors areal i Skånland kommune utgjør ca. 0,6 km<sup>2</sup>
- Private arealer utgjør ca 0,1 km<sup>2</sup>

Totalt omfatter planområdet ca 5,5 km<sup>2</sup>

Både Forsvaret og Avinor sine arealer grenser delvis til naturvernområder.

Planområdet omfatter arealer både i Evenes og Skånland kommuner. Planområdet i Skånland kommune omfatter sikringsarealer, innflygingslys og utrykningsvei for brann- og havariberedskapen, og tas med for å inkludere eksisterende anlegg formelt i en reguleringsplan. Tilsvarende utrykningsvei finnes også syd for rullebanen. Denne inngår i planområdet, strekker seg inn i naturvernområdet Kjerkvatnet og ligger i sin helhet på Avinor sin eiendom.

Kryss for tilkobling til E10 inngår ikke i dette planarbeidet, men vil bli regulert av Statens vegvesen i egen plan for parsell 15 - Hålogalandsvegen E10. Grensesnitt mot vegareal ivaretas.



Figur 6 Foreslått planområde



Avgrensning av planområdet er ellers gjort ut i fra følgende hensyn:

**a)** Ivareta Forsvarets arealbehov og grensesnitt. Utbyggingen skal foregå innenfor planområdet. Hovedtyngden av utbyggingen vil komme i nordøstre del av Forsvarets areal, og et nytt hangarområde i sydvest. Dette innebærer også at:

1) Avinors lufthavnarealer inngår i planområdet for å avklare grensesnitt mot Forsvarets virksomhet, herunder sikkerhet. I tillegg til utbygging kan det bli nødvendig med forbedringer av infrastruktur på øvrige fly-operative arealer.

2) Privat eiendom med parkeringsareal (gnr 4 bnr 106) rett øst for Lufthavnen ligger innenfor planområdet. Det er nødvendig å avklare grensesnitt mot Forsvarets behov. Den nordre delen av denne eiendommen er regulert til lufthavnformål. Eier av eiendommen er orientert om at arealet inngår i planområdet.

**b)** Sikre Forsvaret atkomst:

1) Flere alternativer har vært vurdert. Både dagens hovedatkomst og de to eksisterende sekundæratkomster fra Fv 722 videreføres, med noe behov for utbedringer.

2) Forsvarets anlegg ved Åsheim/Trindlaberget tas inn i planen. Denne har i dag atkomst via privat veg, sikret ved avtale. Vegen er inkludert i planområdet for å sikre atkomsten reguleringsmessig.

**c)** Følge opp kommuneplanens avgrensning til forsvarsformål og lufthavnformål:

1) Avgrensningen av forsvarsformål i gjeldende kommuneplan avviker fra gjeldende reguleringsplan i sørvest. I gjeldende reguleringsplan er flere private eiendommer sydvest for Forsvarets eiendom vist som forsvarsformål. Disse arealer er ikke lenger aktuelle for Forsvaret, og planavgrensningen følger kommuneplanens avgrensning som også er identisk med Forsvarets eiendomsgrænse.

2) I sydøst inkluderes en privat eiendom i planområdet, i overensstemmelse med gjeldende reguleringsplan og kommuneplan.

**d)** Ivareta buffersone mot vassdrag rundt bl.a vassdragene Nautåa, Langvatnet og Lavangsvatnet. 50 m buffersoner mot vassdragene er nedfelt i kommuneplanen. Disse blir endelig fastlagt i reguleringsplan, og slik at eksisterende godkjent arealbruk ikke skal reverseres.

**e)** Sikre utvikling av infrastruktur, banesystem og sivile driftsområder som blir berørt av Forsvarets nyetablering (herunder ev. avisingsplattform),

Støysoner og andre restriksjonssoner som følger av planen vil danne vesentlige innspill til kommunenes (Evenes og Skånland) kommende rullering av kommuneplanens arealdel.

## 5.4 Planens nære influensområde

Tilgrensende areal til flystasjonen er primært LNFR- områder (landbruk-, natur-, friluft- og reindriftsområder) som preges av store våtmarksområder, beliggende i både Evenes og Skånland kommuner. Noen av vassdragene/våtmarksområdene tett på flyplassen er vernet og noen av de har også status som RAMSAR-områder. Både Forsvaret og Avinor sine arealer grenser delvis til naturvernområder.

Planområdet omfatter arealer både i Evenes og Skånland kommuner. Planområdet i Skånland kommune omfatter sikringsarealer, innflygingslys og utrykningsvei for brann- og havariberedskaper, og tas med for å inkludere eksisterende anlegg formelt i en reguleringsplan. Tilsvarende utrykningsvei finnes også syd for rullebanen. Denne inngår i planområdet, strekker seg inn i naturvernområdet Kjerkvatnet og ligger i sin helhet på Avinor sin eiendom.

Dagens atkomst fra E10 til Forsvarets område er felles med atkomsten til Harstad/Narvik lufthavn, dvs. for den sivile delen av flyplassen. Den sivile trafikken til flyplassen er forventet å øke i takt med forventet økning i flytrafikken. Noe av trafikkøkningen kan ivaretas av et bedret kollektivtrafikktilbud. Det forventes økende turisttrafikk til regionen, og også at en større del av næringslivets eksport og importbehov vil foregå med fly.

Støysoner og andre restriksjonssoner som følger av planen vil danne vesentlige innspill til kommunenes (Evenes, Skånland) kommende rullering av kommuneplanens arealdel.

### 5.4.1 Evenes kommune

Evenes kommune med nær 1400 innbyggere ligger helt nord i Nordland fylke og grenser til Troms. Administrasjonssenteret Bogen, ca 15 km øst for Evenes lufthavn, har rundt 400 innbyggere. Kommunen har et areal på 257 km<sup>2</sup> (eksklusiv sjøareal).

Bogen ligger ca seks mil fra både Harstad og Narvik, E-10 går gjennom hele kommunen. Avstanden til Narvik kortes inn til ca 42 km når Hålogalandsbrua åpner. Utbedringer i E10 Hålogalandsveien korter også inn reisetiden til Harstad.

Kommunen grenser til Tjeldsund, Skånland, Narvik og Ballangen kommuner.

Kommunens landområder består av jord- og skogområder, lange strandlinjer og fjellområder. Landskapet er hovedsakelig lavt (70 prosent er under 300 moh), men nord og øst for Bogen finnes større fjellområder med topper over 1.000 moh. Flere plasser i kommunen har sterke, lange og levende historiske røtter, først og fremst i området rundt Evenes kirke og rundt handelsstedet Liland.

Viktige næringsveier er offentlig og privat tjenesteyting, herunder Evenes lufthavn, jord- og skogbruk samt mekanisk og treindustri.

Gjeldende kommuneplan gir ingen nye føringer for Evenes flystasjon utover eksisterende reguleringsplan. Forsvarets arealer er vist som «Forsvarets områder». Både gjeldende reguleringsplan og kommuneplanen viser et areal til lufthavnformål som forutsetter en utfylling i Langvatnet nord for eksisterende bebyggelse ved Harstad/Narvik lufthavn.

Kommunen har nylig vedtatt kommuneplanens samfunnsdel, og har igangsatt rullering av kommuneplanens arealdel.

#### 5.4.2 Skånland kommune

Skånland kommune med drøyt 3000 innbyggere ligger lengst sør i Troms fylke. Administrasjonssenteret er Evenskjer, ca 16 km nordvest for Evenes lufthavn, og har ca 780 innbyggere. Kommunen har et areal (eksklusiv sjøareal) på ca. 466 km<sup>2</sup>.

Kommunen grenser i øst mot Gratangen, i sør mot Tjeldsund, Evenes og Narvik (Nordland fylke). E 10 går gjennom kommunen, avstanden Evenskjer til Harstad er 36 km. Reisetiden vil kortes inn ved gjennomføring av vegprosjektet E10 Hålogalandsveien.

Viktige næringsveier er mekanisk industri, fiskeoppdrett, jord- og skogbruk og omkring Evenskjer først og fremst servicetilbud.

Naturen gir store muligheter for et aktivt friluftsliv, og Skånland er en populær kommune for fritidsbebyggelse.

I forbindelse med rullering av kommuneplan, har støy fra Evens lufthavn har vært et viktig tema. Avinor har bedt kommunen endre arealformålet på deler av Avinors eiendom g/bnr. 22/14 fra LNFR til lufthavnformål, da dette området omfatter deler av lufthavnas eksisterende infrastruktur.

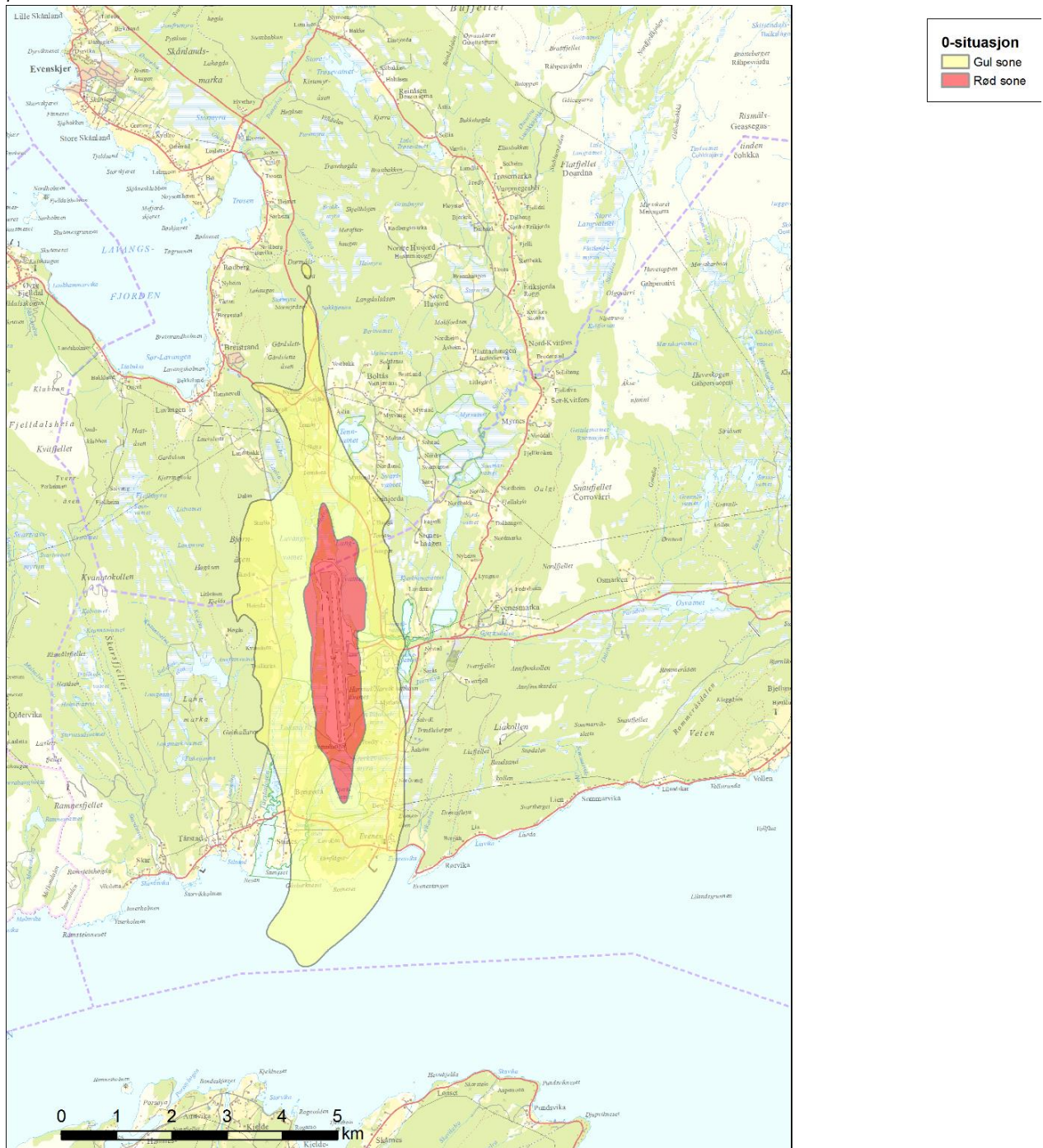
Kommuneplanens arealdel er under revisjon. I gjeldende arealplan er området nord for flyplassen avsatt til LNF- landbruks- natur- og friluftsområde, med flystøysone.

Samtidig som arealplanen rulleres arbeider kommunen med utvikling av samfunnsdelen.

Fra 1.1.2020 blir Tjeldsund kommune sammenslått med Skånland kommune, og derved en del av Troms fylke.

StøyforholdDagens virksomhet genererer støy til omgivelsene. Figur 7 viser beregninger av flystøy basert på fremskriving av dagens flyaktivitet i 2012 til 2030 (dagens situasjon) illustrert med gul og rød støysone iht. T – 1442. dvs 0-alternativet.

FORSVARSBYGG



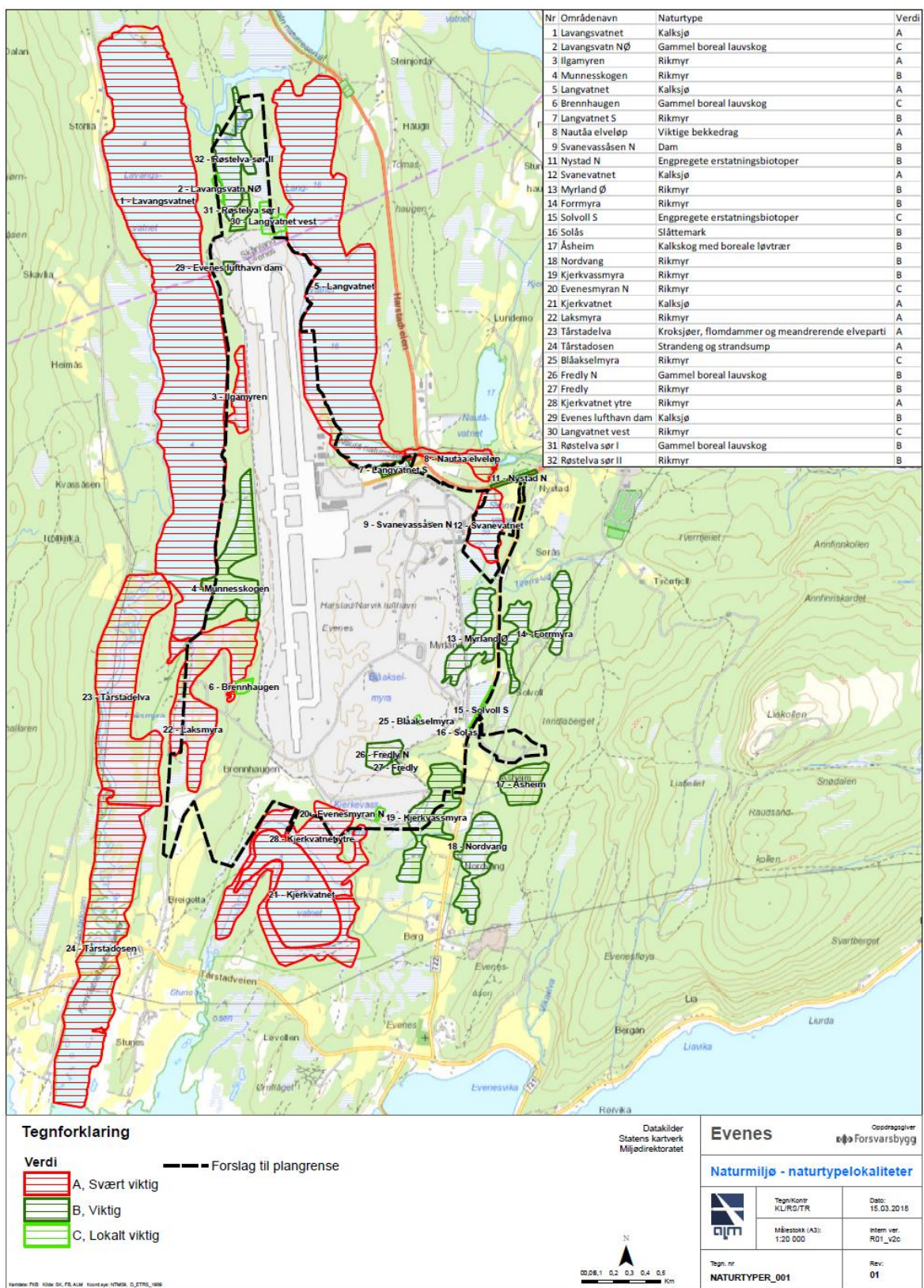
Figur 7. Dagens støybilde, Støysituasjon i 2030 beregning basert på flyaktivitet i 2030 basert på fremskriving av dagens flyaktivitet ved Evenes lufthavn. Gul sone og rød sone som beskrevet i retningslinje T-1442 (Retningslinje for støy i arealplanlegging).

5.4.3 Naturverdier

Evenes-området ligger innenfor et belte av kalkspatmarmor. Dette er en svært rik berggrunn som gir opphav til den svært verdifulle naturen i området med både kalksjøer, kalkskog og rikmyrer. Kalksjøer er en utvalgt naturtype etter Naturmangfoldloven, og dette krever særlig aktsomhet. Flere av kalksjøene er verdifulle områder som hekke-, raste-, beite-, myte- og

FORSVARSBYGG

overvintringsområder for fugl. Flere av disse våtmarkene er på Ramsar-listen over verdifulle internasjonale våtmarker.

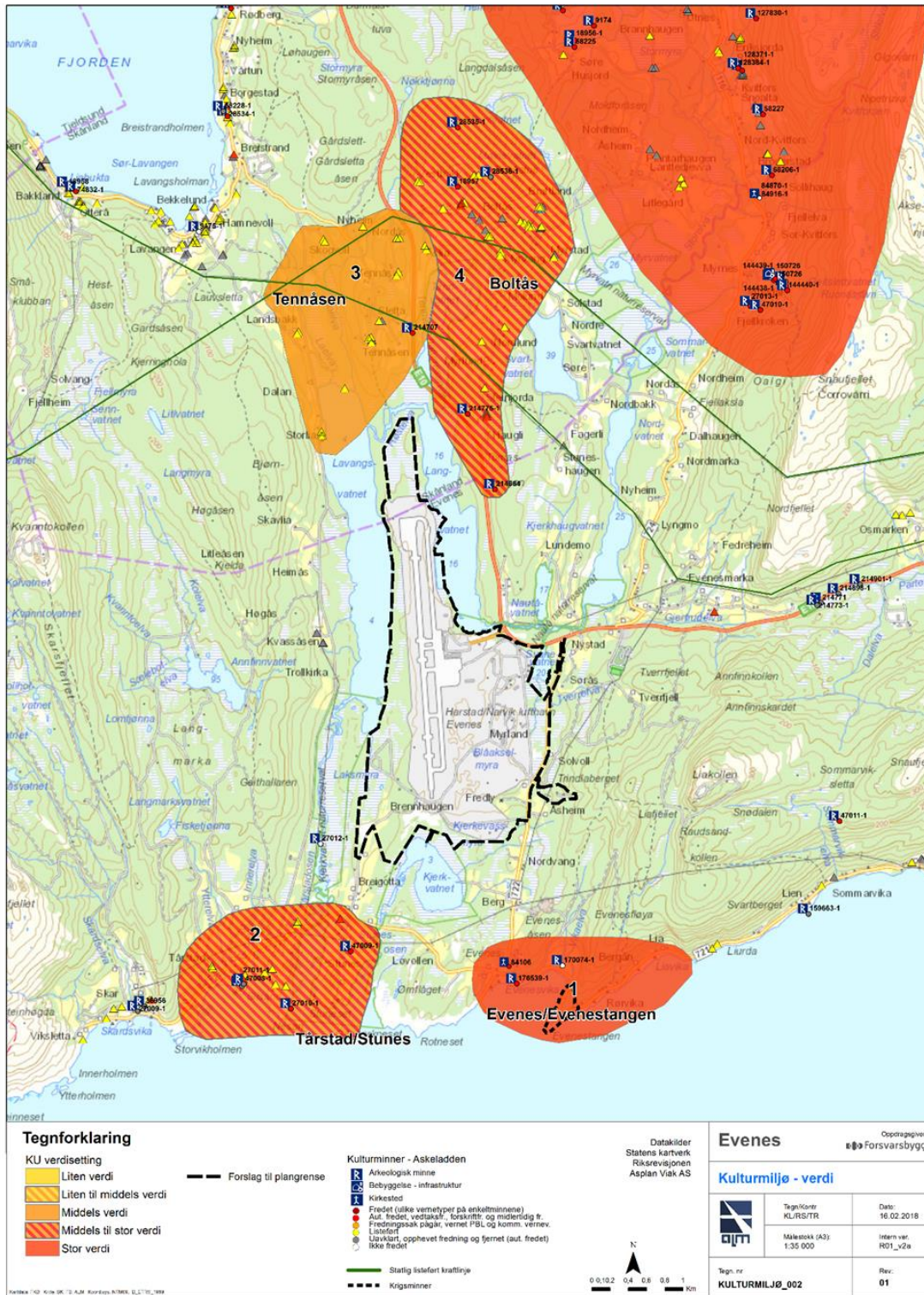


Figur 8. Vernede områder registrert i hht RAMSAR-konvensjonen. Ingen av disse ligger innenfor planområdet, men planområdet grenser til flere av de.



FORSVARSBYGG

Det er ikke registrert kulturminneverdier innenfor selve tiltaks- og planområdet.



Figur 10 Temakart kulturminner og kulturmiljø

## 6 OVERORDNEDE PLANER OG FØRINGER

Planprogrammet redegjør for overordnede føringer for planarbeidet, inkludert stortingsvedtak om lokalisering, omtale i nasjons transportplan (NTP), forhold til nasjonale planretningslinjer, fylkesplaner og regional planstrategi, samt forhold til gjeldende kommunale planer og retningslinjer. Se Planprogram for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn [2].

Nedenfor gis en oversikt over prosjektspesifikke planer og vedtak, samt oppdatert oversikt over pågående planarbeider i området.

### 6.1 Prosjektspesifikke planer og vedtak

#### 6.1.1 Langtidsplan for Forsvaret

Stortinget behandlet 15.11.2016 den nye langtidsplanen for Forsvarssektoren, Prop. 153 S (2015-2016) – Kampkraft og bærekraft. Langtidsplanen følger opp tidligere vedtak om lokalisering av F-35 kampfly på Ørland, med fremskutt base på Evenes. Videre omfatter stortingets vedtak:

- 333 Skvadronen flyttes fra Andøya til Evenes og vil operere med de nye maritime patruljefly (MPA) fra Evenes.
- Det etableres luftvernsstridsgrupper på Ørland og Evenes.
- Det skal etableres tilfredsstillende baseforsvar på Evenes.
- COB-lager for alliert forhåndslagring og mottak for kampfly flyttes fra Bodø til Evenes.

#### 6.1.2 KVVU

Konseptvalgutredning Evenes flystasjon (KVVU - ugradert versjon) ble fremlagt av Forsvarsdepartementet 05.04.2018.

Konseptvalgutredningen er en konsekvensutredning av alternative løsninger knyttet til gjennomføring av Stortingets vedtak omtalt i 6.1.1.

KVVU ble behandlet i Stortinget 05.-06.2018, og Forsvarsdepartementets anbefaling om konsept ble lagt til grunn for utbygging av Evenes flystasjon og forslag til reguleringsplan.

### 6.2 Nasjonale føringer

#### 6.2.1 Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjen forutsetter at barn og unges interesser synliggjøres i arealplansammenheng.

#### 6.2.2 Statlig planretningslinje for klima og energiplanlegging i kommunene (MD 4.9.2009)

Formålet med retningslinjene er bl. a. å sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med å redusere klimagassutslipp. Kommunene skal i



kommuneplanen eller som egen kommunedelplan innarbeide tiltak for å redusere klimagassutslipp og sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging. Klima -og energiplanen skal gi føringer for kommunens mer detaljerte planlegging og myndighetsutøvelse.

### **6.2.3 Retningslinjer for støy i arealplanleggingen (T-1442/2016)**

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) ble fastsatt av Klima- og miljødepartementet 26.1.2005, med ikrafttredelse fra samme dato. Retningslinjen ble revidert 2.7.2012 og kalt T-1442/2012. I desember 2016 ble retningslinjen oppdatert i tråd med fastsettelse av nye grenseverdier for skytebanestøy og kalt T-1442/2016. Retningslinjen gjelder utendørs støyforhold ved planlegging av de viktigste støykildene i ytre miljø, og arealbruken i støyutsatte områder. Den er utarbeidet i tråd med EU-regelverkets metoder og enheter, og er koordinert med regelverket om lydforhold i bygninger, som er gitt i byggeteknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

### **6.2.4 Naturvernområder / Nasjonalt våtmarksområde.**

Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og Evenes flystasjon er omgitt av vernede vassdrag, Evenes våtmarksystem, bl.a. med Svanevatnet, Nautåa, Langvatnet, Lavangsvatnet og Kjerkvatnet. Flere av disse, hele eller deler, er også RAMSAR-områder. At et verneområde er ført på listen over viktige Ramsar-områder innebærer ikke noen formelle restriksjoner utover verneforskriftens bestemmelser.

## **6.3 Regionale føringer**

### **6.3.1 Planstrategi Nordland**

Regional planstrategi for Nordland 2016-2020 ble vedtatt av fylkestinget 25.04.2016. Denne skal legges til grunn for kommunale, regionale og statlige organer i sitt videre planarbeid.

Utfordringer knyttet til regional planstrategi er forholdet til vernede naturområder og vassdrag, og viktige kulturminner. Disse temaene vil ivaretas i dette planprogrammet og i det videre planarbeidet.

Fylkeskommunen har også utarbeidet «Arealpolitiske retningslinjer», som bl.a skal sikre fylkets ressursgrunnlag og reindrifts særverdiområder. Disse legges til grunn for planarbeidet.

Regionale vannforvaltningsplaner, både for Nordland og Troms fylker herunder også vannforskriften, er lagt til grunn for vurderingene i konsekvensutredningen og for planutformingen.

Forsvarsbygg har ellers søkt å ivareta den regionale planstrategien gjennom møter med regionalt planforum.

### **6.3.2 Planstrategi Troms**

Regional planstrategi for Troms for 2016 – 2019 er ferdigstilt og omfatter bl.a. planoppstart for reindrift og en vannstrategi. Denne omfatter bl.a. miljømål for vann og vannressurser. I



### 6.5.2 Pågående planplanprosesser

#### *Reguleringsplan for E10 og atkomstssonen Rv 833*

Reguleringsplan for E10 Hålogalandsveien mellom Sortland, Harstad og Evenes ble vedtatt 20 juli 2017 som statlig reguleringsplan. Planen omfatter utbedring av E10 gjennom 7 kommuner. Forslaget omfattet opprinnelig også atkomstssonen til Harstad/Narvik lufthavn/Evenes flystasjon, men dette ble tatt ut av planforslaget etter anmodning fra Forsvarsbygg, Avinor og Evenes kommune. Hele parsell 15, fra kommunegrensa mot Skånland til Laksåa, ble tatt ut. Arbeidet med reguleringsplan for denne parsellen ble stilt i bero, men tatt opp igjen av Statens vegvesen vinteren 2018.

#### *Reguleringsforslag for privat næringsutvikling Gnr 4 Bnr 106.*

Evenes Utvikling AS ble stiftet 15.03.2017 og har tinglyst avtale med eier av gnr 4 bnr 106 om utbygging av eiendommen med formål hotell og konferanse, bilpleie, samt annen næringsvirksomhet.

Skisse av planforslag for nevnte formål ble sendt Forsvarsbygg som merknad til planprogrammet og med anmodning om å inkludere dette i foreliggende planforslag. Planforslaget er ikke oversendt Evenes kommune, og det er foreløpig ikke varslet oppstart av planarbeidet.

#### *Områderegulering for Evenes lufthavn/Nautåa*

Evenes kommune har igangsatt arbeid med en områdeplan for et nytt utviklingsområde mellom Evenes lufthavn/flystasjon og bensinstasjonen nord for Nautåa. Områdeplanen vil inkludere lufthavnas landside med Rv833 og aktuell del av E10.

## 6.6 Skånland kommunes føringer

### 6.6.1 Kommuneplanens arealdel

Skånland kommune har gjennomført folkemøter og bearbeiding av innspill i forbindelse med rullering av kommuneplan, hvor støy fra lufthavna i Evenes har vært pekt på som et viktig tema. Avinor har bedt kommunen endre arealformålet på deler av Avinors eiendom g/bnr. 22/14 fra LNFR til lufthavnformål, da dette området omfatter deler av lufthavnas eksisterende infrastruktur.

Kommuneplanens arealdel ble påbegynt, men stilt i bero. Den er nå vedtatt utsatt til etter kommunesammenslåingen med Tjeldsund kommune i 2020 (møte i planutvalget 13.06.2018). I gjeldende arealplan er området nord for flyplassen avsatt til LNF- landbruks- natur- og friluftsområde, med flystøysone.

Samtidig som arealplanen rulleres arbeider kommunen med utvikling av samfunnsdelen.



## FORSVARSBYGG

Avinors søknad gjenspeiler dagens forhold med hovedsakelig sivil flytrafikk, og det presiseres i søknaden at det vil bli sendt ny søknad når konsekvensen (i form av økt utslipp) av Forsvarets etablering på Evenes er avklart.

## 7 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for utbygging og drift som dekker Forsvarets behov for å ivareta oppgavene til F-35 og MPA, og å sikre samfunnets behov for sivil flyplassdrift på Evenes. Det er behov for å regulere flyplassens tekniske anlegg nord for rullebanen, og planområdet strekker seg derfor inn i Skånland kommune.

Naturkvaliteter og øvrige miljø- og samfunnsinteresser i planområdet ivaretas på en tilfredsstillende måte. Gjennom konsekvensutredningen er det framskaffet dokumentasjon og forslag til avbøtende tiltak, for å sikre at miljø- og samfunnsmessige hensyn blir ivaretatt. Forslag til avbøtende tiltak er listet opp i kap. 9 i dette dokumentet.

Reguleringsplanen utarbeides som statlig reguleringsplan med tilstrekkelig detaljeringsgrad for å gjennomføre nødvendig utbygging og drift for Forsvaret, samt gjennomføring av AVINOR sine tiltak.

Forsvarets utbygging er startet opp innenfor rammene av gjeldende reguleringsplan, og eventuelt i henhold til Plan- og bygningslovens §§ 20-7 og 20-8 (om unntak fra søknadsplikt etter plan- og bygningsloven for skjermingsverdige objekter).

### 7.1 Plankartet

Planområdet omfatter arealer eiet av:

- Staten v/Avinor (Harstad/Narvik lufthavn, Evenes)
- Staten ved Forsvarsdepartementet (Evenes flystasjon)
- Privat areal regulert til serviceområde/parkering (Gnr 4 bnr 106)
- Privat areal regulert til Forsvarsformål i gjeldende reguleringsplan (Gnr 4, Bnr.40, Gnr 5, Bnr 54)

### 7.2 Reguleringsformål og hensynssoner

- Reguleringsforslaget omfatter følgende formål:
- M1 – Forsvarets administrative områder
- M2 – Forsvarets operative områder
- M3 – Forsvarets operative områder vest for rullebanen
- M4 – Forsvarets operative område øst for Fv722
- M5 – Forsvarets operative område for MPA
- SSL – Harstad/Narvik lufthavn, flyoperativt område
- SLA 1- 5 Område for Lufthavnformål, tilsvarende som gjeldende reguleringsplan
- BN og SPP1 - 2 – Privat område, parkering, ref reguleringsplan for Evenes Servicesenter AS godkjent i Evenes kommune 02.07.2015
- SV1 - 2 - atkomstvei fra E10 og annen vei
- SF - fortau
- LN - naturområder som har vernestatus
- H290 – Hensynssone støy, sone med risiko for hørselskade
- H560 – Hensynssone naturområder av nasjonal verdi

Det er gitt reguleringsbestemmelser som gjelder felles for reguleringsplanområdet, samt til de enkelte delområdene.

### 7.3 Restriksjoner på utbygging i feltene SLA1 - 5, BN, SPP1 - 2.

Forsvaret har gjennomført en sikkerhetsvurdering vedrørende utbygging av eiendommer som ligger nær Evenes militære flystasjon. Rapporten har følgende konklusjon:

Ut fra et sikkerhetsperspektiv utgjør sivil næringsutvikling nær militær virksomhet en sikkerhetsrisiko. Forsvaret forventer at planlagt aktivitet på sikt vil utnyttes av fremmede trusselaktører. Av hensyn til Forsvarets behov for å skjerme operativ virksomhet av militær strategisk, nasjonal og alliert interesse på Evenes flystasjon i fremtiden anbefales at:

- Forsvaret gjennomfører tiltak som muliggjør kontroll over de sivile områder som utgjør en betydelig og langsiktig sikkerhetsrisiko for Forsvarets strategiske evne til å løse oppdrag i fred, krise og krig.
- Forsvaret gjennomfører tiltak som sikrer at utbygging for sivil næringsvirksomhet innenfor det planlagte regulerte området ikke tillates, men at en ny vurdering kan gjøres når byggeprosesser for Forsvarets virksomhet på Evenes flystasjon er ferdigstilt.

Forsvaret har vår/sommer 2018 gjort en ny vurdering av situasjonen. Denne vurderingen har styrket konklusjonen fra desember 2017, og i forslaget til reguleringsplan er det lagt restriksjoner på bygging på tilgrensende arealer til Forsvarets områder på Evenes. Restriksjoner er lagt inn både i plankart og bestemmelser.

Bakgrunn for konklusjonene er:

Forsvarets Langtidsplan utpeker Ofotregionen i Nord-Norge som hovedsatsingsområde for styrking av Norges forsvarsevne. Regjeringen har prioritert å bygge en oppgradert og godt beskyttet base på Evenes tilpasset nytt og fremtidig trusselbilde.

Evenes flystasjon vil i nær fremtid ha militære kapasiteter (F35 (QRA) og P8 (MPA)) som utgjør strategiske viktige elementer i Norges forsvarsevne i fred-, krise og krig. Evenes flystasjon har i dag skjermingsverdige objekter, og med de nye funksjonene vil antallet øke. Dette vil også øke etterretningspresset mot Norge og Evenes.

Evenes flystasjon er militær, og har fellesfunksjoner med den sivile lufthavnen. Nærheten mellom sivile og militære virksomheter utgjør en utfordring. Utbygging av annen sivil virksomhet i tilknytning til lufthavnen, og i lufthavnens umiddelbare nærhet vil føre til at omgivelsene rundt Evenes militære flystasjon blir betydelig mer uoversiktlig for Forsvaret. Bygg generelt, og høye bygg spesielt gjør militær operativ virksomhet på Evenes flystasjon sårbar for sikkerhetstruende virksomhet generelt og innsyn spesielt. Eventuelle bygg som hoteller og konferansebygg, parkeringshus og andre næringsbygg vil få en geografisk nærhet til flere sentrale objekt inne på militært område, med godt innsyn mot operative områder.

Den militære virksomheten på Evenes vil være betydelig og vil ha behov for å være skjermet. Regjeringen har lagt føringer for at Evenes flystasjon skal være en oppgradert og beskyttet base. Det er en utfordring at Evenes på relativt kort tid skal gå fra et lavt sikringsnivå til en fullt operativ flystasjon der kravet og behovet for beskyttelse er høyt. Det vil allerede med dagens nærhet være utfordrende å finne tiltak som tilstrekkelig skjermer og beskytter egen og alliert virksomhet. Utbygging med næringsbygg og sivile funksjoner øker sårbarheten. Forsvaret må forvente kritikk fra allierte nasjoner dersom strategiske kapasiteter viktige for NATO utsettes for unødig risiko.

## 7.4 Reguleringsbestemmelser

Reguleringsbestemmelsene definerer muligheter og begrensninger til arealformålene angitt for planområdet, krav til søknad og dokumentasjon, krav til miljøtiltak og rekkefølgebestemmelser i forbindelse med anleggsfasen.

Bestemmelsene gjentar i minst mulig grad krav dekket i medhold av annet lovverk (som Forurensningsloven, Diskriminerings og tilgjengelighetsloven mv), bortsett fra der dette er påkrevet eller ansees å være hensiktsmessig.

Det gis nedenfor en tematisk gjennomgang av hva reguleringsplanen med bestemmelser gir adgang til, og en mer utfyllende kommentar til bestemmelsene.

### 7.4.1 Bebyggelse og landskap

Reguleringsbestemmelsenes § 1 gir Forsvaret adgang til å oppføre de bygninger, konstruksjoner og anlegg som er nødvendige for å etablere og drifte anlegg for fly og forsvarsanlegg innenfor planområdet. § 4 definerer noe mer spesifikt hva som tillates eller ikke tillates innenfor hvert delområde.

De fire formålsfeltene for Forsvaret utgjør i alt 3072 daa. Planen åpner for en samlet grunnflate for bebyggelse i feltene M1 – M5 på til sammen ca 260 000 m<sup>2</sup>. Dette er bebygd flate. En del av byggene vil ha flere etasjer slik at bebygd areal (BRA) vil kunne bli større. Planen vil derfor være robust i forhold til det behov som er angitt i tiltaksbeskrivelsen.

Formålsfeltene for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes inkl Evenes serviceområde utgjør ca 273 daa. Disse kan bebygges med ca 81500 m<sup>2</sup> grunnflate. I tillegg kommer banesystem med ca 1870 daa.

§ 3.2 angir at de internasjonale standardene for luftfart (ICAO og PANS-OPS) som setter begrensninger for plassering, utforming og høyder på bebyggelsen, samt krav til hinderfrie plan omkring rullebanen, skal følges. I tillegg vil også de norske bestemmelser for sivil luftfart (BSL) gjelde uavhengig av bestemmelsene.

Bestemmelsene knyttet til bebyggelse og landskap gir Forsvaret en stor grad av frihet knyttet til utforming og plassering av bygg og anlegg. Krav til vedlagt illustrasjonsplan og formingsveileder, som angitt i § 4.3, skal sikre at kommunen, i sammenheng med søknad om tiltak, får en visualisering og en redegjørelse for at utforming og plassering av ny bebyggelse og nye anlegg er i henhold til en helhetlig plan og estetiske prinsipper.

### 7.4.2 Miljø

§4.5 stiller krav til utarbeidelse av miljøoppfølgingsplan (MOP) for ytre miljø, og krav om miljøoppfølgingsplan for bygg. Det er utarbeidet en overordnet MOP, datert 31.08.2018 som vil inngå som et premissdokument på hvordan miljø vil bli ivertatt i planarbeidet. Disse planene skal vise hvordan miljømål og miljøkrav blant annet definert i Miljøstrategi for Forsvarsbygg, skal følges opp under prosjektering, kontrahering, bygging og drift av nye bygg og anlegg.

Det er ikke gitt bestemmelser knyttet til forurensning fordi dette er dekket av forurensningsloven og forurensningsforskriftens kapittel 2, samt godkjenninger av tiltaksplaner for forurenset grunn som gis for virksomheten.



§3.4 definerer krav til innendørs lydnivå for ny og eksisterende bebyggelse. Generelt legges retningslinje T-1442/2016 til grunn for planlegging av ny bebyggelse og for bestemmelse av hvilke eksisterende bygninger som skal vurderes for tiltak. Generelt skal innendørs lydnivå fra flyaktiviteten i bygninger overholde grenseverdier i NS 8175 klasse C, ev. klasse D der kost-/nytte-forhold gjør det urimelig å gjennomføre klasse C. Bygningstyper som skal vurderes for innendørs lydnivå er boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, skole og barnehager. Fritidsboliger vil ikke blir vurdert for innendørs lydnivå.

Det er normalt ikke tilgang til å gi bestemmelser utenfor planområdet, men når det gjelder avbøtende tiltak som følge av støy fra tiltak innenfor planområdet finnes det en praksis for å gjøre dette. Det er de samme krav til lydklasse og bygningstyper her som for eksisterende bygninger innenfor basen.»

I bestemmelsene settes det videre krav til at tiltak skal være iverksatt innen 12 måneder etter at avtale er inngått mellom Forsvarsbygg og huseier.

### 7.4.3 Infrastruktur

#### *Parkering*

§ 4.4 For å imøtekomme målsetning om mer miljøvennlig transport skal det tilrettelegges for el-bilparkering med lademulighet og sykkelparkering. For å gjøre det attraktivt å sykle skal det tilrettelegges for at sykkel kan parkeres værskjermet i nærheten av de mest brukte bygningene, som kontorbygg, verksteder, idrettsbygg og forlegninger. Det settes for øvrig ingen begrensninger på antall parkeringsplasser innenfor området.

#### *Overvannshåndtering*

§3.3 krever at systemer for overvannshåndtering skal dimensjoneres for vannføring tilsvarende 20% overskridelse av 200 års nedbørintensitet. Dette kravet tar høyde for at 200 års nedbørintensitet sannsynligvis vil forekomme stadig hyppigere i fremtiden, og at 200-års verdiene sannsynligvis oftere overskrides.

## 7.5 Sambruk av arealer Forsvaret – Avinor.

Forsvaret og Avinor har felles bruk av en del flyoperative arealer, uavhengig av hvem som eier arealene. Dette sikres gjennom egne avtaler mellom de to partene.

Det gjelder bl.a.:

Område for ny avisingsplattform. Denne blir mest sannsynlig lokalisert syd for Forsvarets oppstillingsplasser for store transportfly og vil være felles for AVINOR og Forsvaret.

Etablering av taxebaner frem til MPA-området på vestsiden av rullebanen er avtalt med Avinor.

## 7.6 Anleggsgjennomføring

Det er foreløpig ikke avklart i detalj hvordan anleggsfasen skal gjennomføres. Men det legges opp til en entreprisemodell som muliggjør at regionale og lokale entreprenører skal være aktuelle i konkurransen. Detaljert plan for anleggsgjennomføring vil bli utviklet før tiltak igangsettes.

## FORSVARSBYGG

Forsvarsbygg sitt prosjektkontor, anleggshotell og kontorer vil bli plassert så nært aktuelt anleggsplass som hensiktsmessig. Generelt vil mesteparten av bebyggelse av midlertidig karakter bli plassert i F1, administrativ område.

- 170 sengeplasser (anleggshotell) samt fellesområde for kantine.
- Parkeringsplass i tilknytning til forlegningen.
- Prosjektkontor for Forsvarsbygg.
- Kontor for entreprenører.
- Parkeringsplass i tilknytning til kontorene.

Det er noe mangler og noe underdimensjonering av infrastruktur på området. Det må derfor påregnes videreutvikling og supplering av vann, avløp, strøm og samband til området.

Endelig gjennomføringsplan for anlegget er p.t. ikke ferdigstilt. Det er i 2018 utarbeidet en foreløpig overordnet plan for når de ulike områdene og byggene skal bygges ut.

Forberedende arbeider som blant annet etablering av riggplasser og anleggsveier vil foregå frem til vår 2020. Bygg, vakt, hangar, teknisk infrastruktur og annet bygges ut i ulik rekkefølge fra 2020 og frem mot 2025. Det kan bli endringer i dette.

I toppårene 2020 og 2021 vil det være behov for mellom 500 og 700 årsverk (totalt for entreprenør og Forsvarsbygg). Et årsverk betyr ikke nødvendigvis at en person jobber i et år, to personer kan for eksempel jobbe samtidig et halvt år hver. Det kan derfor i perioder være flere og færre anleggsarbeidere på området.

## 7.7 Illustrasjonsplan og formingsveileder bygg

### 7.7.1 Illustrasjonsplan

Som en visualisering av tiltaket skal det utarbeides en illustrasjonsplan som visualiserer helhet og sammenheng innenfor hvert av delområdene. Tiltakshaver er ansvarlig for at illustrasjonsplanen holdes oppdatert. Illustrasjonsplanen skal vise bebyggelsens plassering og form, infrastrukturplanlegg på bakken som veier, plasser, parkeringsplasser mv, samt grøntanlegg.

### 7.7.2 Formingsveileder

Formingsveileder skal utarbeides i løpet av prosjekteringsperioden. Den skal gi prinsipper for formgivning av bebyggelse og uteområder, materialbruk, farger mv. Formingsveileder skal vedlegges søknad om tiltak og det skal redegjøres for hvordan tiltaket følger opp veilederens prinsipper.

## 7.8 Forhold til overordnede planer og føringer

Planforslaget er i all hovedsak i samsvar med overordnede planer og føringer på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Planforslaget gir innspill til pågående rullering av kommuneplanene i Evenes og Skånland i forhold til lufthavnas/flystasjonens ytre avgrensning, restriksjonssoner, sikringssoner og hensynssone knyttet til støybelastning.

For å sikre befolkningens, helse og barn og unges interesser, landbruk og naturmiljø skisserer planforslaget avbøtende og forberedende tiltak, samt oppfølgende undersøkelser som skal gjennomføres av tiltakshaver i samarbeid med berørte instanser.

## 8 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Lokalisering av de nye militære funksjonene til Evenes (QRA og MPA) er vedtatt i Stortinget, og alternative lokaliseringer utenfor Evenes er ikke utredningstema.

Før valg av utbyggingskonsept på Evenes flystasjon gjennomførte Forsvarsdepartementet en konseptvalgutredning «Konseptvalgutredning Evenes flystasjon, datert 5.04.2018». Anbefaling av utbyggingskonsept ble gjort etter en analyse av flere alternativer, herunder også påvirkning av miljøforhold.

Anbefalt og valgt utbyggingskonsept er deretter lagt til grunn for dette planforslag med konsekvensutredning, dvs planforslagets virkninger for samfunn og miljø.

### 8.1 Forsvarsdepartementets konseptvalgutredning for Evenes

Konseptvalgutredningen omhandlet i hovedtrekk alternative lokaliseringer av de nye funksjonene QRA og MPA. MPA blir plassert i nytt anlegg, ellers vil eksisterende anlegg benyttes med utvidelser /oppgraderinger.

Alternativene er vurdert i flere trinn. I en mulighetsstudie er det identifisert 6 alternativer, som deretter er redusert til 4 basert på forhold til operative, funksjonelle (militære og sivile), sikkerhetsmessige og økonomiske kriterier. Disse er deretter vurdert i en alternativanalyse hvor både prissatte og ikke-prissatte virkninger legges til grunn. Alternativene er behandlet iht Forsvarsdepartementets *veileder til konseptfasen for samfunnsøkonomisk analyse for investeringsprosjekter i forsvarssektoren*, Forsvarsdepartementet 2015.

For alle alternativer er det lagt til grunn

- At Aviform videreføres som avising for banesystemet, og at oppsamlingssystem oppgraderes for å tilfredsstille krav om ikke å forverre miljøbelastningen.
- Dagens løsning for opplasting av eksplosiver
- Gjenbruk av eksisterende fjellanlegg

Foruten en rekke funksjonelle krav og økonomi er alternativene vurdert i forhold til

- Naturmiljø
- Landskapsbilde
- Miljøpåvirkning PFOS/PFAS
- Støy

Naturmiljøet rundt Evenes lufthavn og flystasjon er sårbart, og analysen peker særlig på mulige konflikter mellom utbygging og

- Nautåavassdraget (nedre del av Kjerhaugvatnet, Nautåa og sydlige del av Langvatnet) og Svanevatnet, som alle inngår i Nautåa naturreservat. Det må legges inn en tilstrekkelig buffersone mellom Svanevatnet og utbyggingsområdene.
- Kjerkvatnet. Ingen fysiske inngrep, men et føre var-prinsipp må legges til grunn. Øket flyvirksomhet kan medføre skade på økosystemer, naturtyper og –arter.

Landskapet rundt Evenes lufthavn og flystasjon er sårbart for høye bygg og innretninger. Det er små forskjeller når det gjelder konsekvenser for landskapet mellom de ulike alternativene.

PFOS/PFAS finnes flere steder innenfor planområdet, etter tidligere brannøvingsfelt. Det er behov for opprydding. Alle alternativene vil berøre forekomster med PFOS/PFAS.

Støypåvirkningen mot omgivelsene regnes å være lik for alle alternativer.

Den valgte lokalisering med bl.a. MPA plassert i sydvest er lagt til grunn for planforslaget. MPA-området er plassert nær registrerte naturverdier.

## 8.2 Konsekvenser for samfunn

### 8.2.1 Støy

Sammendrag fra temarapport Støy datert 22.01. 2019.

#### *Endringer i aktivitetsnivå ved Evenes flystasjon og Evenes lufthavn*

De endringer i aktivitetsnivå ved Evenes flystasjon og Evenes lufthavn som er beskrevet i kapittel 4 er lagt til grunn for beregninger av nye støyvåer og vurdering av støykonsekvenser for omgivelsene.

Bidraget fra den sivile aktiviteten vil utgjøre en liten del av den totale støydosen fra fremtidig flyaktivitet, men det er den sivile aktiviteten som har største antallet avganger og landinger og som derfor vil oppleves oftest. Dette innebærer at den daglige støysituasjonen vil være tilnærmet lik dagens situasjon, men med noen flere sivile flyavganger. MPA-aktiviteten vil også medføre flere daglige hendelser. De nye flyene for MPA har et lydnivå som er ganske likt dagens sivile rutegående jetfly.

Den mest hørbare endringen sammenliknet med dagens situasjon vil oppstå når nye jagerfly av type F-35 tar av for beredskapsoppdrag (QRA), trening på QRA, samt økt aktivitet i forbindelse med flyving med jagerfly i trenings- og øvelsessituasjon. Hver enkelt avgang med F-35 vil støye markant mer enn avgangene med sivile jetfly og MPA.

QRA-oppdrag kan skje når som helst på døgnet. Statistikk fra de siste årene tilsier at det forventes ca. 52 QRA-oppdrag pr. år. Hver utrykning gjennomføres med to stk. F-35 som tar av med kort mellomrom. I prognosen for fremtidig støysituasjon er det lagt til grunn 104 avganger for QRA oppdrag pr. år. Det vil i gjennomsnitt over året tilsi ett oppdrag med to fly pr. uke. Hyppigheten av oppdrag vil variere mye over året. I tillegg til høye lydnivåer fra flyene, vil den største ulempen derfor være uforutsigbarheten i tid for disse flygingene. Det er også lagt til grunn samme antall avganger for trening på QRA, men dette vil i all hovedsak foregå på dagtid.

I tillegg til QRA-aktivitet vil det også foregå deployeringstrening med norske F-35. Det vil si at det kommer jagerfly fra basen på Ørland for å trene på å bruke Evenes flystasjon som base. I grunnlaget for beregningene er det forutsatt at det avholdes ca. to slike øvelsesperioder pr. år, hver med varighet inntil ca. 12 dager, inkl. helg innenfor 12-dagersperioden, med ca. 12 fly hver gang. Militære øvelser som også involverer jagerfly, både norske og fra våre allierte, er ikke planlagt årlig, men er likevel medtatt i prognosen for støyutbredelse. Det vil også bli avganger og landinger med F-35 fra Ørland som skal avløse flyene på Evenes. Dette skjer i hovedsak på dagtid. I prognosen for fremtidig støysituasjon er det antatt følgende døgnfordeling for QRA-aktiviteten:

Tabell 2. Døgnfordeling for aktivitet med jagerfly

Aktivitet	Dag (07-19)	Natt (23-07)	Natt (23-07)
QRA- oppdrag med F-35	76 %	3 %	21 %
Øvrig trening/øvelse inkl trening QRA	88 %	10 %	2 %

Det er aktiviteten med norske F-35 som bidrar til den vesentlige endringen i støybildet for årsmidlet ekvivalent lydnivå for fremtidig situasjon i forhold til dagens situasjon.

Flyvinger med F-35 skiller seg vesentlig fra sivil aktivitet og MPA på følgende måte:

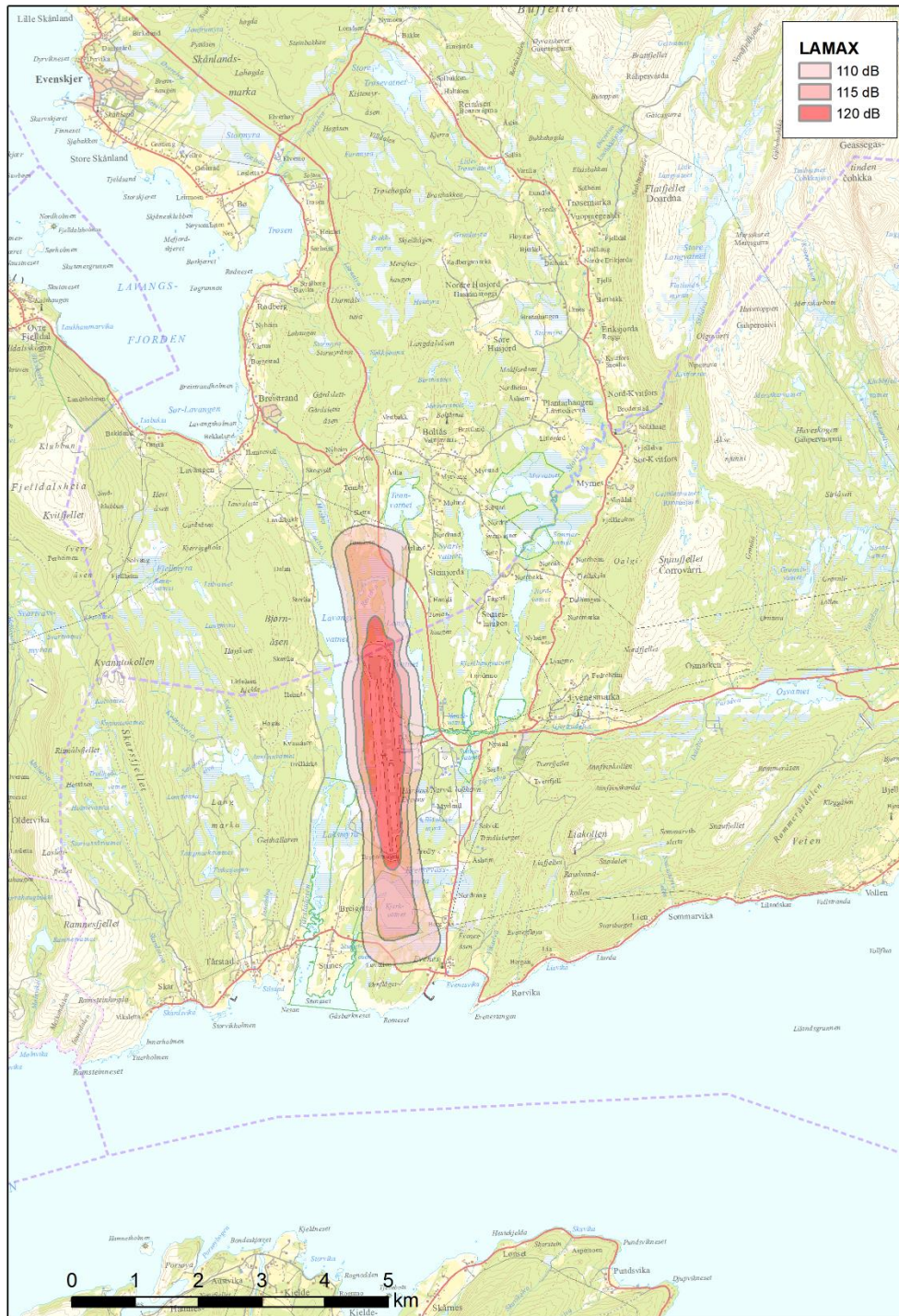
- Både den sivile flyging og de militære flygingene med MPA har stort sett regelmessige avganger.
- Flyging med F-35 i QRA-oppdrag vil skje helt uforutsett etter behov når som helst på døgnet, i gjennomsnitt ett oppdrag pr. uke med to jagerfly, dvs. to avganger pr. uke. Trening på QRA vil hovedsakelig foregå på dagtid med i gjennomsnitt samme antall avganger som QRA-oppdragene.
- Flyging med jagerfly under øvelser og deployeringstrening vil være konsentrert til planlagte perioder, dvs. høy aktivitet i noen kortere perioder

Med uregelmessige og få avganger pr. år er det støynivå ved hver enkelthendelse med jagerfly som vil være mest merkbar, slik det også er i dag når det en sjelden gang tar av jagerfly fra Evenes. Det nye i fremtidig situasjon er at F-35 medfører høyere maksimalt lydnivå ved avgang enn dagens norske F-16 og at avgangene ved QRA også kan foregå på natt. Figuren nedenfor viser et bilde på utbredelse av koter for maksimalt lydnivå på dagtid fra F-35. Det vises koter for parameteren  $L_{p,AS,max}$ . De høyeste lydnivåene oppstår ved avgang med jagerflyene. I beregningen av støykoter for maksimalt lydnivå er det tatt hensyn til at flyenes avgangstrasé kan variere fra planlagt senterlinje i hovedtrasé. Denne variasjonen i sideveis spredning er beregnet etter internasjonal standard. For en enkelt avgang vil støysonene derfor være langt smalere. Figuren nedenfor viser hvor de høyeste maksimale lydnivåene kan oppstå når det også tas hensyn til overnevnte spredning i forhold til hovedtrasé. Det vil også kunne være noe variasjon i hvor bratt flyene klatrer rett etter avgang. I beregningene er dette ivaretatt ved innlegging av ulike forhåndsdefinerte avgangsprofiler som forutsetter ulik bruk av motorkraft. Jo større motorkraft flyet benytter jo brattere kan det klatre og jo raskere oppnås større høyde.

Det vises utbredelse av støykoter for  $L_{p,AS,max}$  for 110 dB, 115 dB og 120 dB. Maksimalt lydnivå  $L_{p,AS,max}$  på dagtid vurderes mot risiko for hørselskade. Ingen bygninger med støyfølsomt bruksformål ligger innenfor sonen som er ansett å medføre risiko for hørselskade.

Maksimalt lydnivå vil også være en utfordring i områder som i dag er tilgjengelige for publikum. På en del av parkeringsområde rett nord for sivil terminal vil det under avgang med jagerfly type F-35 kunne oppstå maksimale lydnivåer som overskrider angitt grense for risiko for hørselskade. Dette gjelder primært under avgang for QRA ved bruk av etterbrenner. Under samme situasjon kan det også oppstå høye maksimale lydnivåer over angitt grense for risiko for hørselskade rundt sivile passasjerfly. Dette forhold må man ta hensyn til under gjennomføring av avstigning og ombordstigning i passasjerflyene.

FORSVARSBYGG



Figur 13. Utbredelse av koter for A-veid maksimalt lydnivå LpAS, max på dagtid for hhv. 110 dB (ytterste linje), 115 dB og 120 dB for fremtidig situasjon

## FORSVARSBYGG

*Retningslinjer og grenseverdier*

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016), angir i sin tabell 3 anbefalte grenseverdier for lydnivå på uteplass og utenfor vindu i rom med støyfølsomt bruksformål. Rom med støyfølsomt bruksformål er rom for varig opphold som stue og soverom, samt undervisningsrom og liknende. I tidlig fase av prosjektet har man ikke oversikt over hvor det er rom med støyfølsomt bruksformål i de ulike bygninger. Det gjøres derfor en forenkling ved at man teller antall bygninger med støyfølsomt bruksformål som har overskridelse av anbefalte grenseverdier i T-1442/2016 for lydnivå utenfor fasade generelt. Som "bebyggelse med støyfølsomt bruksformål" også kalt "støyømfintlig bebyggelse" regnes i T-1442 boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager.

Resultat fra slik opptelling er gitt i tabellen nedenfor for tre situasjoner:

- dagens støysituasjon (2016)
- prognose for 0-alternativet (0-alt.) Dvs. fremtidig sivil aktivitet og dagens militære aktivitet, men med nye jagerfly F-35 og nye maritime overvåkningsfly P-8A
- prognose for ny fremtidig totalsituasjon (total)

Tabell 3. Antall bygninger med støyfølsomt bruksformål med lydnivå på fasade som overskrider anbefalte grenseverdier i T-1442 tabell 3

Antall boliger			Antall skolebygg			Antall fritidsboliger		
2016	Prognose		2016	Prognose		2016	Prognose	
	0-alt.	Tiltaket		0-alt.	Tiltaket		0-alt.	Tiltaket
11	42	139	0	0	5	19	31	51

Matrikkelens bygningsgruppe 160 omhandler fritidsboliger. Bygninger som i matrikkelen er registrert med bygningstypenummer 162 (helårsbolig benyttet som fritidsbolig) og 163 (våningshus benyttet som fritidsbolig) er derfor registrert som fritidsbolig i opptellingen ovenfor. Matrikkelen bygningsgruppe 161, (hytter, sommerhus o.l.) inngår ikke i tabellen. Iflg Norsk Standard NS 8175 og Byggeteknisk forskrift TEK 17 stilles det ikke krav til innendørs lydnivå for slike fritidsboliger. Av 51 fritidsboliger i tabell 3 er 2/3 i bygningsgruppe 161.

I senere faser vil bygninger med lydnivå på fasade som overskrider anbefalt grenseverdi, bli utredet og vurdert for innendørs lydnivå. Dette gjelder imidlertid ikke fritidsbebyggelse hvor det ikke er krav til innendørs lydnivå.

Beregningene viser at antall bygninger med støyfølsomt bruksformål med overskridelse av anbefalt grenseverdi etter T-1442/2016 øker i fremtidig situasjon, både for 0-alternativet og for fremtidig totalsituasjonen etter gjennomføring av tiltaket. Den vesentligste økningen i antall bygninger med støyfølsomt bruksformål skjer i Skånland kommune.

*Støysoner etter støyretningslinjer T-1442*

Retningslinjen T-1442 "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging" er primært et verktøy for reguleringsmyndighetene for å vurdere hvor godt egnet et område er for ulik form for utbygging og utnyttelse av arealer for bebyggelse med støyømfintlig bruksformål, eller for å vurdere hvordan støy fra ny støyende virksomhet vil påvirke eksisterende område med

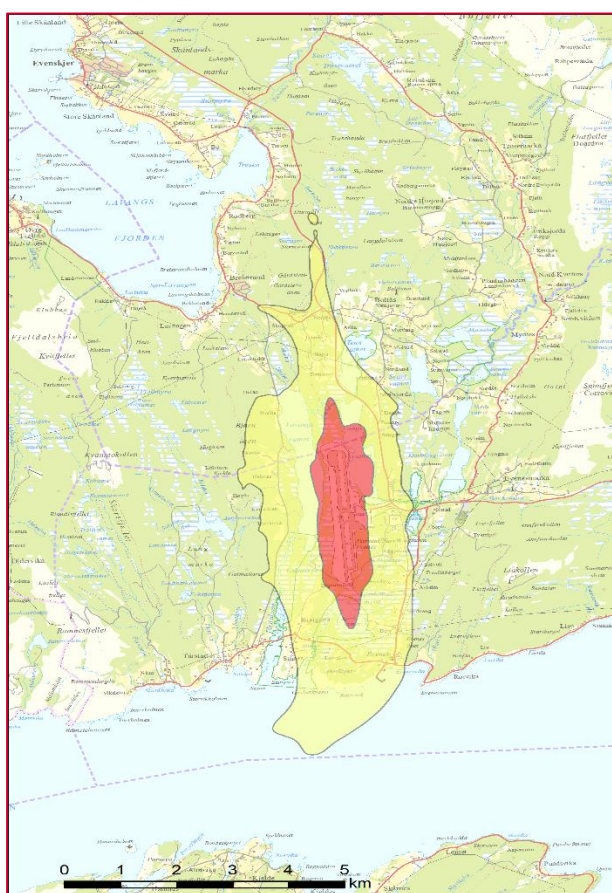


## FORSVARSBYGG

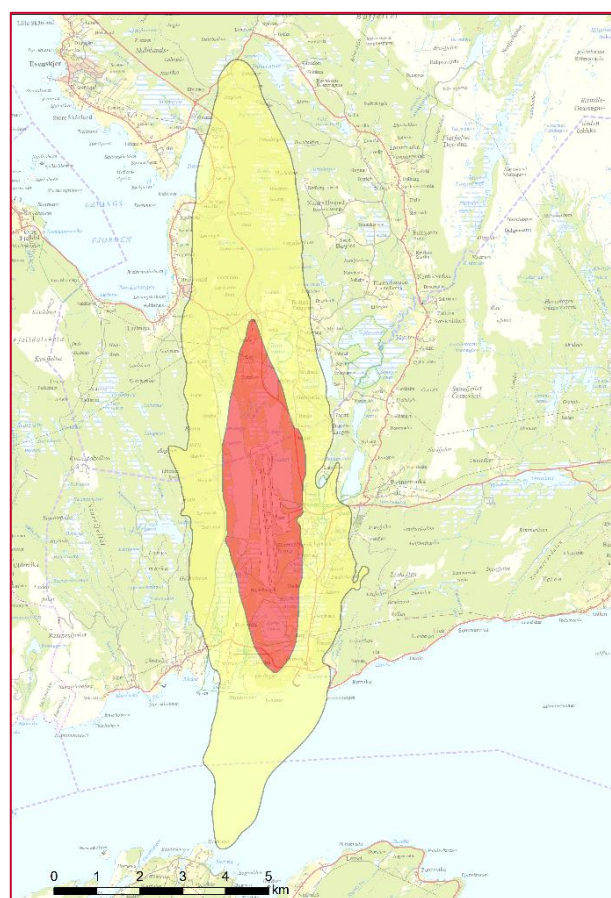
bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. Retningslinjen angir at det bør beregnes støy og kartfestes en inndeling i to støysoner:

- **rød sone**, nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny bebyggelse med støyfølsom bruksformål skal unngås
- **gul sone** er en vurderingszone, hvor ny bebyggelse med støyfølsom bruksformål kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

I figurene nedenfor vises utbredelse av gul og rød sone i 4 meters høyde etter kriterier for støy fra flyaktivitet i T-1442 både for 0-alternativet og for fremtidig situasjon med tiltaket gjennomført.



Figur 14. 0-alternativet, dvs. fremtidig sivil aktivitet samt dagens militære aktivitetsnivå men med nye flytyper. Utbredelse av støysoner iht. T-1442.



Figur 15. Fremtidig situasjon med tiltaket gjennomført. Utbredelse av støysoner iht. T-1442.

### Grenseverdier for innendørs lydnivå

#### Boliger

Eksisterende bygninger utenfor planområdet, med støyfølsomt bruksformål som overskrider anbefalte grenseverdier i T-1442, vil i senere faser bli utredet for innendørs lydnivå. T-1442 hjemler kun krav til utendørs lydnivå og viser til Norsk Standard 8175 for krav til innendørs lydnivå. Byggeteknisk forskrift (TEK17) gir funksjonskrav med hensyn på lyd og lydforhold i bygninger. I forskriftens veiledning er det angitt at klasse C i Norsk Standard 8175 anses å

## FORSVARSBYGG

tilfredsstillende forskriftens intensjon om tilfredsstillende lydforhold. For boliger tilsvarer klasse C et årsmidlet A-veid ekvivalent lydnivå 30 dB.

Både plan- og bygningsloven og T-1442 åpner imidlertid for å gjøre kost-nyttevurderinger ved planlegging av tiltak på den enkelte bygning dersom en støyfaglig utredning viser at kostnadene ved støyisolering eller andre avbøtende tiltak blir uforholdsmessig høye. I slike tilfeller vil grenseverdi for lydklasse C kunne avvikes ved at man tillater noe høyere innendørs lydnivå. Det anbefales da at man ikke bruker høyere grenseverdi enn lydklasse D. For boliger tilsvarer klasse D et årsmidlet A-veid ekvivalent lydnivå 35 dB.

### Fritidsboliger

T-1442 angir at fritidsbolig regnes som bygning med støyfølsomt bruksformål med krav til utendørs lydnivå. T-1442 angir at krav til innendørs lydnivå er gitt i Norsk Standard 8175. Samtidig presiserer T-1442 at for bygningstyper som ikke er omtalt i NS 8175, er det ikke krav til innendørs lydnivå. NS 8175 angir ikke krav til fritidsboliger, men viser til Byggeteknisk forskrift (gjeldende byggeteknisk forskrift er TEK17) for avklaring av hvilke krav som gjelder for fritidsbolig. I TEK17 kapittel 1, §1-2, pkt. 2 fremgår det at kapitlet om lyd og vibrasjoner, §13-6, ikke gjelder for fritidsbolig med en bruksenhet. Hovedregel er derfor at slike fritidsboliger ikke skal vurderes for innendørs lydnivå.

I kartverkets bygningsmatrikkel inngår fritidsboliger i hovedgruppe 160. Føringsinstruks for matrikkelen angir at bygninger med typenummer 162 Helårsbolig benyttet som fritidsbolig, og typenummer 163 Våningshus benyttet som fritidsbolig, skal føres som bruksenhetstype «B» bolig, og arealet registreres som «Bruksareal bolig» mens bygninger med bygningstypenummer 161 Hytter, sommerhus og liknende fritidsbygg, skal føres med funksjon «F» fritidsbolig.

Fritidsbygninger med bygningstypenummer 161, hytter, sommerhus og liknende fritidsbygg, skal derfor ikke vurderes for innendørs lydnivå.

Fritidsboliger med typenummer 162 og 163 har tidligere vært godkjent for boligformål og kan enkel igjen bli registrert og godkjent som helårsbolig. Bygninger med typenummer 162 og 163 i matrikkelen vil derfor i det videre arbeidet bli vurdert for innendørs lydnivå.

Bygninger i bygningsgruppe 170 som omfatter koie, seterhus, gamle og rorbu skal ikke vurderes for innendørs lydnivå, jfr. TEK17 kapittel 1, §1-2, pkt. 3.

### *Støy i arbeidsmiljøet*

Grenseverdier og tiltaksverdier for støyeksponering er gitt i forskrifter til arbeidsmiljøloven. Kravene gjelder støybidrag fra alle støykilder og støyende aktiviteter og gjelder både toppverdi av lydnivå og støyeksponering over en gitt tid. De formelle kravene gjelder den enkelte arbeidstakers støybelastning og ikke lydnivåer på ulike arealer.

På utsiden av bygningene langs rullebane og taxebane og på deler av arealet som i dag benyttes til parkering, kan avgang med jagerfly i enkelte situasjoner medføre lydnivåer som overskrider grenseverdi for toppverdi av lydnivå for arbeidstakere som oppholder seg utendørs. På arealene på flysiden av bygningsmassen bør det skiltes som hørselvernsone, slik det også bør være i dag med dagens støybilde. I tillegg bør trolig deler av dagens parkeringsareal skiltes som hørselvernsone. Hvordan disse arealene på dagens parkeringsområde ev. avgrenses for å skille mellom flyplassenes arbeidstakere og publikum, tas det ikke stilling til i denne temarapport.

## FORSVARSBYGG

Støy fra flyaktiviteten alene vil i normalsituasjonen ikke medføre overskridelse av grenseverdi for 8 timers støyeksponering,  $L_{EX,8t}$ , hverken for personell som oppholder seg utenfor bygningene eller inne i bygningene.

Støybelastning for innendørs arbeidsplasser som følge av støy fra flyaktivitet vil bli vurdert i forbindelse med tiltaksutredningen i senere faser av prosjektet.

*Støy fra flere lydkilder*

Nedre grenser for gul og rød støysone og grenseverdi for lydnivå på fasader og uteplass i T-1442, er kildeavhengig. T-1442 angir at i områder der støysoner fra flere kildetyper overlapper hverandre kan kommunen gjennom reguleringsbestemmelser for området stille inntil 3 dB strengere krav til lydnivå ved etablering av ny støyømfintlig bebyggelse eller ved etablering av ny eller endret støykilde. Når dette prinsippet gjennomføres er det som regel der et område er preget av kontinuerlig støy, f.eks. veianlegg med stor trafikkmengde i kombinasjon med annen kontinuerlig støyende aktivitet.

For området rundt flystasjonen/lufthavnen på Evenes er det støysoner fra vei, støysoner fra skyte-/øvingfelt og støysoner fra flytrafikken som potensielt kunne overlappet hverandre.

Innenfor støysone fra flyaktivitet er det trolig ikke noen bygninger med støyfølsomt bruksformål som også ligger innenfor støysoner fra vei. Til det ligger slike bygninger for langt unna trafikkert vei.

Støysoner fra Ramnes skyte- og øvelsesområdet brer seg i retning den sørvestre delen av planområdet. Støysoner fra skytefeltet overlapper ikke støysoner fra flyaktivitet på land. Ytterkanter av gule støysoner overlapper så vidt ute i sjøen sør for Nesan/Stuneset. Dette utredes derfor ikke videre.

*Maksimalt lydnivå og risiko for hørseltap*

I områder rundt rullebanen, både inne på flyplassen og utenfor flyplassen, kan det oppstå lydnivåer som kan medføre risiko for midlertidig eller permanent nedsatt hørsel, dvs. hørselskade.

I vurderinger av risiko for midlertidig og permanent hørseltap legges grenseverdi fra NOU 2001:15 på  $L_{p,AS,max}$  115 dB til grunn for avgrensing av hensynsone «fare for hørseltap» i reguleringsplanen.

Tidspunktene for når QRA-oppdrag må gjennomføres er uforutsigbare. Selv om det i gjennomsnitt kun er 52 QRA-oppdrag pr år, er det en mulighet for at QRA kan inntreffe samtidig som det går passasjerer ut eller inn fra rutegående passasjerfly. For prognosesituasjonen er maksimalt lydnivå  $L_{p,AS,max}$  beregnet til 122 dB utenfor den sivile terminalens fasade mot rullebanen, fasade vest, og  $L_{p,AS,max}$  119 dB midt på sivil terminals fasade syd, dvs. der sivile rutefly normalt står i dag. For dagens situasjon er det i de samme punkter beregnet  $L_{p,AS,max}$  112 dB og 114 dB (høyest nivå på fasade syd fra passasjerfly som ruser motorer i forbindelse med oppstart). Beregningen for fremtidig situasjon indikerer dermed at det i ytterste konsekvens kan oppstå lydnivåer utenfor passasjerflyene som kan gi risiko for hørselskade hvis det foretas en avgang for QRA-oppdrag på bane 35, dvs. mot nord, med etterbrenner.

For parkeringsområdet nord for det sivile terminalbygget er det beregnet lydnivåer over  $L_{p,AS,max}$  115 dB på deler av området. I det mest utsatte området er det beregnet  $L_{p,AS,max}$  121 dB. For den delen av parkerings-/publikumsområdet som ligger lenger øst enn sivil terminals østre fasade er nivåene lavere enn  $L_{p,AS,max}$  115 dB. Lydnivået på det privateide parkeringsanlegget som opereres av Evenes parkering AS, som

ligger øst for flyplassen, er lavere enn det som vurderes å være kritisk for risiko for hørselskade. Det gjøres derfor ingen ytterligere vurdering av maksimalt lydnivå på dette området.

Det er vurdert skjermingseffekt av et bygg plassert i linjen mellom sivil terminal og eksisterende driftsbygg for Avinor. Effekten av en tett byggelinje er begrenset. Dette skyldes at i den situasjonen som genererer det høyeste lydnivået, dvs. QRA-oppdrag med avgang mot nord, er jagerflyet allerede i luften og høyere enn bygningene når det passerer bygningene og terminalområdet. Det er dermed fri, uskjermet siktlinje mellom flyet og parkeringsområdet når flyet passerer parkeringsområdet.

For publikumsområdene og parkeringsområdene på nordsiden av terminalen er det derfor vanskelig å løse støyeksponeringen ved hjelp av administrative rutiner. Selve inngangen og fortauet langs terminalen kan enkelt skjermes/bygges inn. Parkeringen og uteområdet hvor publikum har tilgang bør enten flyttes slik at det lokaliseres utenfor utbredelsen av støykote for  $L_{p,AS,max}$  115 dB, eller så bør deler av publikums-/parkeringsområdet bygges inn slik at konstruksjonen gir skjerming mot lydinnfallet fra jagerflyene.

Utfordringen med støyeksponeringen for passasjerer som går ut og inn av fly under en avgang for QRA-oppdrag kan løses med rutiner for varsling av QRA-avgang slik at ombordstigning og avstigning holdes tilbake idet det går en QRA-avgang. En QRA-avgang vil kunne bli varslet opp mot 10-15 minutter før jagerflyet tar av. Alternativt kan det tenkes etablering av en helt tett tube for adgang til fly som står oppstilt på områder hvor lydnivå over  $L_{p,AS,max}$  115 dB kan forekomme.

#### *Maksimalt lydnivå utenfor planområdet*

De høyeste maksimale lydnivåene er beregnet for Tårstadveien 104 (enebolig) med  $L_{p,AS,max}$  113 dB og Sletteveien 101 (fritidseiendom) med  $L_{p,AS,max}$  110 dB. Alle andre bygninger utenfor planområdet ligger i områder med maksimalt lydnivå  $L_{p,AS,max}$  mindre enn 110 dB. Det er med andre ord ingen bygninger som ligger slik til at opphold utenfor bygningen kan medføre risiko for hørselskade.

Figur 15 viser utbredelse av støykoter for  $L_{p,AS,max}$ . Se definisjon og forklaring av parameterne i egen temarapport Støy.

Selv om det utenfor flystasjonen/flyplassen ikke er bygninger med støyfølsomt bruksformål som har maksimalt lydnivå  $L_{p,AS,max}$  over 115 dB, er det likevel arealer utenfor flyplassen/flystasjonen som er tilgjengelig for publikum, hvor det kan oppstå maksimalt lydnivå  $L_{p,AS,max}$  over 115 dB. Der det går veier eller turveier inn i dette området bør det vurderes å skilte med varsel om fare for høye lydnivåer.

### **8.2.2 Regional og lokal utvikling**

Teksten nedenfor er et sammendrag av temarapport Konsekvenser for lokale og regionale virkninger, 20.12.2018.

Evenes Lufthavn ligger delvis i Evenes kommune, og delvis i Skånland kommune. Det betyr videre at flyplassen er delt mellom Nordland fylke og Troms fylke. Både Skånland og Evenes er knyttet til Harstad bo- og arbeidsmarkedsregion, som også omfatter kommunene Tjeldsund, Harstad og Kvæfjord. Regionen knyttes tidsmessig bedre sammen med realisering av E10 Hålogandsveien. Narvik er senter i en annen bo- og arbeidsmarkedsregion, bestående av Gratangen, Narvik og Ballangen. Da den nye Hålogandsbrua ble åpnet i desember 2018 ble Evenes lufthavn/flystasjon reisetidsmessig knyttet nærmere til Narvik. Brua vil redusere

## FORSVARSBYGG

reiseavstanden mellom Narvik og Evenes lufthavn/flystasjon fra tidligere ca 75 km til ca 57 km. Brua blir bompengefinansiert med om lag kr 90 etter rabatt.

I de to regionene bodde det 56 700 personer ved utgangen av 2017. De siste 15 årene har folketallet gått ned i alle kommunene unntatt i Harstad som har hatt en vekst fra 23600 i 2000 til 24800 i 2017 og Narvik som har hatt en liten vekst på 200 personer siden 2000. I løpet av 2017 falt folketallet i de to regionene med 300 personer.

En naturlig studieregion for å estimere influensområde rundt Evenes lufthavn/flystasjon ser ut til å omfatte følgende kommuner: Tjeldsund, Evenes, Harstad, Skånland, Narvik, Gratangen. Tjeldsund og Skånland vil bli slått sammen fra 01.01.2020.

Denne regionen har per utgangen av 2017 50200 innbyggere og knapt 24 000 sysselsatte. Fra 2016 til 2017 har antall sysselsatte i regionen falt med ca 250 personer.

I prognosen publisert i 2016 (alt 4M) forutsatte SSB at folketallet i denne regionen i 2035 skulle bli på 55 900. I prognosen publisert i 2018 er dette tallet endret til 51 800. SSB forventer altså i sin siste prognose (2018) betydelig svakere befolkningsutvikling i regionen enn de gjorde i 2016. Metode

Det er den økte aktiviteten lokalt som fører til lokal og regional sysselsetting. Det er benyttet modellsystemet Panda som verktøy til å beregne den regionale sysselsettingsvirkningen av investeringskostnadene og driftskostnadene. Beregningene inkluderer direkte sysselsetting på anlegget og indirekte virkninger i regionen samt konsumvirkninger. Videre beregner Pandamodellen den genererte befolkningsutviklingen og i prinsippet også boligbyggebehovet.

Det er den samlede regionale sysselsettingsvirkningen som fører til virkninger på befolkningsutviklingen regionalt. I første omgang beregnes den samlet for regionen, deretter fordeles virkningen på de berørte kommunene i influensområdet. Den ekstra befolkningsveksten (eventuelt reduserte nedgangen) legges til utviklingen i nullalternativet (forventet utvikling uten påvirkning av Forsvarets nyetableringer på Evenes flystasjon). Avhengig av forventet utvikling i nullalternativet pekes på behov for satsing på kommunal teknisk og sosial infrastruktur og eventuelt på behovet for tilrettelegging for boligutbygging

#### *Inndata for Forsvaret*

De samlede investeringer forventes å bli om lag 4,1 mrd (2017-) kroner.

De enkelte komponentene som investeringene består av, er fordelt over år noe skjønnsmessig. Videre antas at om lag 20 prosent av investeringskostnadene er planlegging og prosjektering som i hovedsak vil skje i Forsvarsbyggs lokaler i Oslo. Videre antas at en betydelig andel av investeringene er kjøp av utstyr utenfor regionen. De samlede regionale investeringer er i størrelsesorden 2,1 mrd kroner som i stor grad består av virksomhet i bygge- og anleggsbransjen.

De regionale virkningene av bygge- og anleggsvirksomheten kan bli relativt sterke, men vil være kortvarige.

I 2020 og 2021 er den lokale aktiviteten på sitt høyeste med opp mot 500 millioner NOK per år regionalt. Det vil bli et høyt antall regionale arbeidsplasser for å gjennomføre utbyggingen.

Driften vil gradvis ta seg opp. Fra 2022 - 2023 forutsettes at driftsomfanget har nådd sitt fremtidige nivå. Det er ventet at bemanningen vil bli 522 stillinger knyttet til Forsvaret samt en økning på om lag 20 ansatte i Avinor for å operere flyplassen med Forsvarets aktiviteter. I dag er det om lag 250 ansatte i alt på flyplassen – både til drift av flyplassen og kommersielt tilsatte.

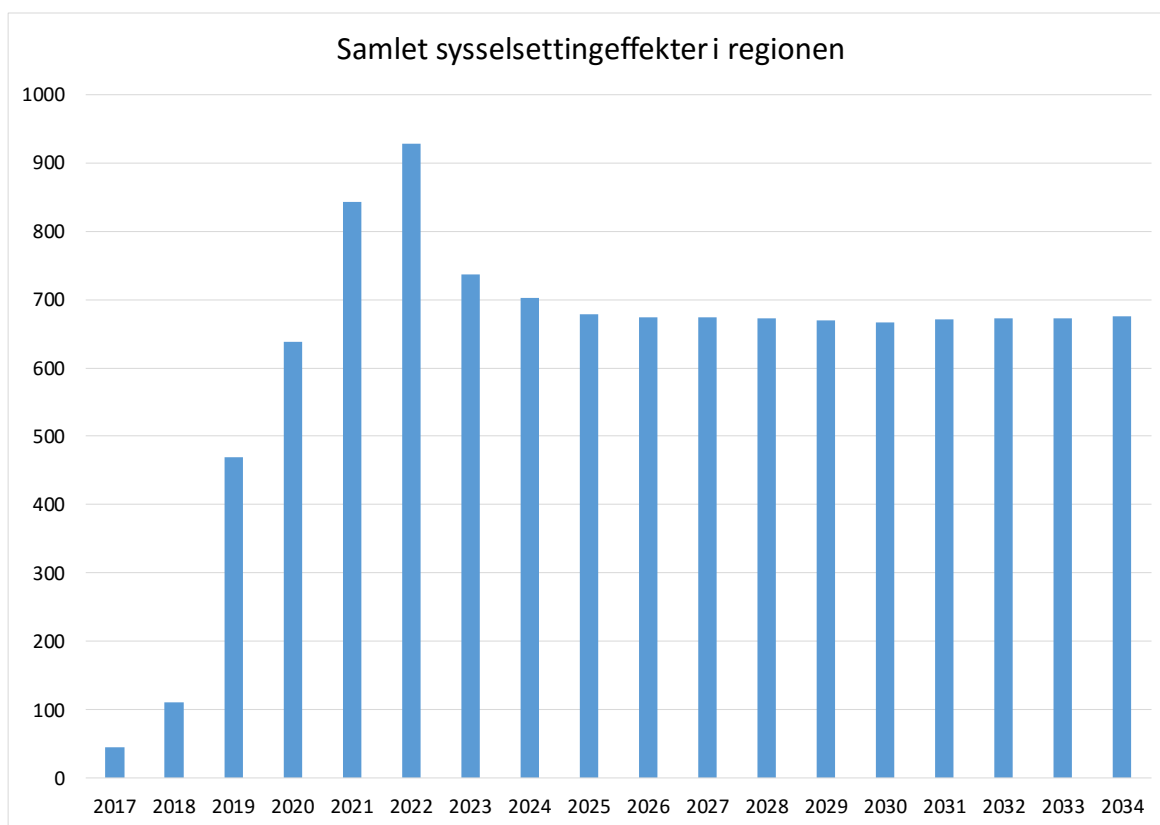
## FORSVARSBYGG

Forsvarets tilsatte forventes i stor grad å være innpendlere – særlig ukespndlere. Det vil derfor bli bygget mindre leiligheter – kvarter – for et stort antall militært personell. Ansatte i Forsvaret omfatter både militært og sivilt ansatte. De første årene antas at andelen som (uke)pendler vil være høy – opptil 40% – 45%. Etter noen år vil andelen innpendlere gradvis bli noe lavere – rundt 35%. I denne forbindelsen regnes ikke bosatte innen influensregionen som pendlere. Det er grunn til å anta at mange vil bosette seg enten i Harstad eller i Narvik, men Forsvaret ønsker bosetting også i nærkommunene.

*Konsekvenser*

Samlet sysselsettingsvirkning i regionen vil være høyest i årene 2021 – 2023. Deretter vil den ekstra sysselsettingen flate ut på om lag 680 sysselsatte i regionen. I årene med høyest sysselsetting vil det være innpendling – både til anleggsvirksomheten og til den økende militære aktiviteten. I 2021 kan opptil 450 innpendlere være direkte sysselsatt i anleggsvirksomheten eller i Forsvaret. I tillegg kommer innpendlere knyttet til ringvirkningene i regionen.

Regionen har i utgangspunktet netto utpendling. Den var økende fram til 2013 med en topp på nær 500 personer. Deretter har netto utpendling fra regionen avtatt slik at i 2016 var den på under 100 personer.



Figur 16. Samlet sysselsetting i regionen som følge av forsvarets og Avinors opptrapping av virksomheten på Evenes.

Som følge av utbygging og drift på Evenes vil det økte antall arbeidsplasser føre til et tillegg i innbyggertallet sammenlignet med nullalternativet – altså sammenholdt med SSBs prognoser. Tillegget vil gradvis øke til 650 personer, dvs at innbyggertallet i regionen vil være ca 650 personer høyere med utbygging enn uten utbygging. I null-alternativet, som vi har definert som SSBs prognose (2018-prognosen), vil den årlige regionale veksten i folketallet være på mellom 110 og 140 personer. Utbyggingen fører altså til at folketallet kommer til å nå et bestemt nivå 2 til 3 år tidligere med utbygging enn uten utbygging.

## FORSVARSBYGG

Det er i hovedsak bykommunene Narvik og ikke minst Harstad som kan forventes å få noe større vekst i folketallet i utbyggingsalternativet enn i null-alternativet.

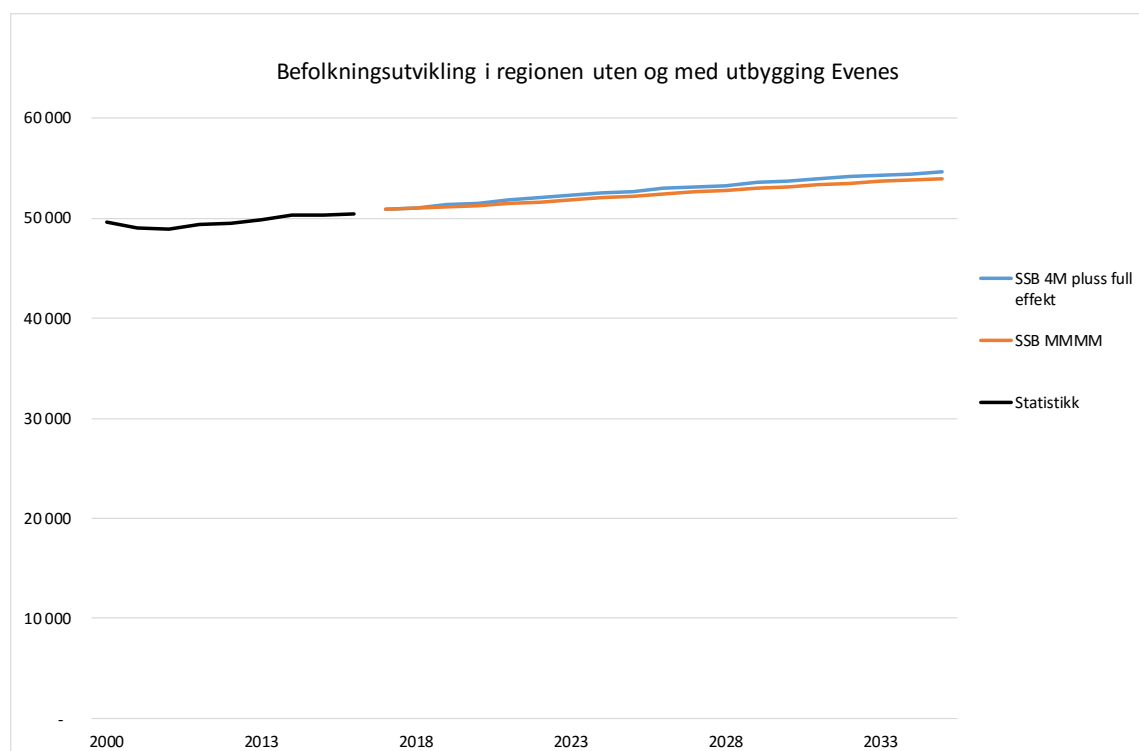
Grovt sett vil boligbyggebehovet bli forskjøvet ved at behovet vil opptre 2 til 3 år tidligere med Evenesutbygging enn uten Evenesutbygging.

Det forventes at utviklingen i arbeidsmarkedet som følge av utbygging på Evenes har fått full uttelling mot 2035. Da vil innbyggertallet i Narvik være mellom 5% og 10% høyere enn i 2016 ifølge nullalternativet (=SSBs befolkningsprognose alt 4M, 2016). Utbygging på Evenes vil kunne bidra til at befolkningsveksten vil bli om lag 200 flere personer i 2035 i utbyggingsalternativet enn i nullalternativet. Det ekstra boligbyggebehovet som utbyggingsalternativet genererer vil utgjøre 60 til 70 flere boliger i alt fram til 2035 eller rundt 5 til 10 ekstra boliger per år i perioden med utbyggingsalternativet. I de seinere årene har Narvik hatt en boligbygging på i gjennomsnitt mellom 40 og 50 boliger årlig. Med utbygging på Evenes bør Narvik planlegge for mellom 45 og 55 boliger per år.

I Harstad vil veksten i folketallet bli om lag på 10 % fram til 2035 sammenlignet med folketallet i 2016. Utbyggingsalternativet kan føre til vel 400 flere innbyggere enn i nullalternativet. Det økte folketallet vil generere et behov på et sted mellom 120 og 150 boliger mer i planperioden. Det samsvarer med rundt 10 til 15 ekstra i året i utbyggingsalternativet sammenlignet med å ikke bygge ut på Evenes. Harstads boligbygging har de siste årene vært mellom 70 og 80 boliger i gjennomsnitt per år.

Det antas at så vel Narvik som Harstad kan innpasse et noe høyere årlig boligbyggebehov i de nærmeste årene uten særskilte tiltak.

I Evenes, Skånland, Gratangen og i Tjeldsund vil befolkningsutviklingen i alt få et ekstra løft på om lag 45 personer.



Figur 17. Befolkningsutvikling influensområdet i null-alternativet (=uten utbygging) og med utbygging på Evenes.

## FORSVARSBYGG

*Motiverende tiltak*

I utbyggingsfasen vil Forsvarsbygg tilstrebe en anbudsform som muliggjør tilbud fra lokale og regionale bedrifter. Forsvarsbygg har god erfaring med dette fra Ørland flystasjon. 600 – 700 personer vil være sysselsatt på basen i anleggsvirksomhet og militær virksomhet i toppårene 2021 – 2023.

I driftsfasen vil ca 500 ansatte og 300 mannskaper være fast stasjonert på flybasen. Av de militært ansatte regnes 35% – 45 % å ukependle inn til regionen, dvs at 55% – 65 % vil være bosatt i regionen.

Omlag 15% av Forsvarets ansatte i driftsfasen vil være sivile stillinger inne på basen. Disse må i hovedsak påregnes å bemannes med fast bosatte i regionen innenfor dagpendleravstand. I tillegg kommer andre ringvirkninger i regionen med om lag 150 – 200 nye arbeidsplasser.

Det blir et betydelig antall stillinger som vil bli besatt med fast bosatte i regionen. Disse vil fordele seg over hele regionen med forventet hovedvekt på Narvik og Harstad, samt i noen grad kommunene nærmere Harstad/Narvik lufthavn – Evenes og Skånland kommuner. I foreliggende rapport er det beregnet at utbygging og drift på flystasjonen kan bidra med en folketilvekst på nær 700 personer hvorav mellom 30 og 40 i de tre nærmeste kommunene.

Skal situasjonen kunne endres til en mer gunstig utvikling for de nærmeste kommunene, må det eventuelt skje ved en kombinasjon av flere virkninger:

- Redusert ukependling og tilhørende økt andel fastboende ansatte i regionen
- Økt andel av de fastboende foretrekker å bo i Evenes, Skånland eller Tjeldsund og en tilsvarende mindre andel i Harstad eller Narvik
- Bosatte i de tre kommunene som i dag pendler til arbeidsplasser utenfor kommunene finner nye arbeidsplasser i forbindelse med Forsvarets etablering og dermed styrker tilhørigheten til regionen
- Ungdom i etableringsfasen blir sysselsatte som følge av opptrappingen i stedet for å flytte ut.
- At Forsvaret øker sine kjøp av varer og tjenester lokalt og dermed styrker lokalt næringsliv, handel og service

De tre kommunenes utfordring er å øke folketallet uavhengig av utbyggingen på Evenes Flystasjon. Selv om virkningen av Evenesutbyggingen kan bli høyere, må andre tiltak settes i verk om vekst skal oppnås. Nettoflytting til de tre kommunene varierer fra år til år, men selv i år med positiv samlet tilflytting er det netto utflytting i aldersgruppen 20 - 29 år. Et delmål må være å legge til rette slik at unge mennesker i etableringsfasen ønsker å fortsette å bo i kommunen. De berørte kommunene bør utarbeide en felles strategi for å gjøre kommunene til attraktive bokommuner og attraktive næringskommuner. Det blir viktig å legge vekt på tiltak for å bøte på bykommunenes høyere boattraktivitet, byenes bedre skoletilbud, handel og sørvis.

Men med stabilt eller i beste fall svakt stigende folketall, vil det likevel ikke bli stort behov for nye virksomheter til å betjene lokalmarkedet.

Forsvaret og omkringliggende kommuner bør opprette dialog for gjensidig nytte av lokal tilstedeværelse, slik at disse kommunene kan ta del i mer av de positive virkningene som opptrappingen potensielt kan innebære.



## FORSVARSBYGG

Forsvaret har planer om å gjennomføre en boundsøkelse. Den kan gi et grunnlag for å klarlegge hva som er viktige tiltak for å øke bolysten i nærområdene for at ansatte i Forsvaret og deres familier skal etablere seg lokalt.

#### *Forslag til oppfølgende undersøkelser*

Det anses ikke å være behov for oppfølgende undersøkelser utover den enkelte kommunes interesse i å overvåke utvikling i sysselsetting og folketall.

### **8.2.3 Arealbruk**

Konsekvensene for arealbruk beskrives i fire vurderte forhold:

1. Behov for endringer i arealbruk som følge av restriksjons- og hensynssoner
2. Behov for nye arealer.
3. Konsekvenser for tilstøtende arealbruk og planer.
4. Arealmessige konsekvenser i anleggsperioden.

#### *1. Behov for endringer i arealbruk som følge av restriksjons- og hensynssoner*

##### *Endringer i arealbruk som følge av restriksjoner.*

Det legges restriksjoner på utbyggingsformål innenfor planområdet nord for Evenes flystasjon, dvs områdene hvor gjeldende reguleringsplaner videreføres. Dette omfatter byggearealer eiet av AVINOR og et serviceområde samt et område regulert til flyplassformål i privat eie.

AVINOR sine arealer SLA1 – 3 og SLA5 er i gjeldende reguleringsplan regulert til arealbruksformål «rullebaner og annet trafikkareal for fly, samt tilhørende bygninger, atkomstveier, bilparkering og andre anlegg som er direkte knyttet til lufthavnens drift og til beredskapsmessige og operative behov.» Det samme gjelder også SLA4 som er i privat eie.

Området SPP1-2 og BN, SV2 og SF er privat eiet og regulert til næringsbygg med inntil 7 m høyde og parkering.

Restriksjonen som pålegges i reguleringsplanforslaget nå innebærer at arealene ikke kan utnyttes til andre formål enn allerede godkjent i gjeldende planer.

Bestemmelsene til reguleringsplanforslaget sier i § 3.1 at: I delområdene SLA1 - 5 og BN og SPP kan bygninger og anlegg ikke utføres på en slik måte at det gis varig, skjult mulighet for innsyn til Forsvarets anlegg, bygninger og operative områder. Det tillates ikke oppført nye bygg for andre formål enn det som er strengt nødvendig for at Avinor skal ivareta samfunnets behov for sivil luftfartsdrift.

##### *Endringer i arealbruk som følge av hensynssoner naturverdier.*

Reguleringsplanen angir hensynssoner mot vernede vassdrag (H560). Dette er en ivaretagelse av hensynssoner som er nedfelt i gjeldende kommuneplan for Evenes. Innenfor hensynssonene kan det ikke foretas anleggs- eller bygningsmessige inngrep, med unntak av oppføring av sikringsgjerde.

##### *Endringer i arealbruk som følge av hensynsone støy.*

Innenfor planområdet: I et begrenset område ved passasjerterminalen for lufthavnen (H290) er det angitt en hensynsone støy. I denne sonen vil det oppstå sporadiske situasjoner med avgang med F-35 fly eller tilsvarende, som gir risiko for hørselskade. Sonen kan derfor ikke være åpen

## FORSVARSBYGG

for alminnelig ferdsel uten at det gjøres tiltak som forhindrer hørselsskader. Se omtale av aktuelle tiltak i 8.2.1.

Utenfor planområdet bør støysoner innarbeides i kommuneplanens arealdel som hensynssoner. Hensynssonene omfatter både rød og gul støysoner.

- rød sone nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny bebyggelse med støyfølsom bruksformål skal unngås.
- gul sone er en vurderingssone, hvor ny bebyggelse med støyfølsom bruksformål kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

### 2. Erverv av arealer

Både i dette planforslaget, i gjeldende reguleringsplan og kommuneplan er en privat eiendom (Gnr. 5, Bnr. 54) avsatt til forsvarsformål. Forsvarsbygg ønsker å innløse eiendommen, og vil forhandle med eier om dette. Dersom frivillig avtale ikke oppnås, gir reguleringsplanen grunnlag for ekspropriasjon.

AVINOR har behov for å utvide sitt areal SLA3 for kunne gjennomføre planlagt utvidelse av passasjerterminalen og antall flyoppstillingsplasser. AVINOR har behov for å erverve et areal i størrelsesorden 1,9 daa fra gjeldende regulering SPP2 til etablering av nytt fuel-anlegg.

### 3. Konsekvenser for annen tilstøtende arealbruk og planer.

Planforslaget avgrenses til annen arealbruk i henhold til gjeldende eiendomsgrenser.

### 4. Arealmessige konsekvenser i anleggsperioden.

Anleggsperioden vil ikke medføre behov for midlertidige arealer utover det som inngår i Forsvarets byggearealer.

## 8.2.4 Reindrift

Norsk Institutt for Naturforskning, NINA i Tromsø, har utarbeidet temarapport Konsekvenser for reindrift, RAPPORT 1537, datert oktober 2018.

### Reindriften i området

Planområdet ligger innenfor reinbeitedistrikt 22 Grovfjord. Den utvidete aktiviteten kan ha influens på kalvings- og vårbeiteområder samt vinterbeiter for rein. Et vårbeiteområde befinner seg rett sør for flyplassen (i Evenes kommune). To flytleier passerer nord og sør for flyplassen. I tillegg kan innflyvningssonene til flyplassen berøre reindriften i distriktene 36 Tjeldøy, 33 Kongsvikdalen, og 34 Kanstadvjord/Vestre Hinnøy i Troms reindriftsområde samt 28 Frostisen og 29 Skjomen i Nordland reindriftsområde. Reindriften foregår utenfor planområdet. Mesteparten av planområdet er inngjerdet, bare et mindre område for flyinstrumenter rett nord for rullebanen, ligger utenfor gjerdet. Instrumentområdet er likevel lite i bruk som beiteland på grunn av størrelse, naturlig avgrensing og at det ligger rett under inn- og utflyvningssonen for lufthavnen. Tiltaket med tilhørende primæraktiviteter bestemmer og avgrenser influensområdet. Med tilhørende primæraktivitet forstås all virksomhet innenfor planområdet, samt avganger og landinger med fly og helikoptre. Konsekvenser av overflyging som ikke er knyttet til avgang eller landing inngår ikke i konsekvensutredningen.

### Utredningen

Utredningen tar for seg tre ulike scenarier som vil beskrive aktiviteten frem mot og etter 2026 da Evenes vil være fullt operativ som base.

Det tre scenarioene er skissert i det følgende:

#### *0-situasjonen i 2026 – ingen utbygging av Evenes flystasjon*

Normal drift på Evenes i 2026 uten utbygging av den militære virksomheten ved Evenes flystasjon. Den kommersielle trafikken er beregnet økt fra ca 6 000 avganger i 2016 til ca 7 000 avganger (hhv 12000 og 14000 flybevegelser) og det er beregnet ca avganger med F-35 som erstatning for F-16 som skal utfases. MPA trafikk er som i 2016 situasjonen, men erstattet med P8A som har et støybilde relativt lik sivile passasjerfly.

#### *Normalsituasjonen (vanlig drift) i 2026 etter utbygging av Evenes flystasjon.*

Normal drift på Evenes i 2026 etter utbygging av den militære virksomheten ved Evenes flystasjon. I tillegg til den sivile trafikken som i 0-situasjonen for 2026 er det beregnet ca 50 avganger pr år med 2 stk F35 samtidig, til sammen ca 100 fly pr år. I tillegg kommer 50 øvingsavganger med 2 fly pr gang. Øvingene vil foregå mer regelmessig, og hovedsakelig på dagtid. Det beregnes også totalt ca 4100 bevegelser med ny type MPA (P8A) pr. år. Ca 500 av disse er ordinære avganger, de øvrige er landinger, «touch and go» og overflyvinger.

#### *Øvelsessituasjon i 2026 etter utbygging av Evenes flystasjon*

Øvingsuke med allierte fly i 2026 etter utbygging av den militære virksomheten ved Evenes flystasjon. Dette omfatter ca 600 bevegelser med kampfly. Det er beregnet at man vil øve i ca 2 uker om gangen, ca 2 ganger i året. Dette vil komme i tillegg til virksomheten som pågår i en normaluke.

#### *Støyeffekter på Rein*

Det finnes per i dag ingen studier på hørsel og reaksjoner på tamrein ved fri beiting under naturlige forhold.

Støy fra militære fly er undersøkt i både Norge og Nord-Amerika. NINA gjorde en undersøkelse av reinens reaksjon på lavtflygende militære luftfartøy på Sørøya i Finnmark i 1994 (Berntsen mfl. 1996). I alt 7 dyr fikk implantert små radiosendere for fjernregistrering av hjerteaktivitet, men på grunn av tekniske problemer og at dyr forsvant, ble registreringer under forsøksfasen bare gjennomført på to dyr. Sammen med fem andre rein ble de to forsøksdyra plassert i en innhegning og eksponert for lavtflygende F-16 kampfly og helikoptre etter en oppsatt forsøksplan. Generelt viste reinen svært moderate reaksjoner på luftfartøyene. Bare når et helikopter hovret over dyra i ekstremt lav høyde (60-80 fot) viste reinen fluktreaksjon.

Vanligste reaksjon ellers var økt årvåkenhet og kortvarig, moderat endring i hjerteaktivitet («startlingrespons»). Ved de fleste overflyvinger under 2000 fot kunne det ikke påvises klare fysiologiske eller atferdsmessige reaksjoner. Denne undersøkelsen ble foretatt i en innhengning og antall forsøksdyr var svært lavt noe som gjør at konklusjonene i denne rapporten må behandles med et vist forbehold. Etter dette er det ikke foretatt noen norsk forskning på effekter av flystøy på rein verken i innhengning eller i fritt lende.

Internasjonalt er det foretatt flere forsøk med Caribou (viltlevende slektning av reinen). I forsøk med overflyging av kampfly og helikopter er det funnet kortvarige moderate til sterke reaksjoner avhengig av overflygningshøyde (fra 30 meter over bakken til flere tusen) og støyintensitet. Undersøkelser på Caribou ved overflyvning av kampfly og helikoptre viste at responsen var betydelig større ved overflyvning av helikopter enn med jetjager. Det er også funnet effekter på kalvetap under og rett etter kalvingsperioden som kan påvirke produksjonen av kalv i reinsdyrflokken, mest fremhevende i Caribouflokker i Canada som ikke var vant med

## FORSVARSBYGG

støy. Fryktresponsen samt kalvetap så også ut til å ta seg opp igjen i den verste insektsperioden i juli/august.

*Driftforstyrrelser i reinbeiteområder*

Reindrift er ikke et arbeid som kan bestemmes på dag og time. Et arbeid som under gunstige forhold kan ta en dag eller to, kan under dårlige drifts- og beiteforhold ta uker, om det i det hele tatt lykkes. Uforutsette hendelser eller faktorer som reindriftsutøveren ikke har mulighet til å påvirke kan om de er forstyrrende og gjentakende virke negativt inn på driftsforholdene og reindriften i det distrikt de berører.

Konsekvensene vil også som regel være større om de gjentas over tid, enn om det skjer bare en gang, selv om en gangs driftsforstyrrelse i enkelte tilfeller kan være livstruende for reinen, om den er stor nok. Den fysiologiske virkningen på reinen kan også til en viss grad medføre at reinen ikke oppnår ønsket vektøkning og derved at forventet avkastning blir mindre eller faller helt bort.

*Konsekvenser*

Konsekvensutredningen er fraveket noe fra Vegvesenets metodikk for konsekvensutredninger, og er i hovedsak konsentrert om vurdering av sårbare områder i både tid og rom i berørte reinbeitedistrikter rundt Evenes flystasjon. For en vanlig driftsuke (normaluke) etter at basen er etablert så er omfanget vurdert til lite og konsekvensene vurdert til å være ubetydelige til lite negative hvis flyene unngår overflyvning i lavere høyde enn 2300 fot (700 meter) av de sårbare områdene om våren (kalvingsperioden) og forsommerperioden. Det samme gjelder over høytliggende fjellområder i insektsperioden i juli hvor lavere høyde enn 1500 fot (450 meter) bør unngås. For en øvingsuke vil omfanget og konsekvensene bli større enn i normaluka og her har vi vurdert at omfanget kan bli middels stort og konsekvensene lite til middels negative ved overflyvning høyere enn henholdsvis 2300 meter i vår-forsommerperioden og 1500 fot (450 meter) i innseksperioden i juli. Ved flyvning i lavere høyde enn 2300 fot (20. april- 1. juli) vil konsekvensene kunne bli middels til store negative samt middels negative for insektsperioden (juli).

Som avbøtende tiltak foreslår NINA enten at flyene enten holder en flyhøyde på mer enn 2300 fot (700 meter) eller tar alternative korridorer for å unngå overflyvning av vår-kalvings- og forsommerområdene i perioden 20. april – 1. juli. I insektsperioden om høysommeren (juli) foreslås det en flyhøyde på mer enn 1500 fot (450 meter) eller alternative korridorer over tinder og høyfjellsområder, samt at man også tar hensyn i parringstiden om høsten (20. september – 20. oktober) ved at flyene holder seg over 1000 fot (300 meter) eller tar alternative korridorer. Vi anbefaler en hel rekke avbøtende og konfliktdempende tiltak og det viktigste her er at det opprettes god kontakt mellom flystasjonen og reinbeitedistriktene for å avverge uheldige episoder. Hvis disse anbefalingene ikke følges kan konsekvensene bli betydelige.

NINA anbefaler at det settes i gang et miljøoppfølgingsprogram der man utstyrr flokkene i de berørte reinbeitedistrikter med GPS-sendere for å måle effektene av flystøy og flybevegelser i området. Dette bør settes i gang før flyaktivitetene ved flystasjonen økes slik at man får sammenlignet den nåtidige virksomheten med den planlagte aktiviteten som startes om noen år.

### 8.2.5 Landbruk

Konsekvensvurderingen er gjennomført med utgangspunkt i foreliggende dokumentasjon, herunder kartdata, supplert med verdifull informasjon fra lokale landbruksmyndigheter. Lokale landbruksmyndigheter har hatt dialoger med brukerne.

Pr. i dag er det for få avganger på Evenes flystasjon til at det er mulig å gjennomføre undersøkelser beitende husdyrs reaksjoner på avgangsstøy for jagerfly. Erfaringer fra tilsvarende situasjoner ved Ørland flystasjon er derfor benyttet for å gi en indikasjon på eventuelt problemomfang.

#### *Verdivurdering*

Innenfor influensområdet (definert som rød og gul støysone) er det i dag 3 aktive gårdsbruk i Evenes og 9 i Skånland. Samtlige har husdyrdrift.

Ut fra kriterier gitt i Statens vegvesens håndbok om konsekvensanalyser har det meste av dyrka mark i influensområdet middels verdi, med innslag av arealer med høy verdi.

#### *Konsekvenser*

Det regnes ikke med at refleksjon fra omliggende fjell- og åssider vil ikke påvirke maksimalt lydnivå. Det er store forskjeller mellom refleksjonsforholdene for Ørland og Evenes, men det har ingen praktisk betydning for det lydnivået som er avgjørende for husdyrenes mulige reaksjon på flyaktiviteten. I så måte er undersøkelser av husdyrs reaksjon på støy fra flyaktivitet på Ørland like relevante for Evenes.

Husdyrs reaksjoner på flyaktivitet har imidlertid et sammensatt årsaksbilde. Faktorer som flymønster og avvik fra fast mønster, rase og alder til dyrene og topografi kan være avgjørende for hvordan dyrene vil reagere på flystøyen, herunder fare for at beitende dyr kommer bort fra flokken sin og at stressede dyr ikke blir drektige. Dette bør derfor undersøkes nærmere.

Likevel vil resultatene fra Ørland gi en vis pekepinn for hvilke reaksjoner som kan forventes og hvordan utfordringene muligens kan løses.

Hovedsakelig ble det registrert mindre alvorlige atferdsendringer som for eksempel «økt antall ørebevegelser», «hodeløft» og «rauting», men også sterke fryktreaksjoner som «flykt» og løping og aggressiv atferd som «aggressiv knuffing».

Et av de viktigste momentene fra undersøkelsene så langt er at en plutselig endring i flymønster kan ha like stor, og til dels større effekt på dyrene enn selve støynivået, uavhengig av flytype. At jagerflyene på Evenes tar av sjeldent, i gjennomsnitt 2 avganger pr uke, gir en ekstra usikkerhet da dyrene ikke har samme mulighet til å habitueres til flystøyen som ved f.eks. daglig flyvning.

Generelt er det overflyvning som byr på det største problemet. Dette vil mest gjelde innmarksområdet rett sør fra rullebanen.

Ellers finnes beitearealene i hovedsak i større avstand fra rullebane på Evenes enn på Ørland, og generelt vil derfor dyras reaksjoner være mindre enn på Ørland.

Aktiviteten med jager fly er så vidt liten at det ikke forventes å påvirke f.eks. sauesanking. Støybelastningen fra flyaktivitet vil ikke gi lydnivåer over arbeidsmiljølovens grenseverdier.

Det forventes ikke at aktivitet på Evenes flystasjon vil bruksrestriksjoner i nærområdene utover de som allerede finnes.

### *Avbøtende tiltak*

Forsvaret vil opprette et kontaktforum med landbruket for gjensidig informasjon om flyvinger/øvelser og erfaring med støy og beitende husdyr.

### *Forslag til oppfølgende undersøkelser*

Det bør vurderes gjennomført undersøkelser av beitende husdyrs reaksjoner på jagerflystøy (på fellesbeiter). Undersøkelsene bør legges opp basert på erfaringene fra tilsvarende undersøkelser Ørland flystasjon.

## **8.2.6 Befolkningens helse**

Folkehelse defineres som «befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeles seg i en befolkning» (<http://www.kommunetorget.no/Temaomrader/Folkehelse/Hva-og-hvorfor-folkehelse/Folkehelsearbeid/>) og folkehelsearbeid omfatter bl.a. det samfunnet kan gjøre for å påvirke de faktorer som fremmer helse og trivsel i befolkningen, enten direkte eller indirekte. I vurderingen av tiltakets konsekvenser for befolkningens helse tas det normalt utgangspunkt i de effektene som påvirker fysiske omgivelser, sosiale strukturer, arbeidsmuligheter, økonomi og demokratiske muligheter. Vurdering av i hvor stor grad tiltaket påvirker folkehelsen innenfor disse områdene tar utgangspunkt i en analyse av dagens befolkning og deres helsemessige tilstand og eventuelle sårbarhet.

### *Dagens situasjon*

Til grunn for vurdering av dagens folkehelsesituasjon ligger i dette tilfellet den kartlegging som kommunene selv har gjort for 2015-2016 («Kartlegging av helsetilstanden i Evenes kommune 2015-2016» og «Kartlegging av helsetilstand i Skånland kommune 2016-«). Begge rapportene gir en fyldig beskrivelse og kun noen av de viktigste trekkene gjengis her. Se for øvrig også temautredningene om regional og lokal utvikling og nærmiljø og friluftsliv for mer inngående beskrivelse av disse temaene.

I både Evenes og Skånland er den største andelen av arbeidstakerne ansatt i det offentlige, med kommunen som største arbeidsgiver. Den kommunale tjenesteproduksjonen er spredt rundt i kommunene. Utpendling til nabokommunene er stor i begge kommuner, fra Skånland pendler ca. 46% av arbeidstakerne ut av kommunen, men de fleste arbeider i nabokommuner og slipper ukependling og fravær fra hjemmet. Bogen er kommunesenter i Evenes, mens Evenskjer er kommunesenter for Skånland, og det viktigste handelssenter også for mange i Evenes. I Skånland har ca. 20% av befolkningen samisk opprinnelse og den samiske kulturen står sterkt.

Det er forventet vekst i befolkningen i begge kommuner, med økt netto innflytting, der en relativt høy andel asylsøkere i kategorien enslige menn. Andelen innvandrere var i begge kommuner i 2014 på ca. 7,4%. Befolkningen er aldrende og spredt bosetting gir utfordringer mht. isolasjon og opprettholdelse av sosiale nettverk, spesielt for eldre, men også et økende antall unge beskriver seg som ensomme. På den positive siden har begge kommuner et rikt lags- og foreningsliv som spesielt er rettet mot et aktivt friluftsliv som benytter seg av den flotte naturen. Øvrige fritidstilbud er også relativt godt utbygd, men avstandene er lange for mange. Flyplassen gir begge kommunenes innbyggere enkel tilgang til reisemål i Norge og utlandet, men offentlig transport lokalt er mangelfull og gjør det vanskelig for de uten førerkort å komme seg rundt.

I Evenes er andelen yrkesaktive et godt stykke under landsgjennomsnittet, i Skånland noe under. Arbeidsledigheten har de siste årene vært økende for yngre arbeidstakere spesielt, og både sykefravær og antall uføre er høyere enn i landet for øvrig, mens andelen sosialhjelpsmottakere

har gått noe ned. Det er normalt en sammenheng mellom utdannings- og inntektsnivå. Både Evenes og Skånland har en relativt høy andel med grunnskole som høyeste utdanning mens andelen med høyere utdanning er et godt stykke under landsgjennomsnittet.

Når det gjelder fysisk og psykisk helse, rus og barnevernssaker ligger både Evenes og Skånland til dels høyt over landsgjennomsnittet. Andelen uføretrygdede ligger høy i begge kommuner, men høyest i Evenes, og spesielt høyt i aldersgruppen 45-66 år. Andelen sosialhjelpsmottakere har vokst betydelig i Skånland, delvis begrunnet i økt antall asylsøkere som trenger sosialhjelp. Pga. lave boligpriser er det tendens til at rusmisbrukere flytter ut av byene og bosetter seg i kommunene rundt disse, deriblant Evenes og Skånland. Livsstilssykdommer som fedme, høyt blodtrykk og diabetes2 samt er overrepresentert i Evenes og Skånland sammenliknet med landsgjennomsnittet, og selv om kriminaliteten er lav er det registrert økt forekomst av vold både i nære relasjoner og blant ungdom.

Når det gjelder biologisk, kjemisk og fysisk miljø så er det ikke registrert skadelig miljøpåvirkning gjennom luft. Få er plaget av veitrafikkstøy, mens en del, spesielt i Evenes, er berørt av støy fra flytrafikk. Det har vært påvist forurensning rundt lufthavnen der Avinor tidligere har brukt brannskum med PFAS. Dette stoffet er nå forbudt og det foretas opprydding. Ulike undersøkelser av jord, vann og biota (Norconsult/SWECO) har vært foretatt og det er fra Mattilsynets side ikke advart mot å spise fisk fra området.

#### *Konsekvenser av tiltaket:*

Økt midlertidig og permanent sysselsetting som følge av utbygging er en positiv konsekvens av tiltaket. Samtidig er det, ifølge rapporten om lokal og regional virkning, forventet at en del av arbeidsplassene vil dekkes av arbeidstakere som pendler inn fra andre steder utenfor regionen.

Utbygger ønsker at lokale/regionale selskaper skal kunne konkurrere om oppdrag og leveranser. Erfaringer fra utbygging av flybasen på Ørland viser at lokale/regionale selskaper blir tildelt mange kontrakter. Derved kan lokale/regionale virksomheter i Harstad- Evenes – Narvik regionen få tildelt kontrakter og i en periode kunne tilby arbeid til lokale, spesielt innenfor anleggsarbeid, installasjonsarbeid og byggevirksomhet. Det forventes at de fleste som knyttes til basen permanent vil bosette seg i bykommunene Harstad og Narvik og pendle inn til Evenes. Utbyggings- og driftsfasen kan gi noe mer lokalt konsum både fra arbeidere, ansatte og soldater i førstegangstjeneste, men effekten ventes å være beskjeden.

Dermed kan det ikke forventes at utbygging vil påvirke Evenes og Skånland kommuner i vesentlig grad verken når det gjelder befolkningsutvikling eller sysselsetting. Den statistiske folkehelseeffekten, dvs. hvordan effekten av tiltaket vil slå ut på folkehelsebarometeret, ventes ikke å være stor. Det er da heller ikke forventet at utbygging vil påvirke eldrebølgen i kommunene, verken i positiv eller negativ forstand.

Når det gjelder den mer konkrete og direkte effekten av tiltaket på de som bor i kommunene i dag, vil støy som være det mest utslagsgivende og merkbare. I verste fall kan støy gi hørselsskade, men det er ingen som i dag bor innenfor soner der støy på dette nivået vil forekomme. Ny støysituasjon kan gjøre det aktuelt å tilby tiltak på boliger eventuelt innløsning etter en kost/nyttevurdering. Usikkerhet og stress i forbindelse med slike situasjoner kan påvirke helsen, men da som oftest midlertidig. Hvordan folk opplever og plages av støy er individuelt og noen kan bli langvarig plaget selv om lydnivåene i seg selv ikke er skadelig for hørsel. Tamarapporten for støy viser at antall boliger i rød støysone går fra 0 til 4 og antall fritidsboliger fra 0 til 16 (i begge kommuner til sammen). I gul støysone går antall boliger fra 13 til 156 (i begge kommuner til sammen) og antall fritidsboliger fra 22 til 39. Dette betyr at et mange beboere vil oppleve mer flystøy enn de gjør i dag.

Bygninger med støyfølsomt bruksformål med beregnet lydnivå over grenseverdi ved fasade vil bli utredet i senere faser av prosjektet, med konkret vurdering av tiltak for å oppnå tilfredsstillende lydnivå innendørs. Begrenset antall natt- og helgeflyvninger vil redusere risiko for søvnforstyrrelser og redusere risiko for helsefarlig stress.

I utredningen om nærmiljø og friluftsliv er nasjonale retningslinjer og forholdet mellom friluftsliv og folkehelse i planlegging nærmere omtalt. For å fremme en aktiv livstil skal planlegging sikre tilgjengelighet til friluftsområder. Temarapport om nærmiljø og friluftsliv om tiltaket gjør det vanskeligere eller mindre attraktivt å bruke friluftsområder enn i dag.

Landskapet og naturen rundt flystasjonen inviterer til et aktivt friluftsliv med både turmuligheter, fritidsjakt og –fiske. De ulike delområdene som omtales er vurdert å ha fra middel til stor verdi, ut i fra at størrelsen på de sammenhengende områdene som brukes til friluftsliv ofte og av mange. Det som eventuelt vil kunne hindre turgåere å bruke enkelte områder er omfanget av støy, og da spesielt fra jagerfly. Dette vil i gjennomsnitt inntreffe 2 ganger pr uke i tillegg til planlagte øvelser ca 2 ganger i året. Rød og gul støysone angir utrekningene på området som omfattes av omfanget. Selv om flere av delområdene som omfattes av støyområdene bli negativt påvirket sammenliknet med i dag, er det ikke sannsynlig at dette er av stor negativ betydning for befolkningens mulighet for fysisk aktivitet og dermed folkehelsa. Dette fordi kommunen har rikelig med tilgjengelige turområder som ikke er rammet, og at de områdene som er rammet kun er det i kortere tid av gangen.

Støy kan, som nevnt over, også være en negativ faktor for folk der de bor, og i den delen av nærmiljø- og friluftslivutredningen som omhandler nærmiljø, vurderes en del nærmiljøområder som omfatter boligområder, småbåthavn, badestrand, ulike aktivitetsområder og museum. Rapporten viser at for alle de vurderte områdene vil økt støy gi noe negative konsekvenser. Men i og med at flyvningene er sporadiske er det lite sannsynlig at dette får noen konsekvenser for folks bruk av områdene, og dermed vil det heller ikke få negative folkehelsekonsekvenser.

Utslipp til grunn og vann vil kunne påvirke folks helse hvis for store konsentrasjoner skadelige stoffer havner i drikkevann, grønnsaker, fisk mv. Det er laget egne utredninger for grunn- og vannmiljø, endringer i forurenset grunn, og det henvises til disse. Konklusjonene fra disse rapportene gir ingen grunn til å mene at tiltaket vil medføre økt fare for helseskadelig forurensning. AVINOR vil iverksett tiltak for å rydde opp og rense i eksisterende forurensning. Nyere fly og nyere metoder og krav vil medføre mindre skadelige utslipp enn tidligere.

Oppsummert vurderes tiltaket å kunne gi positive effekter som følge av økt sysselsetting og økt konsum, samt noe økt bosetting i regionen. Forsvarets tilstedeværelse gir jobbmuligheter for flere både lokalt og i regionen, og kan gi kortere arbeidsreiser for flere. Negative konsekvenser er knyttet til støy som vil berøre noen flere husstander og noen flere brukere av friluftsområder enn i dag, men det totale antallet berørte er fremdeles lite. Det forventes derfor ikke at tiltaket vil påvirke folkehelsen i særlig grad.





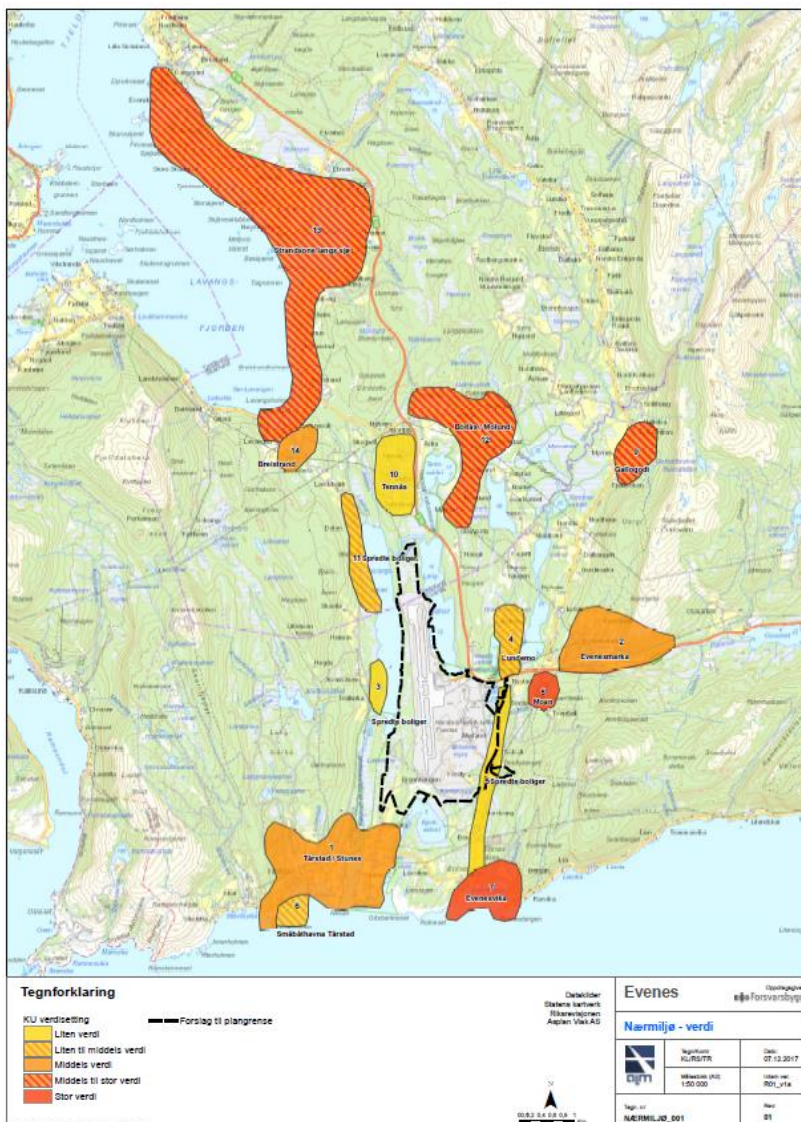
FORSVARSBYGG



Figur 19. B. Delområder med verdivurdering. Jo sterkere farge, jo høyere verdi

## FORSVARSBYGG

## Nærmiljø



Figur 20. Viktige nærmiljøer. Kartet viser delområdene med verddivurdering.

Det er spredt bosetting i området. Bebyggelsen med hovedvekt på gårdsbruk ligger langs Ofotfjorden, i Evenesmarka, på Boltås og langs veiene (E10, fv 722 og 724).

Langs Ofotfjorden er det småbåtbygger og sandstrender i enkelte lune viker. Evenes kirke ligger ved Evenesvika. Ved Lavangsfjorden i Skånland kommune ligger kommunesenteret Evenskjer og bebyggelse langs fv 824.

Flere av delområdene i begge kommuner er i dag støypåvirket av aktiviteter på flyplassen.

### Omfangs- og konsekvensvurdering

Tiltaket vil ikke gjøre direkte arealinngrep eller gi barrierevirkninger i frilufts- og nærmiljøområder. Det er endring av støyforholdene det vil knytte seg konsekvenser til. Endringer i støyforholdene illustreres med støysoner, Se figur 5.22 og 5.23 for illustrasjon av endringer i støysonene. Støysonene omtales som rød og gul støysone og skal benyttes ved arealplanlegging. De gir likevel en god indikasjon på støyutbredelse for andre temaer, herunder vurderinger av konsekvenser for friluftsliv og nærmiljø.

Endringer i støysonene er dominert av den nye jagerflyaktiviteten. Aktiviteten består av planlagte øvelser (ca 2 ganger pr år, med varighet på ca 2 uker, og beredskapsoppdrag (QRA). Det vil i gjennomsnitt over året skje ett QRA-oppdrag med to samtidige flyavganger pr. uke. I tillegg kommer ett øvingsoppdrag pr uke, hovedsaklig på dagtid. Behovet kan variere mye over året. Den største ulempen blir derfor uforutsigbarheten i tid for disse flygingene (QRA).

Utenom disse periodene dominerer den sivile aktiviteten.

Ingen av friluftsområdene vil bli varig ødelagt pga. ca 2 x ca 2 uker med øving i året.

Omfanget er størst nord for rullebanen der lydnivået vil øke med inntil 10 dBA enten man befinner seg i rød eller øvre del av gul støysone, dvs. områdene er forringet. Det nye nivået er høyest i rød sone og nærmest rullebanen, men siden tilleggsstøyen er tidsbegrenset og varslet er ikke områdene ødelagt eller forringet vesentlig mer enn de var før. Syd for rullebanen vil endringene bli mindre med inntil 5–6 dBA, og omfanget derved også noe mindre.

Områdene øst og vest for rullebanen vil få kun små endringer i lydnivå.

Utenfor gul støysone vil man i delområdene kunne oppleve lyden fra spesielt flyøvelser som noe forstyrrende. Dette gir ikke noen konsekvensgrad siden områdene ligger utenfor influensområdet.

#### *Konsekvens for friluftsliv innenfor rød støysone*

Området vil bli forringet til de formål det benyttes til i de ca 2 x ca 2 ukene planlagte øvelser foregår. Det kan også være negative opplevelser knyttet til den uforutsigbare ukentlige QRA-flygningen (men dette er også i en viss grad tilfelle med dagens situasjon). Ut over disse tidspunktene vil ikke friluftsliv-aktivitetene og -opplevelsen påvirkes og bli som i dag.

Delområder som vil ligge i rød støysone er vann, myrer og vassdrag omkring flyplassen og Langvatnet. Områder nær rullebaneendene vil kunne få maksimalstøy over 115 dB, og vil bli skiltet som hørselvernsområder.

#### *Konsekvens for friluftsliv i gul støysone.*

Området vil få økt støybelastning som kan påvirke attraktiviteten til området i de ca fire ukene planlagte øvelser foregår. Det kan også være negative opplevelser knyttet til den uforutsigbare ukentlige QRA-flygningen (men dette er også i en viss grad tilfelle med dagens situasjon). Ut over disse tidspunktene vil ikke friluftsliv-aktivitetene og -opplevelsen påvirkes.

Delområder som vil ligge i gul støysone er Ørnflåget, Kjerkhaugen, Nautåa, Langdalsåsen/Trøssemarka/Kollan og Svartvatnet.

#### *Utenfor støysonene.*

Aktiviteter i området kan bli forstyrret i de ca 2 x ca 2 ukene planlagte øvelser foregår. Påvirkningen er avhengig av nærhet til støysonene og terrenget.

Delområder som vil ligge utenfor støysonene er Kvanntokollen, Langmarka, Liakollen, Snaufjellet/Evenesmarka, Lille Trøsevatnet og Kjerringhola

Det er fullt mulig å planlegge aktivitetene i de støypåvirkete områdene da øvelsene vil bli varslet i god tid. Slik kan negative opplevelser unngås.

Det utvidete støybildet kan medføre at andre områder blir tatt i bruk til friluftsliv, spesielt i de periodene da det foregår øvinger. Derfor er forutsigbarhet viktig for å planlegge ift. aktiviteten på kampflybasen.

#### *Konsekvenser for nærmiljø*

Vurderingene knytter seg til uteområder og gjelder ikke selve boligen/huset. Ingen av nærmiljøområdene vil bli varig ødelagt pga. ca 2 x ca 2 uker med øving i året

## FORSVARSBYGG

Beskrivelser av omfang og konsekvens og delområdene under friluftsliv-områder gjelder også for nærmiljøområder.

Delområder som vil ligge i rød støvsone er spredte boliger langs Lavangsvatnet, Tennås og spredte boliger langs Lavangsvatnet.

Delområder som vil ligge i gul støvsone er Tårstad/Stunes, Lundemo, spredte boliger langs Evenesveien, Evenesvika, Boltås/Molund, Strandsonen langs Lavangsfjorden og Evenskjær, samt Breistrand.

*Avbøtende tiltak*

For driftsfasen vil områder der maksimalt lydnivå kan medføre risiko for hørselskade bli varslet med skilt.

Konsekvenser i anleggsfasen vil knytte seg til anleggsvirksomhet og deponering av masser med mulige støv- og støvplager. Det er ikke forutsatt at massetransport av større omfang skal foregå på offentlige veg, det meste av masseforflytning vil skje internt på flystasjonen. Det er derfor ikke trukket inn i konsekvensutredningen for nærmiljø og friluftsliv.

Anleggs- og riggområder forutsettes plassert innenfor det militære området, og vil så langt det er mulig skjermes av terreng og vegetasjon. Vegetasjon må registreres og sikres slik at den ikke tar skade i anleggstiden.

Det er viktig å avgrense anleggsområdene slik at det ikke gjøres inngrep utover det som er nødvendig for bygging av de nye tiltakene. Det er også til enhver tid viktig å holde det ryddig i anleggsområdene.

Gode rutiner for varsling av anleggsaktivitet er viktig for dem som bor og ferdes i nærmiljøet. Forutsigbarhet vil gjøre det enklere å planlegge i forhold til aktivitetene.

*Forslag til oppfølgende undersøkelser*

Lokalisering og skjerming av riggområder bør utredes nærmere i videre planfaser.

Samlet sett vurderes konsekvensen av tiltaket for friluftsliv som middels negativ og konsekvensen for nærmiljø som liten til middels negativ

**8.2.8 Vegnett og transportsystem**

Teksten nedenfor er et sammendrag av temarapport *vegnett og transportsystem 20.12.2018*.

Konsekvensene for vegnett og transportsystem er behandlet for ulike transportmiddel hver for seg, hvor det er søkt å finne konsekvensene av økt transportbehov som følge av flere arbeidsplasser, økt aktivitet og bosetting i Evenes kommune og nabokommunene som kan få pendling av betydning til Evenes flystasjon.

*Konsekvenser**Biltrafikk*

Biltrafikken på E10 forbi Evenes lufthavn/flystasjon er beregnet å øke fra dagens ÅDT 2.700 til årsdøgntrafikk (ÅDT) 3.200 (år 2027) og ÅDT 3.600 (år 2035) kjøretøy per døgn som samlet konsekvens av utbygging av Evenes flystasjon, vekst i biltrafikken til og fra Evenes lufthavn og

generell vekst i gjennomgangstrafikken på E10. På atkomstveien til Evenes lufthavn/flystasjon, rv. 833, er trafikken beregnet å øke fra dagens ÅDT 1.400 til ÅDT 2.300 (år 2027) og ÅDT 2.400 (år 2035). Økt aktivitet på flystasjonen, 1,5% årlig vekst i den sivile flytrafikken og generell vekst i henhold til Statens vegvesens fylkesvise prognoser (Nordland) er grunnlag for beregningene.

Ut fra de beregnede trafikk tallene vurderes den økte biltrafikken som følge av den planlagte aktiviteten på Evenes flystasjon å ha svært liten betydning og ingen konsekvenser for trafikkavviklingen på vegnettet i området. Det er også gjennomført egen kapasitetsberegning av krysset E10 – Rv833. Denne viser nåværende kryssutforming har svært god reservekapasitet i forhold til beregnet trafikkvekst frem til 2035. Trafikksikkerheten i området forbedres gjennom Statens vegvesens prosjekt for Hålogalandsvegen som innebærer en utbedring av standarden på E10 forbi Evenes lufthavn/flystasjon.

#### *Buss og gang-/sykkeltrafikk*

Med de nevnte forutsetninger vil arbeidsreiser med kollektivtrafikk bli 30-60 pendlere fra Harstad og 10-20 pendlere fra Narvik per dag. Dette er et lite passasjergrunnlag for å opprette nye rutetilbud, spesielt om det tas i betraktning at de også vil arbeide ulike skift. På bakgrunn av dette vurderes det som lite behov for nytt busstilbud som følge av utbyggingen på flystasjonen. Et utvidet busstilbud til og fra lufthavnen som følge av flere flyavganger kan imidlertid gjøre det mer attraktivt å reise med buss mellom Harstad eller Narvik og Evenes flystasjon/lufthavn.

Spørsmålet om eventuelle tiltak for gående og syklende i atkomstsonen til Evenes flystasjon og lufthavn, samt mellom lufthavnen/flystasjonen og næringsområdene ved bensinstasjonen lenger nord blir vurdert og løst i egen planprosess i regi av Statens vegvesen.

#### *Flytrafikk*

Eksisterende rutetilbud består av ca. 12 avganger og 12 ankomster per dag mellom Evenes lufthavn og byer i Norge, hvorav ca. halvparten til/fra Oslo. Med de forutsetningene som er lagt til grunn for konsekvensutredningen kan det bli behov for å øke kapasiteten på flytrafikken til og fra Evenes lufthavn som konsekvens av pendling til flystasjonen.

#### *Avbøtende tiltak*

I forbindelse med Statens vegvesen sin plan for ny rv 833 mellom omlagt E10 og flystasjonen/lufthavnen vil det også bli vurdert behov for eventuelle tiltak for å sikre trafiksikker ferdseil for myke trafikanter fra flystasjonen til lufthavnen og eventuelle andre lokale mål.

## **8.3 Konsekvenser for miljø**

### **8.3.1 Naturmiljø**

Teksten nedenfor er et sammendrag av temarapport *Naturmiljø, 20.12.2018*.

Det er verdisatt 31 naturtypelokaliteter innenfor plan- og influensområdet, hvorav 10 lokaliteter er vurdert å ha stor verdi. Lokalitetene som er verdisatt med stor verdi domineres av rikmyrer og kalksjøer.

To naturtypelokaliteter berøres direkte med arealbeslag i forbindelse med etablering av base for maritime overvåkningsfly:

## FORSVARSBYGG

- Brennehaugen, gammel boreal lauvskog med middels (høy lokal-) verdi som trolig i helhet vil bli bygget ned, middels negativ konsekvens
- Laksmyra, rikmyr med stor (nasjonal-) verdi som i noen grad bygges ned, middels negativ konsekvens. Både for å minimere inngrep i rikmyr og å utnytte et tidligere berørt areal er MPA-etableringen lagt til et område hvor det er foretatt inngrep som vegbygging og noe planering for militære anlegg tidligere.

Økologiske funksjonsområder for fugl berøres av endret støyregime med økt forstyrrelse, og Ramsar-området ved Kjerkvatnet naturreservat og til dels Nautå naturreservat (med lokalitetene Langvatn s og Svanevatnet) kan bli negativt påvirket. Konsekvensen for lokaliteten Kjerkvatn rett sør for flyplassen er vurdert som middels negativ på grunn av potensiale for forstyrrelse av fugl. Konsekvensen for lokaliteten Svanevatnet øst for flystasjonen er vurdert som liten til middels negativ, og for Lavangsvatnet sør (rett nordøst for sivil terminal) er vurdert som lite negativ.

Konsekvensen for øvrige verdisatte lokaliteter vurderes som ubetydelig.

Sikring av basen er et militært sikkerhetskrav. Oppsetting av nytt gjerde rundt kampflybasen (ny perimetersikring) vil potensielt berøre flere av de verdifulle rikmyrene både i forhold til drenering og endret vannhusholdning i rikmyrene, og ved arealbeslag for inspeksjonsvegen for vedlikehold. Dette kan gi negative konsekvenser for enkelte av naturtypelokalitetene. Tiltakshaver planlegger avbøtende tiltak for å opprettholde vann-nivå i myrene.

Samlet sett vurderes konsekvensen av tiltaket for naturmiljø som middels negativ.

### 8.3.2 Grunn- og vannmiljø

Teksten nedenfor er et sammendrag av temarapport *grunn- og vannmiljø, 20.12.2018*.

#### Metode

Temaet omfatter miljøtilstand i berørte vannforekomster og funksjonsområder for fisk og andre ferskvannarter. Utslipp til grunn er også omtalt. Det er ikke foretatt en separat konsekvensvurdering av utslipp til grunn, men det gjennomføres fortløpende miljørisikoanalyser tilknyttet prosjektering av nye anlegg. Det er også foretatt kartlegging av forurensninger i grunn i byggeområdene, som legges til grunn for massehåndtering i anleggsfasen. Eventuelle uhell i anlegg- og driftsituasjonen skal håndteres i hht gjeldende lovverk. Utslipp til grunn kan føre til påvirkning av nedstrøms resipient som er konsekvensvurdert.

Temarapport naturmiljø omfatter naturtyper på land og i vann.

Økt flyaktivitet og lenger åpningstid ved lufthavnen kan medføre økning i utslipp av avisingskjemikalier. Omfang av dette er ikke kjent. Omfang og eventuelt behov for tiltak utredes i egen miljørisikoanalyse, som ferdigstilles vinter 2019. Kjemikaliebruk for avisning av fly og rullebane er derfor ikke omtalt i dette dokumentet.

#### Verdivurdering

Vannforekomstene som ligger innfor tiltakets influensområde har stort sett svært god vannkvalitet.

## FORSVARSBYGG

Sju vannforekomster er verdisatt med fra middels til høy verdi. Vannforekomstene er kalkrike, flere er karakterisert som kalksjøer med kalkalger. Flere av lokalitetene har oppgang av anadrom laksefisk (laks og sjøørret), i tillegg til bestander av stasjonær laksefisk.

Resipientene/vannforekomstene er svært sårbare og det er stor usikkerhet knyttet til ulike aktiviteter som kan generere forurensning (avising, drivstoffsøl/fylling, kjørevirksomhet, terrengforming, oppfylling masser, type masser), og dermed i hvilket omfang forekomstene blir påvirket.

*Omfang og konsekvenser*

Lavangsvatnet er vurdert å kunne få middels negativ konsekvens av tiltaket på grunn av mulig økt avrenning som følge av økt bruk av flyplassen.

Svanevatn er vurdert å få middels negativ konsekvens, Kjerkvatnet liten til middels negativ konsekvens, mens Langvatnet er vurdert å få liten negativ konsekvens.

Samlet sett vurderes konsekvensen som liten til middels negativ for vannforekomster og funksjonsområder for ferskvannsarter

*Avbøtende tiltak*

Hvis det er fare for forringelse av vannkvaliteten ved gjennomføring av tiltaket, skal tiltaket vurderes etter Vannforskriftens § 12. Flere av resipientene kan få negativ konsekvens. Det må derfor gjennomføres tiltak for å oppfylle kravene i Vannforskriften.

Det foreslås følgende avbøtende tiltak:

- Tett oppsamling av overvann fra områder som har tett dekke før etterfølgende rensing. Overvannet kan f.eks. ledes til sandfangskummer og videre til enkle rensegrøfter/rensedammer el. lign. Restutslippet ledes ut i et område som ikke er påvirket av PFOS/PFAS.
- Unngå bruk av sprengstein til oppfylling i området i størst mulig grad. Dette gjelder spesielt området som drenerer til Svanevatnet og Lavangsvatnet. Ved benyttelse må sprengstein omlagres og spyles før den benyttes i nedslagsfeltet. Dette vil føre til at ammonium omdannes til nitrat og skarpkantede partikler spyles vekk. I tillegg må buffersone/kantsone mellom planområdet og vannene bevares.
- Avrenning av avisingsvæske forutsettes behandlet i utslippssøknad til Fylkesmannen. Det forutsettes at krav fra Fylkesmannen etterleves. Avinor har ansvaret for oppfølging av krav i forhold til fly og baneavising i tillatelse fra Fylkesmannen.
- Krav i forbindelse med påfylling av drivstoff. Dette gjennomføres med tankbiler. Det antas at vurdering rundt dette vil være en del av utslippssøknaden til Fylkesmannen.

Det forutsettes at områder med baneavising behandles i egen utslippssøknad. Dette arealet er derfor ikke inkludert i denne listen over avbøtende tiltak.



### *Forslag til oppfølgende undersøkelser*

- Mye av grave- og sprengningsarbeidene inne på Forsvarets områder vil ha avrenning til Svanevatn. Det bør gjennomføres før- under og etterundersøkelser av Svanevatn dersom bygge- og gravearbeider vil ha avrenning til tjernet. Det bør lages en plan for håndtering av overvannet fra tette flater på flyplassområdet (utenom områder for avising). Overvannet bør renses i enkle rensesystemer og ledes til områder som ikke er forurenset med PFOS/PFAS. Overvåkingen av utslipp av overvann fra flyplassområdet gjennomføres av Avinor.

### **8.3.3 Miljørisikoanalyse av avisingskjemikalier**

Det er utført en miljørisikovurdering som viser belastningen av fly- og baneavisningskjemikalier på Evenes flystasjon som følge av at Forsvaret øker sin aktivitet. Det er utarbeidet prognoser for fremtidig forbruk og sett på hvilken belastning økningen i kjemikalieforbruket har på grunn- og vann. Det er fokusert på merbelastningen som vil skje når Forsvaret øker sin tilstedeværelse.

Det økte forbruket av glykol (flyavising) for P8 tilsvarer 25.279 kg KOF/pr år (615 pe). Det forutsettes 75 % oppsamling av glykol som videre vil gi en belastning på 6320 kg KOF/pr år til sideterreng og resipienter (154 pe). Sett opp mot Avinor sitt estimerte forbruk i 2022 vil Forsvarets bidrag utgjøre ca. 12 % av den samlede glykolmengden.

For formiat (baneavising) er det lagt til grunn en økning på 2500 kg/KOF pr år i forhold til den eksisterende utslippstillatelsen for lufthavnen (35.000 kg/KOF pr år). Prognosen på 37.500 kg KOF/pr år forutsetter iverksetting av gode driftsrutiner, og med en økning av mannskaper og mer materiell gjennom hele døgnet for optimal mekanisk fjerning av snø og iskappe på banesystemet i vinterhalvåret. I denne sammenheng vil også etablering av overvåkningssystemer for optimal anvendelse av kjemikalier være viktig. Prognosen for formiat forutsetter fortsatt bruk av strøsand (fastsand-metoden) på svært kalde dager, da formiat under disse forholdene har liten eller ingen effekt.

Det skal etableres en ny avisningsplattform som følge av sikkerhetsmessige årsaker knyttet til drift av P8, samt som et avbøtende tiltak for å begrense tilførsel av glykolholdig vann til resipient. Forsvarsbygg ønsker å bygge en felles avisningsplattform sammen med Avinor. Avinor har sagt seg positiv til å starte planleggingen av et slikt samarbeid. Man vil dermed fjerne et viktig punktutslipp av glykolholdig vann til Langvatnet, tilsvarende 7675 kg KOF/år, eller omregnet til 187 pe. Utbygging av ny avisningsplattform, med egen ledning for glykolholdig vann sydover, vil redusere utslipp til ferskvannsresipienter.

I samsvar med fastsatte miljømål skal vannforekomster rundt flystasjonen i fremtiden oppnå minst god økologisk og kjemisk tilstand. Det forventes ikke redusert miljøtilstand i nærliggende resipienter som følge av økt organisk tilførsler fra fly- og baneavisningskjemikalier. Dette forutsetter at avbøtende tiltak med utbygging av ny avisningsplattform og nytt snødeponi iverksettes.

Miljøriskovurderingen vil kunne danne deler av grunnlaget for revidert søknad for avisningskjemikalier ved flystasjonen. Dagens overvåkningsprogram for resipienter må videreføres og eventuelt revideres når aktivitetsnivået øker på Evenes flystasjon.

## FORSVARSBYGG

**8.3.4 Kulturminner og kulturmiljø**

Teksten nedenfor er et sammendrag av temarapport *kulturminner og kulturmiljø, 20.12.2018*.

Det er gitt verdi på fem kulturmiljøer innenfor plan- og influensområdet. Kulturmiljøene er gitt fra middels til stor verdi.

Det er ikke registrert kulturminneverdier innenfor selve tiltaksområdet, og tiltaket vil ikke gjøre fysiske inngrep i delområder som ligger utenfor selve flystasjonen. Dette gir begrenset grad av påvirkning på det enkelte kulturmiljø, fra intet vurdert omfang, til lite vurdert omfang. Konsekvensene for kulturminner og kulturmiljø er derfor gjennomgående lave.

For kulturminner og kulturmiljø er de visuelle konsekvensene av tiltaket svært begrenset. Dette vil være aktuelt sett fra delområdet på Tennåsen nord for flyplassen som ligger nærmere og høyere i terrenget enn flystasjonen. Støy vil her kunne ha negative konsekvenser for kulturminneverdier innenfor miljøet. Støy vil også ha noe innvirkning på kulturmiljøet på Evenes/Evenestangen sør for flyplassen.

Konsekvensgraden er ubetydelig til liten i samtlige delområder bortsett fra Tennåsen der konsekvensen er vurdert til liten til middels negativ.

Samlet sett vurderes konsekvensen av tiltaket for kulturminner og kulturmiljø som liten negativ.

**8.3.5 Landskap**

Teksten nedenfor er et sammendrag av temarapport *Konsekvenser for landskapsbildet, 20.12.2018*.

Tiltaket vil ikke gjøre fysiske inngrep i områder som ligger utenfor selve flystasjonen, utenom eventuell omlegging av atkomstvegen inn til flystasjonen. De visuelle konsekvensene av tiltaket er begrenset, og vil være aktuelle sett fra de områdene som ligger nær eller høyere i terrenget enn flystasjonen. Da det kun er en bygning/hangar for MPA og fire nye flyoppstillingsplasser som vil være det synlige, er omfanget begrenset. Bygningens plassering ut mot Lavangsvatnet vil ta i bruk et til nå ubebygget terreng, men tidligere delvis utbygget med veier/traktorveier. Hangaren vil bli ca. 20 meter høy.

Det er gitt verdi på landskapet i atten delområder i plan- og influensområdet. Strandsonen mot Ofotfjorden, de store vannene og myrene er gitt stor verdi i verdivurderingen. De øvrige delområdene er mer typiske og representative for landskapet i regionen, og er gitt middels verdi.

Konsekvensgraden er ubetydelig til liten i samtlige delområder bortsett fra for Lavangsvatnet der konsekvensene er middels negative. Sett fra vannet og myrene omkring, vil hangaren bli godt synlig i et landskap hvor det i dag ikke er bebyggelse. Sett fra Liakollen vil ikke den nye bygningen påvirke landskapsopplevelsen i vesentlig negativ grad.

Samlet sett vurderes konsekvensen av tiltaket for landskap som liten negativ.

## 8.4 Konsekvenser i anleggsfasen

### 8.4.1 Generelt om anleggsfasen

Anleggsfasen startet i 2017, med rehabilitering av bygg, og vil pågå til ca 2024.

De viktigste anleggene er fornyelse av eksisterende bygningsmasse, etablering av ny kapasitet på forlegning og administrasjon, etablering av base for MPA-tjenesten og QRA, samt forbedring av/ny perimetersikring.

I anleggsfasen vil det foregå leveranser av materiell og installasjoner som både vil komme via E10 og med sjøtransport.

Det vil bli behov for tilførsel av steinmasser for etablering av bl.a MPA-området. Dette vil i all hovedsak bli hentet i egne masseuttak på Forsvarets område.

Transport ut og inn av flystasjonen vil således begrense seg til entreprenørenes egne persontransporter, samt leveranser av utstyr og materiell. Erfaringer fra Utbyggingen på Ørland tilsier at dette vil være i størrelsesorden 5 – 10 tungtransport pr. dag.

Deponiområder og riggområder vil bli lagt til områder innenfor flystasjonen som har hatt tilsvarende bruk tidligere. I tillegg vil to parkeringsplasser nord på flystasjonen bli tatt i bruk som riggområde.

Anleggsperioden skal ikke medføre andre synlige midlertidige inngrep i flystasjonens område enn de som allerede eksisterer.

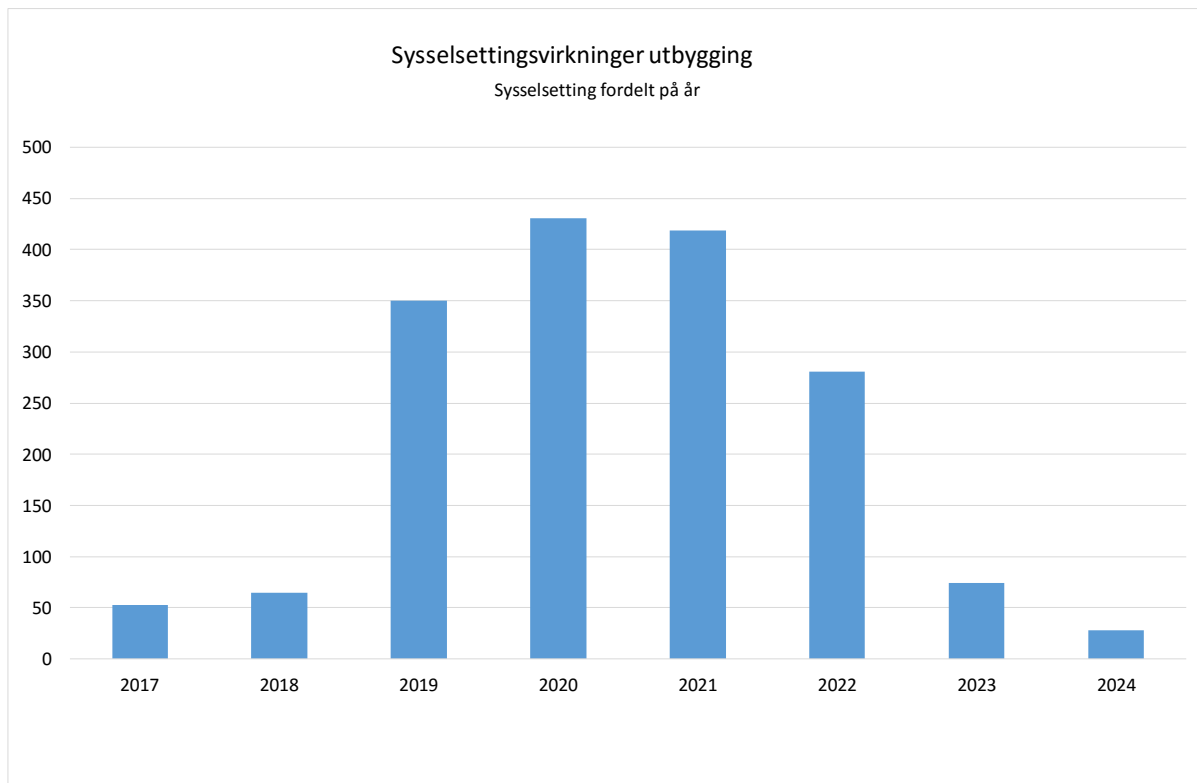
### 8.4.2 Lokal og regional utvikling

De samlede investeringer forventes å bli om lag 4,1 mrd kroner (2017-kr).

De enkelte komponentene er fordelt over år noe skjønnsmessig. Videre antas at om lag 20 prosent av investeringskostnadene er planlegging og prosjektering som vil skje i Forsvarsbyggs lokaler i Oslo.

De regionale virkningene av bygge- og anleggsvirksomheten kan bli sterke, men vil være relativt kortvarige.

I 2020 og 2021 er investeringsvolumet på sitt høyeste med opp mot 500 millioner NOK. Det vil bli et høyt antall arbeidsplasser lokalt.



Figur 21 Syssestetetingseffekter regionalt av utbyggingsvirksomheten (investeringene)

Det vil være mellom 400 og 450 flere sysselsatte (= «arbeidsplasser») lokalt under toppårene 2020 – 2021 enn det ville vært uten utbyggingen. I tillegg vil en del av arbeidet som planlegging og prosjektering bli utført i Oslo. På det meste vil de lokale arbeidsplassene bli dekket ved at mange av de sysselsatte vil være innpendlere til regionen – i prinsippet fra hele landet. Beregningsmessig vil 300 – 400 kunne være innpendlere. Disse vil hovedsakelig bo i midlertidige anleggshotell på stedet. Innpendling i utbyggingsperioden vil delvis avhenge av hvordan anbudene tilrettelegges.

Forventet sysselsatte fra regionen vil være opp mot 50 direkte knyttet til anleggsvirksomheten mens lokalt sysselsatte generert av konsumvirkningen vil i større grad være lokalt rekruttert. Konsumvirkningen vil være fordelt på mange arbeidsplasser og ofte skje ved utvidelse av kapasiteter.

Innpendling i utbyggingsperioden vil delvis avhenge av hvordan anbudene tilrettelegges. Utbygger ønsker at lokale og regionale selskaper skal kunne konkurrere om kontraktene. Erfaringen fra utbygging av kampflybasen på Ørland viser at lokale entreprenører blir tildelt mange kontrakter, både direkte og som underleverandører til større nasjonale selskaper. Om lokale og regionale entreprenører har tilstrekkelig kapasitet kan dette redusere innpendlingen.

#### 8.4.3 Vegnett og transportsystem:

Ingen spesielle konsekvenser er avdekket.

## FORSVARSBYGG

---

### 8.4.4 Landskap:

Konsekvenser i anleggsfasen vil knytte seg til anleggsvirksomhet og deponering av masser. Da dette er av midlertidig karakter er det ikke trukket inn i konsekvensutredningen for landskapsbildet.

Anleggs- og riggområder forutsettes plassert innenfor det militære området, og vil så langt det er mulig skjermes av terreng og vegetasjon. Vegetasjon må registreres og sikres slik at den ikke tar skade i anleggstiden.

Det er viktig å avgrense anleggsområdene slik at det ikke gjøres inngrep utover det som er nødvendig for bygging av de nye tiltakene. Det er også til enhver tid viktig å holde det ryddig i anleggsområdene.

### 8.4.5 Kulturminner:

Det er ikke registrert kulturminnelokaliteter inne i selve tiltaksområdet. Det er derfor ikke foreslått konkrete avbøtende tiltak knyttet til enkeltlokaliteter.

### 8.4.6 Naturmiljø:

Det må under anleggsgjennomføringen velges metoder som unngår eller minimaliserer skade på sårbare naturmiljø.

- Potensielt kan oppsetting av nytt gjerde gi negative konsekvenser for enkelte av naturtypelokalitetene, spesielt i sør ved Kjerkvatnet og ved Laksmyra, der gjerdet er planlagt i ny trasé. Tiltakshaver planlegger avbøtende tiltak for å opprettholde vannnivå i myrene.
- Det bør utføres kartlegging og tiltaksplan for å fjerne og hindre spredning av fremmede arter før bygging igangsettes.
- Naturtypelokaliteter som ligger i eller ved utbyggings-/inngrepsområder bør merkes med sperrebånd i felt slik at uheldige inngrep unngås i anleggsfasen. Dette gjelder spesielt lokalitet Laksmyra. Åpne vannforekomster på Laksmyra bør i størst mulig grad unngås å fylle igjen.

### 8.4.7 Nærmiljø og friluftsliv

Konsekvenser i anleggsfasen vil knytte seg til anleggsvirksomhet og deponering av masser med mulige støy- og støvplager. Det er ikke forutsatt at massetransport av større omfang skal foregå på offentlige veg, det meste av masseforflytning vil skje internt på flystasjonen.

Anleggs- og riggområder forutsettes plassert innenfor det militære området, og vil så langt det er mulig skjermes av terreng og vegetasjon. Det er viktig til enhver tid å holde det ryddig i anleggsområdene.

Gode rutiner for varsling av anleggsaktivitet er viktig for dem som bor og ferdes i nærmiljøet. Forutsigbarhet vil gjøre det enklere å planlegge i forhold til aktivitetene.

## FORSVARSBYGG

**8.4.8 Vannmiljø:**

De største potensielt negative konsekvensene i anleggsperioden for vannmiljø og biologisk mangfold i vann er:

- Partikkelavrenning og PFOS
- Avrenning av nitrogen/ammonium fra sprengstoff ved sprengningsarbeid/oppfylling av sprengstein, avrenning ved evt. massutskifting av myr
- Høy pH i avrenningsvann fra betongarbeid i et område hvor det allerede er høy pH
- Drivstoffspill, oljesøl
- Spill av andre kjemikalier

Avrenning fra massedeponier (rene masser) og gravevirksomhet kan føre til tilslamming av gyteplasser og egg og rogn på gyteplasser/gyteområder. Spesielt gyteperioden om høsten samt oppvekstperioden fra høst til neste vår kan være kritisk. Nedstrøms innsjøer med kransalger og rødlistede vannplanter kan også bli tilslammet. I tillegg vil partikler kunne føre med seg næringsstoffer og føre til redusert vannkvalitet både med hensyn på partikler og eutrofiering av nedstrøms vassdrag.

Drenering av myrområder kan endre vanntilførselen til nedstrøms innsjø/vassdrag og påvirke vassdraget hydrologisk. I tillegg vil drenering av myr kunne genere avrenning av organisk materiale som kan forårsake forbruk av oksygen i nedstrøms vassdrag med mulig negativ påvirkning av vannlevende organismer. Det vil være behov for noe masseutskifting av myr i forbindelse med utbyggingen.

Det skal søkes om gravetillatelse for hvert enkelt tiltak eller gruppe av tiltak.

Tiltak mot avrenning av partikler fra gravevirksomhet og områder for mellomlagring og innkjøring av masser:

- Avskjærende grøfter oppstrøms slik at overflatevann fra oppstrøms område ikke renner inn i masselagringsområder eller område som er under graving.
- Masselagringsområder legges på høytliggende områder slik at mengde overflatevann reduseres til nedbør på selve lagringsområdet – ev. dekkes område med tett duk. Lokalisering av masselagringsområder nær vannresipienter nevnt over må unngås. Det vil bli et masselagringsområde sør i planområdet.
- Etablering av graskledte buffersoner eller sedimentasjonsdammer/grøfter nedstrøms graveområder/masselagringsområder. Ev. etablering av siltgardiner i nedstrøms innsjø.
- Fokus på masseforflytninger i perioder med lite nedbør. Suksessiv revegetering.
- Drivstoffspill/spill fra andre kjemikalier: Etablere egnede plasser for påfyll som ikke drenerer til sårbare resipienter, alternativt oppsamling og rense overvannet fra denne typen virksomhet.

- Det er søkt om gravetillatelse for anleggsperioden. Denne omfatter ulike typer tiltak for å hindre avrenning til omkringliggende vassdrag. Herunder skal det vurderes behov for særskilte tiltak som f.eks siltduk. Aktuelle tiltak som må vurderes i søknaden er sandfang, dammer/grøfter for tilbakeholdelse av partikler og næringsstoffer, ivaretagelse av buffersoner. Søknaden skal videre beskrive anlegg for mellomlagring av sprengstein med vaske-/spyleanlegg, vaskeanlegg for kjøretøy og anleggsmaskiner. I søknaden skal det også beskrives program for miljøovervåking, herunder forundersøkelser, prøvetaking underveis og sluttkontroll.
- Tiltaksplan for forurenset grunn er godkjent. Denne skal følges. Det skal blant annet etableres et mellomlager for forurensende masser på tett dekke med kontrollert avrenning. Rense masser skal holdes adskilt fra forurensede. Lett forurensede masser skal gjenbrukes på flystasjonen og sterkt forurensede masser skal leveres til eksternt godkjent deponi og skal ikke blandes med andre masser.

#### *Forslag til oppfølgende undersøkelser*

- En del av grave- og sprengningsarbeidene inne på Forsvarets områder vil ha avrenning til Svanevatn. I forbindelse med gravetillatelse er det forutsatt et avbøtende tiltak med egen siltgardin for å hindre evt utsiving i Svanevatnet. Det er også planlagt egen rensekum for PFOS-holdig vann før dette renner ut til Svanevannet. Det bør gjennomføres før- under og etterundersøkelser av Svanevatn dersom bygge- og gravearbeider vil ha avrenning til tjernet.

## **8.5 Risiko- og sårbarhetsanalyse**

Utarbeidelse av risiko – og sårbarhetsanalyse (ROS – analyse) ved reguleringsplaner for utbygging er lovpålagt. Formålet er å gi grunnlag for å forebygge risiko for skade og tap av liv, helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv.

I ROS-analyse for reguleringsplaner skal hendelser i anleggsfasen bare tas med i den grad de samme forhold også vil gjelde for driftsfasen. De er identifisert tre hendelser som medfører behov for tiltak og i begge faser:

- Brann i anleggsfasen. Brann i anleggsfasen vurderes som sannsynlig og kan potensielt være svært alvorlig, og det vil være nødvendig med tiltak blant annet i forhold til bygg hvor mange mennesker oppholder seg samtidig, anleggshotellet og anleggskontorer. Disse bør registreres som særskilte brannobjekter med krav til branntilsyn.
- Liten økning i behov for helsetjenester, både i anleggs- og driftsperiode.
- Svikt/overbelastning i avløpsnettet, både i anleggs og driftsperiode.

Forsvarsektoren har ansvar for å gjennomføre risikoreduserende tiltak knyttet til risikoforhold i utbygging og drift av flystasjonen. Kommunalt brannvesen har et særlig ansvar for brannforebygging og slukking. Enkelthendelser og aktuelle tiltak er omtalt i analysen.

ROS – analysen har identifisert et særskilt behov for samordning og oppfølging av lokalt beredskapsarbeid, og det gis noen anbefalinger knyttet til videre arbeid:

## FORSVARSBYGG

- Aktuelle personer i Evenes kommune sikkerhetsklarerer til tilstrekkelig nivå. Ansvarlig for dette er Evenes kommune i samarbeid med beredskapsavdelingen hos Fylkesmannen.
- Evenes kommune må ha fokus på sin rolle i beredskapsarbeidet, herunder supplere/revidere den kommunedekkende ROS – analysen.
- Det er behov for et tydelig fokus på samordning mellom alle aktører med beredskapsansvar. Evenes kommune bør, med bakgrunn av de oppgaver kommunen har i beredskapsarbeidet, sørge for at beredskapsarbeidet er tilstrekkelig samordnet.



## 9 ANBEFALINGER

### 9.1 Anbefalte avbøtende tiltak

Tiltak listet i tabell under er tiltak som ikke er forutsatt gjennomført ved vurdering av tiltakets konsekvenser. Tiltakene kan forebygge eller avbøte negative konsekvenser ved gjennomføringen, og virke skadereduserende i forhold til hva som er lagt til grunn i planbeskrivelse og konsekvensutredning.

Tabell 9-1 Oversikt over anbefalte avbøtende tiltak

<b>Avbøtende tiltak</b>	<b>Har betydning for tema</b>	<b>Ansvar</b>	<b>Tiltak implementeres i</b>
Visuell vegetasjonsskjerming mot kulturminner	Kulturmiljø	Forsvarsbygg	
Plassering av anleggs- og riggområder innenfor flyplassområdet slik at de så langt mulig skjermes av landskap og vegetasjon	Landskap, nærmiljø og friluftsliv	Forsvarsbygg /entreprenør	MOP anleggsfasen
Avgrensning av anleggsområdene slik at det ikke gjøres inngrep ut over det som er nødvendig for å gjennomføre tiltaket	Landskap, nærmiljø og friluftsliv	Forsvarsbygg	MOP anleggsfasen
Naturtypelokaliteter som ligger i eller ved utbyggings-/inngrepsområder bør merkes med sperrebånd i felt slik at uheldige inngrep unngås i anleggsfasen	Naturmiljø, nærmiljø og friluftsliv	Forsvarsbygg /entreprenør	MOP anleggsfasen
Åpne vannforekomster på naturtypelokalitet 22 (Laksemyr) bør i størst mulig grad unngås å fylle igjen	Naturmiljø	Forsvarsbygg	MOP anleggsfasen
Utforming av tiltak med nytt gjerde rundt flybasen inklusive inspeksjonsveg (mulig barket veg) og anleggsfase utføres så skånsomt som mulig. Berører potensielt lokaliteter hvor det ikke er forutsatt direkte inngrep. Avbøtende tiltak for å hindre drenering er planlagt	Naturmiljø	Forsvarsbygg /entreprenør	MOP anleggsfasen
Øvelser med allierte fly bør legges utenfor de viktigste periodene (vår	Naturmiljø	Forsvarsbygg	Driftsfasen

## FORSVARSBYGG

og høst) for trekkende våtmarksfugl i området			
Gode rutiner for varsling av anleggsaktivitet	Nærmiljø- og friluftsliv	Forsvarsbygg/entreprenør	MOP anleggsfasen
Etablere varslingsrutiner før gjennomføring av større flyøvelser. Etablere flyrutiner inkl flyhøyder for overflyvning av reinbeiter i sårbare perioder vår, sommer og høst.	Landbruk, Reindrift	Forsvaret	Driftsfasen
Etablere et kommunikasjonsorgan mellom landbruk/reindrift og Luftforsvaret for gjensidig orientering om pågående og planlagte aktiviteter	Landbruk, Reindrift	Forsvaret	Driftsfasen
Oppsamling av overvann fra tette flater hvor utslipp kan redusere vannmiljø (egen tillatelse for baneavising), rensing og utslipp til resipient som ikke er påvirket av PFOS/PFAS og som ikke er sårbart på andre måter.	Grunn- og vannmiljø	Forsvarsbygg/entreprenør	
Unngå bruk av sprengstein til oppfylling i området. Alternativt må sprengstein omlagres og spyles før den benyttes i nedslagsfeltet. Dette vil føre til at ammonium omdannes til nitrat og skarpkantede partikler spyles vekk.	Grunn- og vannmiljø	Forsvarsbygg/entreprenør	Anleggsfasen
Avrenning av avisningsvæske behandles som utslippssøknad til Fylkesmannen	Grunn- og vannmiljø	Forsvarsbygg AVINOR	Søknad etter forurensningsloven
Avskjærende grøfter oppstrøms slik at overflatevann fra oppstrøms område ikke renner inn i masselagringsområder eller område som er under graving.	Grunn- og vannmiljø	Forsvarsbygg/entreprenør	MOP anleggsfasen
Masselagringsområder legges på høytliggende områder slik at mengde overflatevann reduseres til nedbør på selve lagringsområdet – ev. dekkes område med tett duk.	Grunn- og vannmiljø	Forsvarsbygg/entreprenør	MOP anleggsfasen

## FORSVARSBYGG

Lokalisering av masselagringsområder nær sårbare vannresipienter unngås.			
Etablering av graskledte buffersoner eller sedimentasjonsdammer/grøfter nedstrøms grave-/masselagringsområder. Ev. etablering av siltgardiner i nedstrøms innsjø.	Grunn- og vannmiljø	Forsvarsbygg /entreprenør	MOP anleggsfasen
Fokus på masseforflytninger i perioder med lite nedbør. Suksessiv revegetering.	Grunn- og vannmiljø	Forsvarsbygg /entreprenør	MOP anleggsfasen
Drivstoffspill/spill fra andre kjemikalier: Etablere egnede plasser for påfyll som ikke drenerer til sårbare resipienter.	Grunn- og vannmiljø	Forsvarsbygg /entreprenør	MOP anleggsfasen

## 9.2 Anbefalte oppfølgende undersøkelser

### Landskap:

Utforming og fargesetting av den nye hangaren bør avstemmes mot landskapet omkring.

### Naturmiljø:

Det bør gjennomføres oppfølgende undersøkelser av tiltakets konsekvenser for fugl for å se på de faktiske konsekvensene av tiltaket. Metode og overvåkingsopplegg må konkretiseres nærmere. Opplegget må bygge på erfaringer fra tilsvarende studier på Ørlandet.

### Grunn- og vannmiljø:

Det bør gjennomføres før- under og etterundersøkelser av Svanevatn dersom bygge- og gravearbeider vil ha avrenning til tjernet.

Det bør lages en plan for håndtering av overvannet fra flyplassområdet (utenom områder for avising). Overvannet må ikke ledes til områder som er sårbare eller som er forurenset med PFOS/PFAS. Overvåkingen av utslipp av overvann fra flyplassområdet gjennomføres av Avinor.

I tillatelsen for bruk av avisningskjemikalier er det lagt til grunn en omfattende miljøovervåking av resipienter rundt lufthavnen. Denne overvåkingen gjennomføres av Avinor som innehar utslippstillatelsen.

Det bør i tillegg gjennomføres sårbarhetsvurderinger inklusiv vurdering av avbøtende tiltak ved detaljering av anleggsfasen og før en etablerer aktiviteter som kan forurense nedstrøms resipient.

*Reindrift:*

Det bør settes i gang miljøoppfølgingsprogram som foretar der man utstyrrer en del av flokkene med GPS-sendere for å måle effektene av flystøy og flybevegelser i området. Dette bør settes i gang før flyaktivitetene ved flystasjonen økes slik at man får sammenlignet den nåtidige virksomheten med den planlagte aktiviteten som startes om noen år.

*Landbruk:*

For å kunne vurdere dyrevelferden og eventuelle behov for tilpasningsmuligheter på Evenes, bør det gjennomføres undersøkelser, særlig i forhold til dyr på fellesbeiter. Det bør etableres sammenligningsgrunnlag fra dagens situasjon før jagerflyene tas i bruk på Evenes. Undersøkelse av situasjonen med jagerflyene vil være knyttet til beitende kyr og sau, og må planlegges nøye for å få sikre observasjoner.

## FORSVARSBYGG

## 10 OVERSIKT OVER HØRINGSDOKUMENTER

Planforslaget består av følgende høringsdokumenter:

1. Planbeskrivelse med konsekvensutredning, 02.04.2019,
2. Reguleringsbestemmelser, 02.04.2019
3. Plankart, 19.02.2019
4. Konsekvenser for Støy, 27.03.2019 (ALM-95-001-R-RAP-001)
5. Konsekvenser for Reindrift, oktober 2018, NINA rapport 1537
6. Konsekvenser for naturmiljø, 28.03.2019 (ALM-95-003-R-RAP-003)
7. Konsekvenser for kulturminner, 28.03.2019 (ALM-95-004-R-RAP-004)
8. Konsekvenser for landskapsbildet, 28.03.2019 (ALM-95-005-R-RAP-005)
9. Konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv, 28.03.2019 (ALM-95-006-R-RAP-006)
10. Konsekvenser for Veg og transportnett, 28.03.2019 (ALM-95-007-R-RAP-007)
11. Konsekvenser for grunn og vannmiljø, 28.03.2019 (ALM-95-008-R-RAP-008)
12. Lokale og regionale virkninger, 28.03.2019 (ALM-95-009-R-RAP-009)
13. Risiko og sårbarhetsanalyse 12.12.2018 (ALM-95-010-R-RAP-010)
14. Konsekvenser for landbruk 28.03.2019 (ALM-95-010-R-RAP- 015)
15. Miljøoppfølgingsplan ytre miljø, Forsvarsbygg 31.08.2018.
16. Miljørisikovurdering avisingskjemikalier, Forsvarsbygg 28.02.2019

## 11 REFERANSER

- [1] Konseptvalgutredning for Evenes Flystasjon (ugradert versjon), Forsvarsdepartementet 05.04.2018.
- [2] Planprogram for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, mars 2018
- [3] Masterplan Harstad/Narvik Lufthavn Evenes 2017-2045, Avinor 14.03.2018
- [4]

**Forsvarsbygg er et statlig forvaltningsorgan underlagt Forsvarsdepartementet. Vi utvikler, bygger, drifter og avhender eiendom for forsvarssektoren.**

Postboks 405 sentrum  
0103 Oslo  
Telefon: 815 70 400  
**[www.forsvarsbygg.no](http://www.forsvarsbygg.no)**

