



Rapport_

Forsvarsbygg

OPPDRAG

Kampflybase – Plan- og
prosjekteringsgruppe

EMNE

Evenes flystasjon og Harstad/Narvik
lufthavn, Evenes.

Reguleringsplan med konsekvensutredning.

Konsekvenser for Landskapsbildet

DOKUMENTNUMMER

ALM-95-00-R-RAP-005

REVISJON

01

DATO

28.03.2019

REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
	14.12.2018	Justert fellestekst	KLo		KLo
	21.08.2018	Justert etter innspill	KLO		
	07.06.2018	For off ettersyn	NRI		KLO
01	27.04.2018	Utkast rapport til Forsvarsbygg	NRi	ASt	KLO



INNHOLDSFORTEGNELSE

1	SAMMENDRAG	7
1.1	Tiltaksbeskrivelse.....	7
1.2	Dagens situasjon i det nære influensområde	7
1.3	Metode	8
1.4	Beskrivelse og verdivurdering	8
1.5	Omfangs- og konsekvensvurdering	10
1.6	Avbøtende tiltak.....	11
1.7	Forslag til oppfølgende undersøkelser.....	11
2	TILTAKSBESKRIVELSE	12
2.1	Forsvarets utvikling på Evenes.....	12
2.1.1	Arrondering av bygg og anlegg.....	12
2.1.2	Endring i militær aktivitet.....	14
2.1.3	Fremdrift	14
2.2	Avinors behov.....	15
2.3	Tilknytning til E10.....	15
3	Dagens situasjon og utvikling	17
3.1	Dagens situasjon	17
3.1.1	Gjeldene reguleringsplan.....	17
3.1.2	Evenes flystasjon	17
3.1.3	Harstad/Narvik lufthavn, Evenes	17
3.1.4	Helikoptertrafikk.....	17
3.1.5	Flybevegelser over Harstad/Narvik lufthavn Evenes og Evenes flystasjon	18
3.2	0-alternativet	18
3.3	Tiltakets nære influensområde.....	18
3.3.1	Evenes kommune	19
3.3.2	Skånland kommune.....	19
4	OM DELUTREDNINGEN	21
4.1	Lokale, regionale og nasjonale mål og retningslinjer	21
4.2	Planprogrammets krav	21
4.3	Metode og datagrunnlag.....	22
4.3.1	Generelt.....	22
	23	
4.3.2	Kriterier for verdi.....	24
4.3.3	Kriterier for omfang (påvirkning).....	24
4.3.4	Kriterier for konsekvens.....	25
4.3.5	Datagrunnlag.....	26
4.3.6	Usikkerhet og datakvalitet.....	26
5	KONSEKVENsutREDNING	28



5.1	Områdebeskrivelse.....	28
5.2	Delområder; beskrivelse og verdi	31
5.3	Omfang og konsekvenser	46
5.4	Konsekvenser i anleggsperioden	48
5.5	Avbøtende tiltak.....	49
5.6	Sammenstilling av konsekvenser	49
6	OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER	51
7	REFERANSER OG KILDER.....	52



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.

Denne delutredningen omfatter konsekvenser av tiltaket med hensyn på tema Landskapsbilde.

Delutredningen inngår i en serie temautredninger som utgjør grunnlaget for konsekvensutredningen som er tatt inn reguleringsplanen.

Temautredningen er utarbeidet for Forsvarsbygg av konsulentgruppen ALM – Asplan Viak AS, LPO arkitekter og Multiconsult AS med Nina Rieck som fagansvarlig.



1 SAMMENDRAG

1.1 Tiltaksbeskrivelse

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 000m² 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 avisingsløsning 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 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. 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. En ulempe blir uforutsigbarheten i tid for disse flygingene. I tillegg vil det bli 52 øvingsoppdrag pr år dvs 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. Også i dag er det 30-35 årlige avganger med F-16 på Evenes (i gjennomsnitt 33 de siste 5 årene). HLB er en nasjonal beredskapssituasjon og medfører i seg selv ingen økt aktivitet på Evenes utover aktiviteten knyttet til QRA.

P-8A flyene i MPA-tjeneste har et støybilde som tilsvarer store sivile passasjerfly (tilsvarende Boeing 737) på Evenes. De nye P-8A flyene i MPA-tjeneste vil få ca 800 avganger pr år. I tillegg kommer øvingsrunder med avgang og landing i en bevegelse (Touch & Go), ca 2550 bevegelser/år inkl. alliert trening. Noe av denne øvingen vil bli utført ved andre flystasjoner.

Avinor forventer at den sivile flytrafikken vil øke med 1,5 % pr år fremover. Innenfor beregningsperioden er dette ikke nok til at det vil gi noen merkbar endring i støybildet.

1.2 Dagens situasjon i det nære influensområde

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

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.

Flere plasser i kommunen har sterke, lange og levende historiske røtter, først og fremst i området rundt Evenes kirke og rundt handelsstedet Liland. Gjeldende kommuneplan gir ingen nye føringer for Evenes flystasjon utover eksisterende reguleringsplan. Kommunen har nylig vedtatt kommuneplanens samfunnsdel, og har igangsatt rullering av kommuneplanens arealdel.

Skånland kommune ligger lengst sør i Troms fylke. Administrasjonssenteret er Evenskjer, ca 16 km nordvest for Evenes lufthavn. 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.

1.3 Metode

Tema landskap avgrenses til de visuelle kvalitetene i omgivelsene og omfatter både natur- og kulturlandskapet.

Konsekvensvurderingen er gjennomført i henhold til planprogrammet datert mai 2017 og Statens vegvesens Håndbok V712 om konsekvensanalyser. I følge Håndboken skal vurdering og analyse av ikke prissatte konsekvenser gjøres i følgende trinn:

- *Verdi.* Vurdering av verdi for landskapet i området.
- *Omfang.* Vurdering av hvor stort inngrep tiltaket medfører på landskapet.
- *Konsekvens.* Samlet vurdering basert på verdi og omfang.

Vurderingen gjøres for alle delområdene. Endringer vurderes i forhold til 0-alternativet som beskrives i kapittel 3.1.

Anleggsfasen vurderes ikke i denne temarapporten.

1.4 Beskrivelse og verdivurdering

Evenes flyplass ligger mellom to høydedrag; i vest Fjelldalsheia, Kvantokollen og Skarsfjellet og i øst Snaufjellet og Liakollen. Markerte og spisse fjelltopper rager opp bak de nærmeste fjellene. Mellom høydedragene går et daldrag i nordsørlig-retning. Dalsidene er skogkledde. I dalbunnen ligger flere vann og myrer. De to største vannene, Lavangsvatnet og Langvatnet, ligger på hver sin side av flyplassen. På østsiden av flyplassen er det flere mindre vann og myrlandte områder. De mange vannene gir spesielle landskapsopplevelser. Det er mest areal med dyrka mark, gårdsbruk og bolighus øst for flyplassen ved Boltås og mot Kvitfors, ved Ofotfjorden og Lavangsfjorden. E10 gjør ved flyplassen en nitti graders sving nord- øst. To områdene nær flyplassen er naturreservater; Nautåa og Kjerkvatnet.

Delområdene kan avgrenses og karakteriseres som en helhet, og har fremtredende karaktertrekk/kjennetegn som virker samlende på oppfatningen av området. Plan- og influensområdet er delt inn i 18 delområder. Beskrivelsen og analysen skal få frem hvordan strukturene, formene og elementene i landskapet spiller sammen og gir området karakter. Områder som er gitt høyest verdi er strandsonen mot Ofotfjorden, de store vannene og myrene. De øvrige delområdene er mer typiske og representative for landskapet i regionen, og er gitt middels verdi.

Tabell 0-1. Tabell over delområder og deres verdi

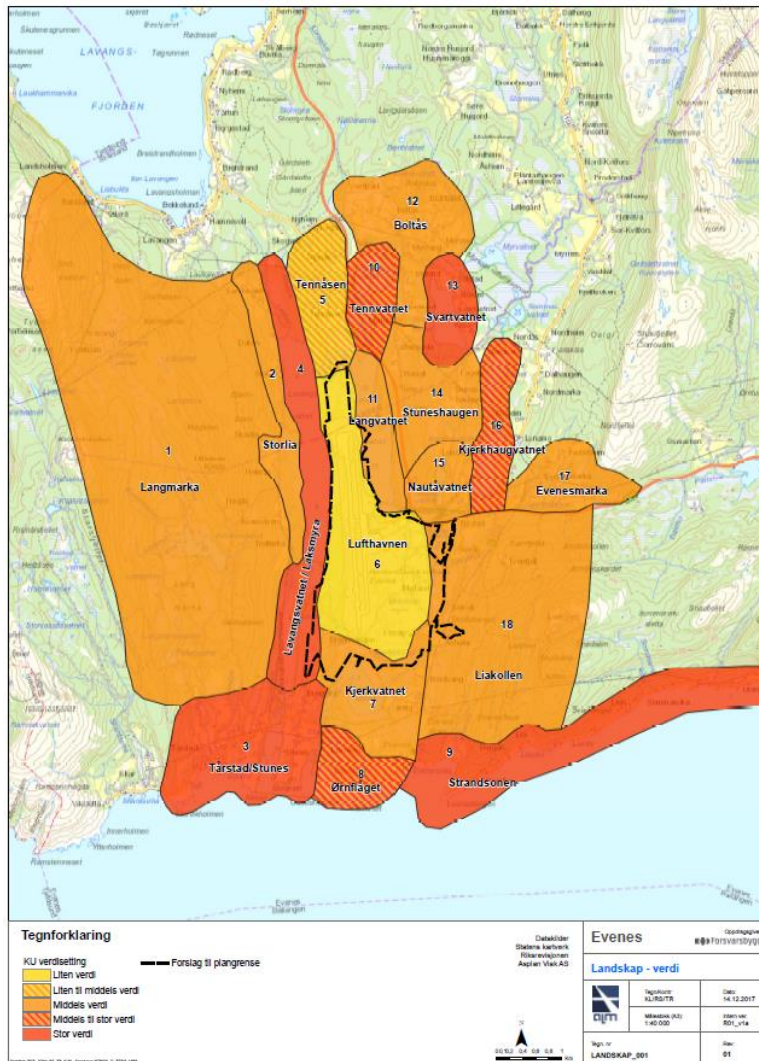
Nummer	Navn på delområde	Verdi
--------	-------------------	-------

Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

Forslag reguleringsplan med konsekvensutredning. Landskapsbildet.



1	Langmarka	Middels
2	Skavlia	Middels
3	Tårstad/Stunes	Stor
4	Lavangsvatnet/Laksmyra	Stor
5	Tennåsen	Liten til middels
6	Lufthavnen	Liten
7	Kjerkvatnet/Evenesveien	Middels
8	Ørnflåget	Middels til stor
9	Strandsonen langs Ofotfjorden	Stor
10	Tennvatnet	Middels til stor
11	Langvatnet	Middels
12	Boltås	Middels
13	Svartvatnet	Stor
14	Stunshaugen	Middels
15	Nautåvatnet/Lundemo	Middels
16	Kjerkhaugvatnet	Middels til stor
17	Evenesmarka	Middels
18	Liakollen	Middels



Figur 1-1. Delområder med verddivurdering.

1.5 Omfangs- og konsekvensvurdering

Tiltaket vil ikke gjøre fysiske inngrep i delområder som ligger utenfor selve flystasjonen. De visuelle konsekvensene av tiltaket er også begrenset, og vil være aktuelle sett fra de delområdene som ligger nær eller høyere i terrenget enn flystasjonen. Da det kun er en bygning/hangar for MPA og 3 nye flyoppstillingsplasser som vil være det synlige, er omfanget begrenset. Bygningens plassering ut mot Lavangsvatnet vil ta i bruk et til nå ubebygget terreng. Hangaren vil bli ca. 20 meter høy.

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.

Tabell 0-2. Oversikt over konsekvensvurdering i de berørte delområdene.

Nummer	Navn på delområde	Verdi	Konsekvens
1	Langmarka, søndre del	Middels	Liten negativ (-)
2	Skavlia	Middels	Liten negativ (-)
4	Lavangsvatnet	Stor	Middels negativ (--)
5	Tennås	Liten til middels	Ubetydelig (0)
6	Lufthavnen	Liten	Ubetydelig til liten negativ (0/-)
11	Langvatnet	Middels	Ubetydelig (0)
12	Boltås	Middels til stor	Ubetydelig (0)
18	Liakollen	Middels	Liten til middels negativ (-/--)
Sum			Liten negativ konsekvens (-)

1.6 Avbøtende tiltak

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 blir 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.

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

1.7 Forslag til oppfølgende undersøkelser

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

2 TILTAKSBESKRIVELSE

2.1 Forsvarets utvikling på Evenes

Lokalisering av kampflybasen til Ørland flystasjon innebar også stasjonering av et mindre antall F-35 fly til en QRA-base på Evenes flystasjon. Denne etableringen medfører behov for nye lokaler for beredskapsmannskap. Flyene kan benytte eksisterende anlegg som sheltere og interne taxebaner. Stortingets vedtak om etablering av de nye maritime overvåkingsflyene (MPA) på Evenes flystasjon og overflytting av tilhørende funksjoner fra Andøya til Evenes, vil sammen med stasjonering av F-35 innebære om lag 65 000 m² byggfornyelse og nybygg for å ivareta de nye funksjonene. Det vil bl.a. være behov for forlegninger for ansatte og mannskaper. Foreliggende planer tilsier 500 fast ansatte og 300 mannskaper, men i planleggingen vil en dimensjonere for inntil 1000 personer. I tillegg er det aktuelt med en oppgradering av beskyttelse og sikring, blant annet nytt gjerde.

For luftvern vil eksisterende anlegg innenfor og utenfor flystasjonen benyttes.

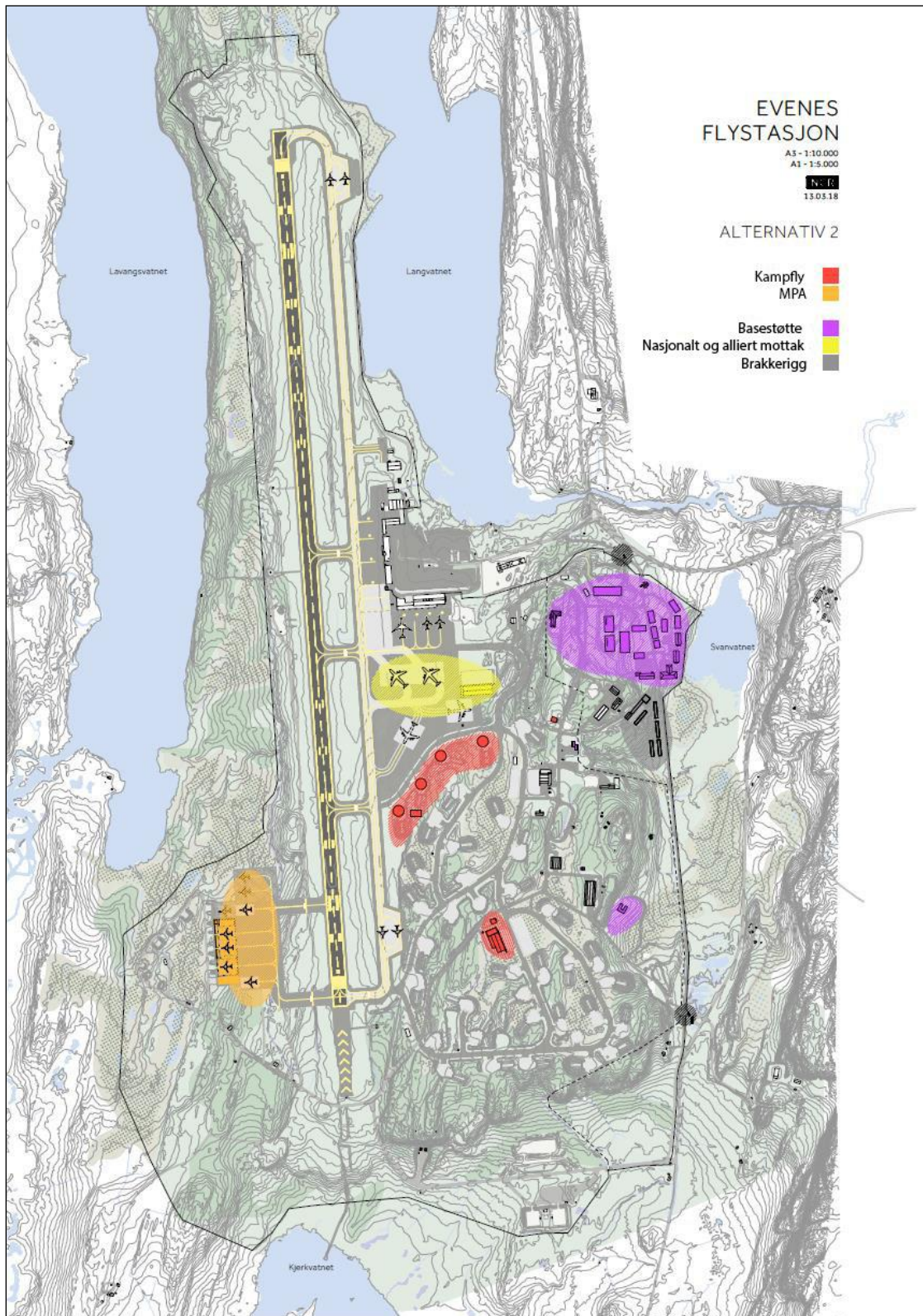
Følgende enheter skal lokaliseres på Evenes flystasjon, hovedbase for overvåkning og stridsoperasjonscenter:

- QRA 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 med 5 fast stasjonerte P8A overvåkingsfly ankommer sommer 2022.
- Luftvern og baseforsvar med hundekennel.
- Støttefunksjoner til disse etableres etter behov.

2.1.1 Arrondering av bygg og anlegg.



Figur 1 Illustrasjon av planlagt utvidelse av Evenes flystasjon. Illustrasjonen viser også nye flyoppstillingsplasser for sivil luftfart. Kilde: Konseptvalgutredning Evenes flystasjon, 5.april 2018, ugradert.



Figur 2 Oversiktskart utvikling av Evenes flystasjon. Kilde: Konseptvalgutredning Evenes flystasjon, 5.april 2018, ugradert.

Forsvarets behov for nye bygg og anlegg er foreløpig illustrert ved figuren over. Ny hangar for MPA blir sørvest av rullebanen, og vil være det mest synlige av de nye anleggene. F-35 vil benytte eksisterende anlegg.

2.1.2 Endring i militær aktivitet

Antall militære fly som tar av og lander på Evenes vil øke vesentlig.

Det er forventet en økning med jagerfly fra dagens 30- 40 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 (Quic 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.
- I gjennomsnitt et QRA-øvingsoppdrag 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. Treningstidene blir varslet på forhånd.
- Flyving med norske og/eller allierte jagerfly under militærøvelser ca hvert annet år.

Regelmessig trening med Orion-fly i MPA-tjeneste foregår også i dag med «touch and go» øvelser med 200 – 250 avganger pr år. De nye P8-A flyene i MPA-tjeneste vil få ca 800 avganger pr år. I tillegg kommer øvingsrunder med avgang og landing i en bevegelse (Touch & Go), ca 2550 bevegelser/år inkl. alliert trening. Noe av denne øvingen vil bli utført ved andre flystasjoner.

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 situasjon. 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- oppdragene 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.

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.

2.1.3 Fremdrift

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

2017: Konseptvalgutredning gjennomføres. Beslutningsunderlag for fornyelse og utvidelse av adm bygg. Forberedende byggearbeider

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

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



2.2 Avinors behov

AVINOR skal ivareta sin samfunnsoppgave med å tilrettelegge og drifte lufthavna i takt med utviklingen i sivil luftfart. Utvikling og utbyggingsbehov er beskrevet i Avinor sin masterplan for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, og lar seg gjennomføre innenfor gjeldene reguleringsplan.

Dagens avisingsløsning med avising i «push-back»-sonen og anlegg for oppsamling av forurenset overvann og snø er på sikt ikke tilfredsstillende. Avinor har i sin masterplan for Evenes Lufthavn lokalisert ny avisingsplattform til sør for hangar 4.

Avinors lufthavnarealer tas inn i planen for å avstemme og ivareta grensesnitt opp mot Forsvaret og Forsvarets behov for eventuelle restriksjoner i arealbruk.

2.3 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. Rv 833 tilknyttes ny E10 omtrent på samme sted som i dag. Statens vegvesen vil gjennomføre nødvendig planarbeid for ny kryssløsning og andre trafiksikkerhetsformål i forbindelse med justering av traseen for E10. Dette gjøres i egen statlig plan.

Atkomsten 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 trafikkanlegg som både ivaretar egne direkte flybusser og rutegående busser forbi lufthavnen. Statens vegvesen vurderer å fornye Rv 833 frem til lufthavnen.





3 Dagens situasjon og utvikling

3.1 Dagens situasjon

3.1.1 Gjeldene reguleringsplan

Gjeldende reguleringsplan for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og Evenes flystasjon ble vedtatt i Evenes kommune i 1992. For ett delområde i privat eie nær den sivile lufthavnen er det vedtatt ny reguleringsplan i 2015, med formål parkering.

3.1.2 Evenes flystasjon

Evenes flystasjon ble etablert i 1979. Rullebanen er 2808 m lang, med taxebane i hele rullebanens lengde. Banesystemet driftes av AVINOR. Enden av rullebanen i nord grenser til Skånland kommune. Rullebanen og all operativ EBA er bygget med NATO-standard. Basen kan i dag ta imot både norske og allierte jagerfly og store transportfly.

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».

Dagens bygningsmasse omfatter totalt ca. 85 000 m² bygningsmasse og kan forlegge i overkant av 300 personer. Det er shelter for jagerfly, hangarer og fasiliteter for luftvern på basen, samt andre flyoperative støttefunksjoner. Den operative driften av Evenes flystasjon ble avsluttet i 1993, og basen ble satt i mobiliseringsstatus. Siden mobiliseringsstatusen ble avsluttet i 2004, har den militære flystasjonen i hovedsak vært benyttet til store øvelser i Nord-Norge.

3.1.3 Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

Harstad/Narvik lufthavn, Evenes ble åpnet i 1973, og driftes av AVINOR. Passasjertrafikken passerte 715 000 passasjerer med 11300 flybevegelser i 2016.

Gjennom masterplanen for lufthavna, er det anbefalt å bygge et nytt driftsbygg med brannstasjon. Størrelse på bygget 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.

Det er forutsatt at terminalen med flyoppstilling, i takt med trafikkutviklingen, utvides til 8 gates/oppstillingsplasser for større jettfly. Rullebanens sikkerhetsområder og innflygingslys, mv. ble oppgradert i 2013, og det er ikke forutsatt vesentlige tiltak i banesystemet (f.eks. baneforlengelse) ut over generelle utbedringer.

Disse tiltakene kan gjennomføres innenfor gjeldende reguleringsplan.

3.1.4 Helikoptertrafikk

Dagens luftambulansetjeneste ved Evenes er usikker. Tjenesten hadde i 2016 ca 500 oppdrag, dvs 1,5 flyvninger pr døgn. Avganger er hasteoppdrag og går korteste vei til oppdragssted. Aktiviteten leier i dag lokaler på Evenes flystasjon. Disse må forlates, og det arbeides med å finne alternative plasseringer i nærheten til Evenes.

3.1.5 Flybevegelser over Harstad/Narvik lufthavn Evenes og Evenes flystasjon

En flybevegelse er enten en landing eller en avgang. I forbindelse med 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.

Dagens virksomhet på Evenes er preget av den sivile virksomheten ved Harstad/Narvik lufthavn. Flybevegelsene fordeler seg totalt sett slik for 2016:

Flykategori	Flybevegelser
Småfly	827
Helikopter	1553
Jagerfly	66
Jetfly	5816
Turbopropfly	4131
Sum	12393

3.2 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 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. Det legges til grunn nødvendig utbygging innenfor rammene av gjeldende reguleringsplan.

I tillegg kommer fortsatt småflytrafikk og videreføring av luftambulanse-tjenesten.

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. Det regnes også med større allierte militære øvelser hvert annet år.

3.3 Tiltakets 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.



3.3.1 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 km² (eksklusiv sjøareal).

Bogen ligger ca seks mil fra både Harstad og Narvik, E-10 går gjennom hele kommunen. Avstanden til Narvik er kortet inn til ca 42 km ved at Hålogalandsbrua åpnet. 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.

3.3.2 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 km².

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 LNF- 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.



4 OM DELUTREDNINGEN

4.2 Avgrensning av fagområdet

I SVV håndbok V712 er temaene definert som:

«Landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter, og er basert på fagtradisjoner innen landskapsarkitekturen. Temaet tar for seg hvordan landskapet oppleves romlig ut fra omgivelsene. Landskapsbildet omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskapet til det uberørte naturlandskapet (Statens vegvesen 2014, s.135).

Temaet landskapsbilde avgrenses til vurdering av de visuelle kvalitetene i omgivelsene.

Temautredningene for landskapsbilde, kulturminner/-miljø, naturressurser og nærmiljø/friluftsliv vil ha forskjellige innfallsvinkler og overlapse hverandre i beskrivelsen av konsekvenser for landskap og kulturlandskap. De visuelle sidene ved kulturlandskapet og kulturmiljøet omtales under tema landskapsbildet.

4.1 Lokale, regionale og nasjonale mål og retningslinjer

Følgende offentlige dokumenter på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå understreker viktigheten av å ta hensyn til landskapet i all planlegging og gjennomføring av tiltak;

Plan- og bygningslovens formålsparagraf (§1-1) understreker at estetiske hensyn skal vektlegges i all planlegging og byggesaksbehandling.

Den europeiske landskapskonvensjonen (2004) gir føringer for planlegging og forvaltning av landskap. Hovedmålet er å sikre representative og sjeldne nasjonallandskap, verne og pleie steds karakter og identitet, samt å sikre rikdommen og mangfoldet av landskapstyper i Europa. Konvensjonen fokuserer også på hverdagslandskapet og dets betydning for menneskers livskvalitet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet, juni 2015. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Regjeringens forventninger er at «Fylkeskommunen og kommunen skal identifisere viktige verdier av naturmangfold, landskap, friluftsliv, kulturminner og -miljø og ivareta disse i regionale og kommunale planer».

Lov om forvaltning og naturens mangfold (naturmangfoldloven) gir føringer for både bærekraftig bruk og vern av naturen. Målet med loven er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige, geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på for fremtiden.

Stortingsproposisjon nr.1S (2014-2015) trekker frem at helhetlig planlegging og arealforvaltning skal bidra til bærekraftig lokal og regional utvikling og sikre landskaps-, natur- og kulturverdier.

4.2 Planprogrammets krav

Planprogrammet er vedtatt mai 2017 og sier følgende om utredningsbehov:

- Lokale og regionale landskapsverdier rundt Evenes flystasjon er beskrevet i Strategisk konsekvensutredning (SKU). Disse må gjennomgås og ev. suppleres. Influensområdet må defineres og temakart skal utarbeides.
- Landskapsformer, landskapsrom, vegetasjon og arealbruk innenfor influensområdet kartlegges og beskrives.
- Det skal redegjøres for utbyggingens eventuelle påvirkning av lokale og regionale landskapsverdier. Nær- og fjernvirkninger skal vurderes og illustreres.
- Aktuell metode: Statens vegvesens Håndbok V712 og DN/RAs metode for landskapsanalyse i kommuneplan.

4.3 Metode og datagrunnlag

4.3.1 Generelt

Konsekvensvurderingen er gjennomført i henhold til planprogrammet datert mai 2017 og Statens vegvesens Håndbok V712 om konsekvensanalyser. I følge V712 skal vurdering og analyse av ikke prissatte konsekvenser gjøres i følgende trinn:

- *Verdi.* Vurdering av verdi for landskapet i området.
- *Omfang.* Vurdering av hvor stort inngrep tiltaket medfører på landskapet.
- *Konsekvens.* Samlet vurdering basert på verdi og omfang.

I henhold til metodikk i håndbok V712 skal følgende vurderes (tilpasset dette tiltaket):

- Tiltakets lokalisering/plassering i horisontal- og vertikalplanet
- Tiltakets dimensjon/skala i forhold til områdets dimensjon og skala
- Tiltakets utforming mht. konstruksjoner og materialbruk, (vurderes ikke på kommuneplannivå)

Vurderingen gjøres for alle delområdene. Endringer vurderes i forhold til 0-alternativet som er beskrevet i kapittel 3.1.

Anleggsfasen vurderes i egen rapport.

Det er gjennomført to befaringer i området. Den ene sammen med oppdragsgiver og øvrige fagutredere i Asplan Viak.

Tiltaksområdet er det området som vil bli fysisk berørt av den planlagte utvidelsen og aktiviteten på Evenes flystasjon, dvs. ny hangar for MPA, flere flyoppstillingsplasser og lokaler og forlegninger for mannskaper.

Influensområdet er arealet utenfor tiltaksområdet som kan bli påvirket av det planlagte tiltaket og/eller har en betydning for vurdering av verdi for landskapsbildet. Områder tiltaket vil bli synlig fra inngår i influensområdet.

Delområdene kan avgrenses og karakteriseres som en helhet, og har fremtredende karaktertrekk/kjennetegn som virker samlende på oppfatningen av området. Plan- og influensområdet er inndelt i 18 delområder (se kart s. 16). Beskrivelsen og analysen skal få frem hvordan strukturene, formene og elementene i landskapet spiller sammen og gir området karakter.

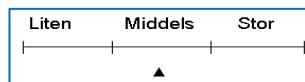
Registreringen er mer detaljert innenfor planområdet enn i den øvrige delen av influensområdet. En beskrivelse av plan- og influensområdet og delområdene er gjort i kapittel 5.1. og 5.2.



Figur 4.1. Kartet viser omrisset av delområdene.

4.3.2 Kriterier for verdi

Verdien blir fastsatt langs en glidende skala som spenner fra liten til stor verdi.



Figur 4-2. Skala for verdivurdering

Verdi fastsettes normalt med utgangspunkt i en regional målestokk. Utgangspunktet er at områder som er typiske eller vanlige for stedet har middels verdi. For strekningen gjelder kategoriene «naturområder og naturpregede områder» og «spredtbygde områder».

Alle verdisatte områder beskrives og verdivurderingen begrunnes. Delområdene er vist på kart på s. 30, fig. 6.19.

Detaljeringsgrad for verdi- og konsekvensvurdering er tilpasset kommunedelplanens nivå.

Tabell 4-1 Kriterier for verdisetting landskapsbildet (fra håndbok 712).

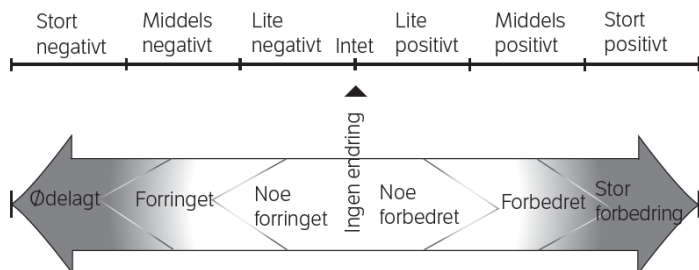
	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Naturområder og naturpregede områder	- Områder med reduserte visuelle kvaliteter	- Områder med visuelle kvaliteter som er typiske/representative for landskapet i et større område/region - Områder med vanlig gode visuelle kvaliteter	- Områder med spesielt gode visuelle kvaliteter, som er uvanlige i et større område/region - Områder der landskapet er unikt i nasjonal sammenheng, herunder landskapsvern-områder
Spredtbygde områder	- Områder med reduserte visuelle kvaliteter - Områder hvor landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et mindre godt totalinntrykk	- Områder med visuelle kvaliteter som er typiske/representative for landskapet i et større område/region - Landskap og bebyggelse/anlegg med vanlig gode visuelle kvaliteter	- Områder med spesielt gode visuelle kvaliteter, som er uvanlige i et større område/region - Områder hvor landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et spesielt godt eller unikt totalinntrykk
Tettbygde og urbane områder	- Områder som bryter med byformen og utgjør et mindre godt totalinntrykk - Områder som har reduserte eller dårlige visuelle kvaliteter eller utgjør et mindre godt totalinntrykk	- Områder med vanlig gode visuelle kvaliteter - Områder som er tilpasset byformen og gir et vanlig godt totalinntrykk	- Områder som forsterker byformen og utgjør et spesielt godt totalinntrykk - Områder som har spesielt gode visuelle kvaliteter eller utgjør et spesielt godt totalinntrykk

4.3.3 Kriterier for omfang (påvirkning)

Omfang er et uttrykk for hvor store negative eller positive endringer det aktuelle tiltaket vil medføre for hvert enkelt delområde. Omfanget vurderes ut fra referansesituasjonen (nullalternativet) og angis på en skala fra stort negativt til stort positivt.

Vurderingen bygger på kunnskap om verdiene i delområdene, kunnskap om tiltakets fysiske utforming og hvordan tiltaket påvirker verdiene i delområdene. Omfangsvurderingene

begrunnes. Omfanget angis på en glidende skala fra stort positivt omfang til stort negativt omfang.



Figur 4-3. Linjalfigur som viser skala for omfang (øverste del). Veiledende hjelpetekst for omfangsvurderinger på pila nederst.

Inngrep som utføres i anleggsperioden inngår i omfangsvurderingen dersom de gir varig endring av delområdet. Midlertidig påvirkning i anleggsperioden beskrives separat. Som regel vil det bli gjort tiltak på avlastet veg når en ny veg skal bygges.

Tabell 4-2. Kriterier for omfang (fra Håndbok V712).

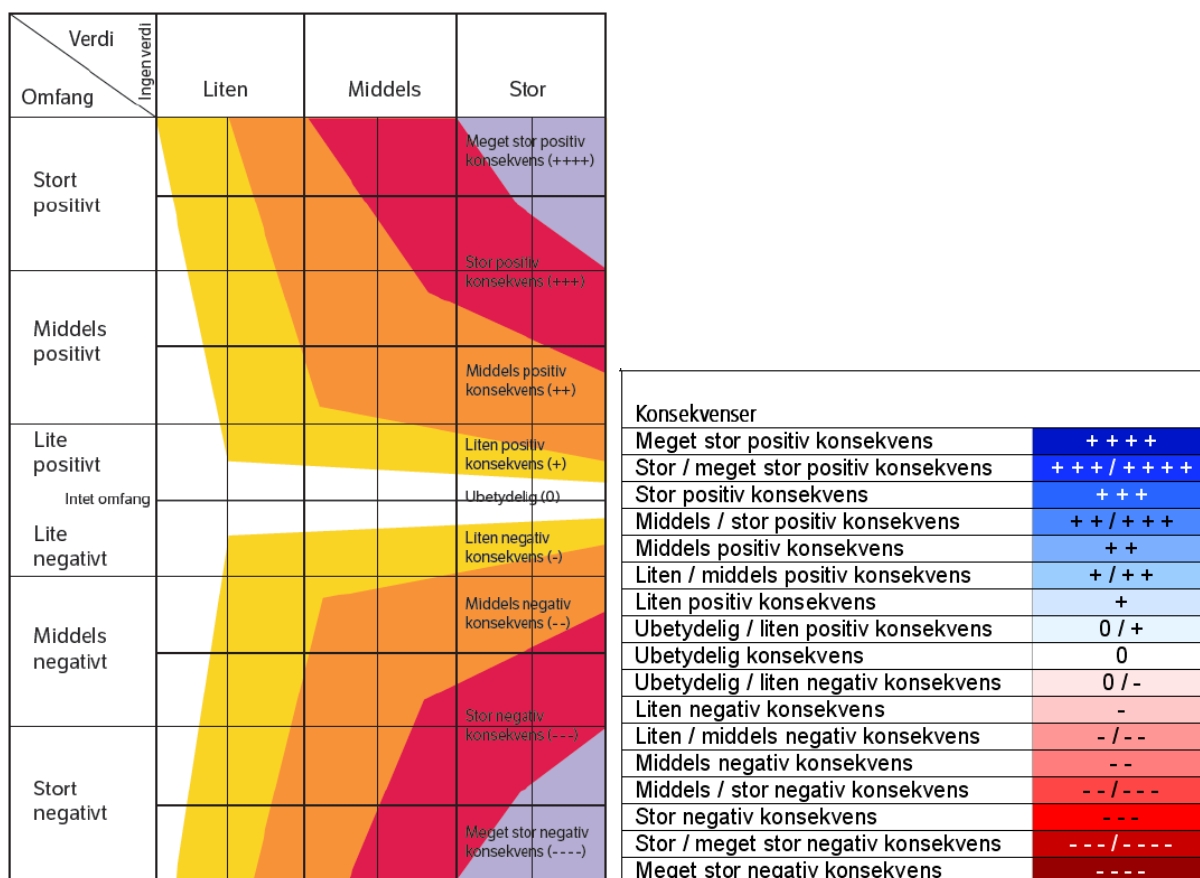
	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite/ intet omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
Tiltakets lokalisering og linjeføring	Tiltaket fremhever typiske trekk ved landformen, f.eks. ved å tydeliggjøre naturlige skiller i landskapet eller at veglinjen rydder opp i et ustrukturert område	Overgang mellom stort positiv og lite/intet omfang	Tiltaket stort sett har en visuell forankring i landskapet/stedet	Overgang mellom stort negativt og lite/intet omfang	Tiltaket er dårlig tilpasset linjene i landskapet, ikke er forankret i landskapets former, forårsaker skjemmende sår eller deler opp en enhetlig terrengform
Tiltakets dimensjon/skala	Tiltaket vil medføre reparasjonstiltak som f.eks. at tverrsnittet blir smalere eller at utflytende kryss strammes opp	Overgang mellom stor positiv og lite/intet omfang	Tiltaket stort sett står i et harmoniske forhold til landskapet/stedets skala	Overgang mellom stor positiv og lite/intet omfang	Tiltaket har en dimensjon som ikke harmoniserer med skalaen i landskapet/stedet
Tiltakets utforming (ikke aktuell kategori her)					

4.3.4 Kriterier for konsekvens

Med konsekvens menes fordeler og ulemper det definerte tiltaket vil medføre i forhold til nullalternativet. Konsekvens angis på en 9-delt skala fra meget stor positiv konsekvens til meget stor negativ konsekvens. I tillegg er det anledning til å bruke trinnene mellom de 9 kategoriene, for eksempel «stor/meget stor».

For hvert tema vurderes konsekvenser først for hvert delområde og deretter for alternativet. Antall berørte områder, størrelsen på konfliktene og samlet belastning (sumvirkninger) må legges til grunn for vurderingen av alternativets konsekvens.

Støyskjermingstiltak der det over en viss strekning vil bli aktuelt er trukket inn i omfangs- og konsekvensvurderingen på et overordnet nivå.



Figur 4-4: Konsekvensvifte (fra Håndbok V712. T.v. de ulike kategoriene for konsekvens, t.h. symbol- og fargebruk.

4.3.5 Datagrunnlag

Analysen tar utgangspunkt i gjeldende planer og befaring. Tematiske kartgrunnlag er bla. hentet fra kommunen, Statens kartverk og Klima- og miljødepartementet (Naturbase).

4.3.6 Usikkerhet og datakvalitet

Usikkerhet kan knytte seg til:

- Usikkerhet rundt en endelige utformingen av tiltaket. På kommuneplannivå er ikke tiltaket planlagt i detalj, og det kan derfor være faglig utfordrende å vurdere varige virkninger av endret landskapsopplevelse.



- Ulike grupper av mennesker (f.eks. de som bor i området og de som ferdes forbi) kan ha ulik oppfatning av hvordan tiltaket påvirker landskapet og hvordan endringen oppleves.
- Usikkerhet omkring varige endringer som følge av anleggsvirksomhet/gjennomføring av tiltaket.
- Usikkerhet knyttet til istandsetting og etterbruk av anleggs- og riggområder.



5 KONSEKVENsutredning

5.1 Områdebeskrivelse

Strategisk konsekvensutredning (Forsvarsbygg 04.10.2011) beskriver landskapet ved flyplassen som karakteristisk i kommunen med lavereliggende skogkledde åser, blandingskog, myrer, småvann og spredte areal med beitemark som en del av det samiske kulturlandskapet. Landskapet ved flyplassen er gitt middels verdi. Det overordnede landskapsrommet, som defineres som en del av Ofotfjorden og fjellene omkring, vurderes å ha stor verdi.

Rapport biologisk mangfold (Forsvarsbygg 01.12.2005). Det er etablert to naturreservat i umiddelbar nærhet av flyplassen; Nautå naturreservat og Kjerkvatnet naturreservat (Direktoratet for naturforvaltning 2005). Begge er vernet på grunn av ornitologiske verdier, men også av botaniske. Reservatene omfatter fuktige områder med vann, elvestrekninger og myrer. Flyplassen ligger midt i et bredt marmorbelte som tilhører «Niingendekket». Det flate, lavtliggende landskapet og en sterk dominans av kalkrik berggrunn gir godt grunnlag for verdifulle naturtyper og uvanlige artsforekomster, spesielt innenfor våtmarksmiljøer og myr. Inntil Forsvarets eiendom ligger noen av de mest verdifulle ferskvannsområdene i regionen. Innenfor flyplassen er det kartlagt tolv naturtypelokaliteter de fleste rikmyrer, men også dammer, bekker, meandrerende elvepartier og kroksjøer.

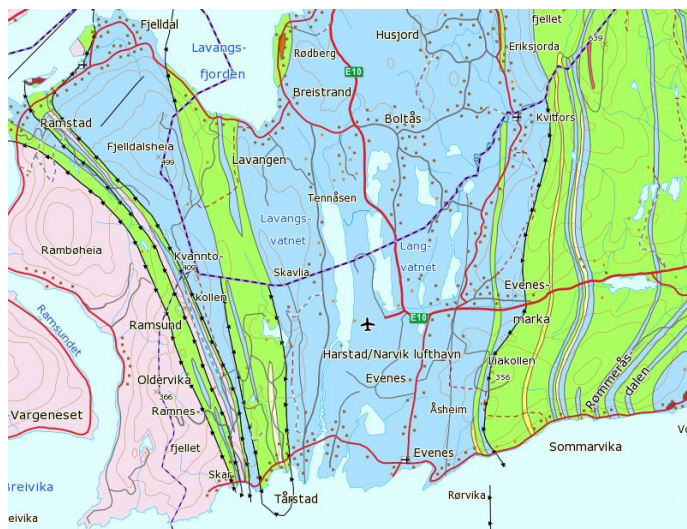
Plan- og influensområdet. Evenes flyplass ligger mellom to høydedrag; i vest Fjeldalsheia, Kvantokollen og Skarsfjellet og i øst Snaufjellet og Liakollen. Markerte og spisse fjelltopper rager opp bak de nærmeste fjellene. Mellom høydedragene går et daldrag i nordsør-retning. Dalsidene er skogkledde. I dalbunnen ligger flere vann og myrer. De to største vannene, Lavangsvatnet og Langvatnet, ligger på hver sin side av flyplassen. På østsiden av flyplassen er det flere mindre vann og myrlendte områder. De mange vannene gir spesielle landskapsopplevelser. Det er mest areal med dyrka mark, gårdsbruk og bolighus øst for flyplassen ved Boltås og mot Kvitfors, ved Ofotfjorden og Lavangsfjorden. E10 Harstadvegen kommer nordfra, og gjør ved flyplassen en nitti graders sving mot øst.



Figur 5-1. Illustrasjonen viser rullebanen lagt i terrenget mellom de to avlange vannene. Ofotfjorden i bakgrunnen.



Figur 5-2. Kartet viser hvordan flystripen ligger mellom de to avlange vannene Lavangsvatnet og Langvatnet. Vannene rammes inn av skogkledde åser. Felt med dyrka mark og mindre vann ligger øst for lufthavnen. Den militære delen av flystasjonen ligger mot sørøst, og de ulike installasjonene på stasjonen synes som spredte punkter i landskapet. Rullebanen følger strukturene i landskapet som omkring flyplassen er i retning nordsør. Strandlinje langs Ofotfjorden sees nederst i bildet.



Figur 5-3. Kartet viser strukturene i berggrunnen. Blå farge der flyplassen ligger er kalkspatmarmor. Grønn farge er glimmergrein og -skifer, amfibolitt og metasandstein (Kilde: NGU, Berggrunnsgeologi-database).



5.2 Delområder; beskrivelse og verdi

Delområdene kan avgrenses og karakteriseres som en helhet, og har fremtredende karaktertrekk/kjennetegn som virker samlende på oppfatningen av området. Plan- og influensområdet er delt inn i 18 delområder som beskrives fra vest mot øst. Beskrivelsen og analysen skal få frem hvordan strukturene, formene og elementene i landskapet spiller sammen og gir området karakter.

Delområdene med verdi er vist på verdikartet på side 34, og fordeler seg som fjell, skog, vann, myr, strandsoner, dyrka mark og selve flyplassen. Verdivurderingen begrunnes med kriterier fra Håndbok V712 jmf. tabell 4.1.

- Delområde 1. Langmarka, skogkledd ås (Evenes og Skånland kommuner)
- Delområde 2. Langs vestsiden av Lavangsvatnet (Evenes og Skånland kommuner)
- Delområde 3. Tårstad/Stunes. Spredtbygd område (Evenes kommune)
- Delområde 4. Lavangsvatnet/Laksmyra. Naturområde (Evenes og Skånland kommuner)
- Delområde 5. Tennåsen. Naturområde (Skånland kommune)
- Delområde 6. Lufthavnen. Spredtbygd område (Evenes kommune)
- Delområde 7. Kjerkvatnet/Evenesveien. Naturområde (Evenes kommune)
- Delområde 8. Ørnflåget. Naturpreget område (Evenes kommune)
- Delområde 9. Strandsonen langs Ofotfjorden. Spredtbygd område (Evenes kommune)
- Delområde 10. Tennvatnet. Naturområde (Skånland kommune)
- Delområde 11. Langvatnet. Naturområde/naturpreget (Evenes og Skånland kommuner)
- Delområde 12. Boltås, spredtbygd område (Skånland kommune)
- Delområde 13. Svartvatnet. Naturområde (Skånland kommune)
- Delområde 14. Stuneshaugen. Naturområde ((Evenes og Skånland kommuner)
- Delområde 15. Nautåvatnet/Lundemo. Spredtbygd område (Evenes kommune)
- Delområde 16. Kjerkaugvatnet. Spredtbygd område (Evenes kommune)
- Delområde 17. Evenesmarka. Naturområde (Evenes kommune)
- Delområde 18. Liakollen. Naturområde (Evenes kommune)

Delområde 1, Langmarka (naturområde)

Den skogkledd åssiden stiger på mot vest og Kvanntokollen på ca. 480 moh. Det går veg opp til toppen hvor der står en mast (link). Bjørkeskogen dominerer i åsen, men det er også store areal med myr på et platå et stykke oppe i siden. I sør ligger et mindre vann (Annfinnvatnet) og flere tjern. Kolelva starter i myrområdet og går sørover til Annfinnvatnet før den sigr videre gjennom myr og tjern i Langmarka. Åssiden kan oppleves som noe ensartet, men utsikten over dalen hever landskapsopplevelsen.



Figur 5-4. Lokalvegen skiller Langmarka fra Lavangsvatnet. Langs vegen ligger tømmerlunner og spredte felt med dyrka mark før skogen tar over lenger oppe i lia.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med visuelle kvaliteter som er typiske/representative for landskapet i et større område.

Delområde 2, Skavlia, langs vestsiden av Lavangsvatnet (spredtbygd område)

Langs lokalvegen, som følger vestsiden av Lavangsvatnet, ligger enkelte gårdsbruk med omkringliggende dyrka mark og bolighus. Gårdene ligger som lysninger i skogen på oppsiden av vegen inn mot åssiden. Ned mot vannet finnes et større myrområder og skog. Langs vegen er det tett vegetasjon som hindrer utsikten mot lufthavnen.



Figur 5-5. I en sone mellom Langmarka og Lavangsvatnet ligger enkelte småbruk og myrområder ned mot vannet.

Liten Middels Stor



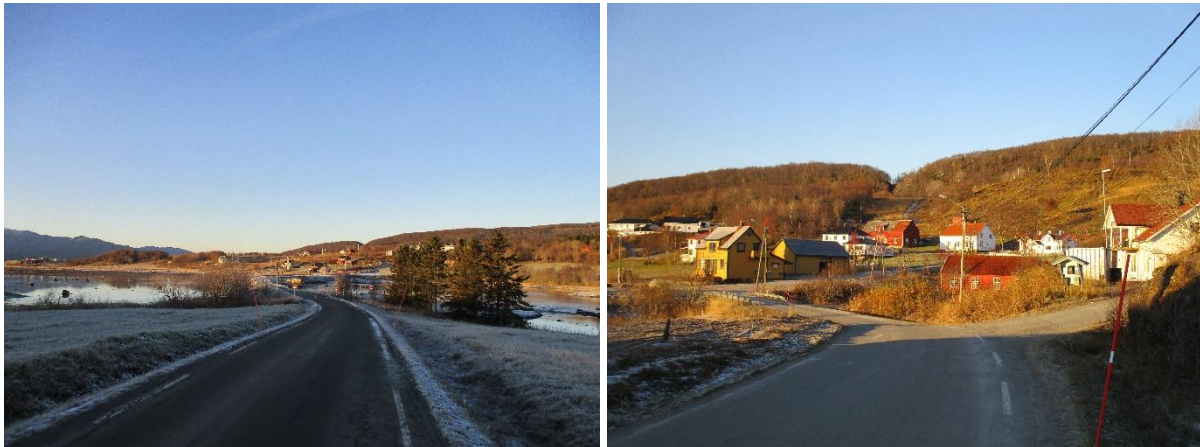
Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med vanlige gode visuelle kvaliteter.

Delområde 3, Tårstad/Stunes (spredtbygd område)

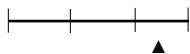
Jordbrukslandskapet starter i fjæra mot Ofotfjorden, og går som flere kiler inn mellom de skogkledde bergene. Ramsteinhøgda avslutter jordbrukslandskapet mot vest. Skardselva, Ytterelva og Innerelva kommer fra marka og renner gjennom dyrka marken på vei mot fjorden. Den brede Tårstadosen skiller Stunes og Tårstad. Osen er avslutningen av Kjerkvatnet naturreservat med de store myrområdene (Laksmyra) nordover mot Lavangsvatnet. Det går en kraftlinje gjennom området som også krysser Tårstadosen.

Det ligger mange gårdsbruk langs vegen som følger fjorden og stikkvegene inn i landskapet. Både bolighus og driftsbygninger har små dimensjoner, og er enkle i uttrykket. I fjæra er det langgrunt med berg, enkelte sandstrender og en småbåthavn ved Nøisomheten. Utsikten og nærheten til Ofotfjorden preger landskapsopplevelsen.



Figur 5-6. Ned mot Ofotfjorden ligger bebyggelsen langs fv721. Både bolighus og gårdsbruk ligger med utsikt over fjorden.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Stor

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område hvor landskap og bebyggelse sammen gir et spesielt godt totalinntrykk. Åpenheten, ensartet bebyggelse og nærheten til Ofotfjorden er viktige kvaliteter.

Delområde 4, Lavangsvatnet/Laksmyra (naturområde)

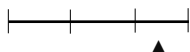
Det store og langstrakte Lavangsvatnet ligger tett på flystripen mot vest, og danner et skille mot den tunge, skogkledde Langmarka. Vannet er omsluttet av skog og myr, og danner et eget landskapsrom. Nord for flyplassen forbinder Røstelva Lavangsvatnet med Langvatnet på den andre siden av rullebanen.

Laksmyra sør for Lavangsvatnet er et stort myrområde med spredt vegetasjon. Et bredt elveløp renner langs Laksmyras vestsiden fra Lavangsvatnet til Tårstadosen. Myren er vernet som naturreservat.



Figur 5-7. Sør for Lavangsvatnet ligger Laksmyra og Tårstadosen (bilde t.v.) som munner ut i fjorden. Selve Lavangsvatnet er stort. Flyplassen ligger på andre siden av vannet, men er ikke synlig sett herfra.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Stor

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med spesielt gode visuelle kvaliteter og et definert landskapsrom. Kvalitetene knytter seg til det varierte vannmiljøet med elv, os og vann.

Delområde 5, Tennåsen (naturområde)

Delområdet ligger mellom flystripen, Breistrandveien i nord og E10 i øst. I sør er det myrlendt, og Røstelva renner mellom Lavangsvatnet og Langvatnet. Lenger nord er området mer sammensatt av skogkledde åser, felt med beitemark og noe spredt bebyggelse langs lokalvegene. Det går to kraftlinjer i brede skoggater i ulike retninger gjennom området.



Figur 5-8. På Tennåsen vokser skogen tett. Det ligger et par bolighus langs veien over åsen. Fra punkter på veien kan man i det fjerne se flyplassen.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Liten til middels

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med vanlige gode visuelle kvaliteter, men kraftledningene og bebyggelse med reduserte kvaliteter trekker ned verdien.

Delområde 6, lufthavnen (spredtbygd område)

Lufthavnen dekker i dag et areal på 3,5 km². Rullebanen ligger i nordsørlig-retning noe som understrekes av vann og terreng med samme retning. Rullebanen er 2808 meter lang, og er i nord flankert av Lavangsvatnet og Langvatnet. I sør ligger rullebanen på myr. Flyplassen er utstyrt med parallelle taxebaner i hele rullebanens lengde. I tillegg er det sør for Langvatnet et areal for passasjerterminal, driftsbygninger, hangarer og kontrolltårn.

Evenes flystasjon, som er den militære delen av lufthavnen, er i dag tatt ut av mobiliserings-status. Bebyggelsen på basen ligger spredt i terrenget øst for søndre del av rullebanen. Her er også flyoppstillingsplasser og bunkere bygget inn i terrenget og skjermet av vegetasjon.

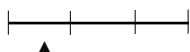


Figur 5-9. Evenes sivile lufthavn.



Figur 5-10. Inne på den militære flystasjonen. T.v. sees rullebanen som er felles for militære og sivile fly. T.h. sees de interne taxebanene og den sparsomme vegetasjonen som vokser mellom ulike funksjoner.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Liten

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med reduserte visuelle kvaliteter. Lufthavnen bryter med landskapet omkring.

Delområde 7. Kjerkvatnet/Evenesveien (naturpreget område)

Langs Evenseveien øst for lufthavnen ligger det lille Svanevatnet, store myrområder, felt med bjørkeskog og areal med dyrka mark i en mosaikk. Det er i vinterhalvåret utsikt mot lufthavnen sett fra vegen, men i sommerhalvåret er vegetasjonen tett og begrenser utsikten. På den litt øde strekningen er det kun få bolighus. Det går en kraftledning i bred skoggate som krysser Evenesveien ved Berg.

Det lille runde Kjerkvatnet ligger like sør for rullebanen. Vannet oppleves som et eget landskapsrom der det ligger omsluttet av myr og glissen skog. Det munner ut i Stunesosen som etter hvert renner ut i Ofotfjorden. Kjerkvatnet er vernet som naturreservat.



Figur 5-11. Terrenget øst for flystasjonen er myrlendt. Fra Harstadveien er det enkelte steder innsyn til flystasjonen.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med vanlige gode visuelle kvaliteter. Kjerkvatnet trekker opp landskapsverdien.

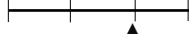
Delområde 8. Ørnflåget (naturpreget område)

Ørnflåget stikker ut i Ofotfjorden øst for Stunesosen. Det 50 meter høye Ørnflåget stikker opp, mens det øvrige terrenget heller mot fjorden. Nærheten til Ofotfjorden gjør området attraktivt. Det er spredte felt med vegetasjon og areal med dyrka mark på neset. Forsvaret har plassert ut en installasjon i terrenget som det går veg inn til.



Figur 5-12. Det lille gårdsbruk er det eneste på Ørnflåget. Det er mulig å gå i strandsonen rundt neset. Her ser man innover mot moloen som skjermer småbåthavnen.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels til stor

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med vanlige gode visuelle kvaliteter. Nærhet til Ofotfjorden trekker opp landskapsverdien.

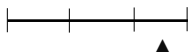
Delområde 9, strandsonen langs Ofotfjorden (spredtbygd område)

Terrenget går bratt ned i fjorden der Rv721 og en smal brem med dyrka mark utgjør strandsonen. Langs vegen ligger spredte bolighus i velstelte hager. Enkelte steder er strandsonen bredere, og det er hvite sandstrender mot turkis sjø, som for eksempel i Evenesvika.



Figur 5-13. Evenesvika er langgrunn og et populært badested. I strandsonen ligger flere naust, og det er brygger som stikker ut i fjorden.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Stor

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med gode visuelle kvaliteter som er knyttet til Ofotfjorden.

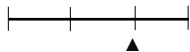
Delområde 10, Tennvatnet (naturområde)

Tennvatnet utgjør et eget landskapsrom nord for Langvatnet. Den vegetasjonsfattige Tomasmyra og E10 skiller de to vannene. Tennvatnet er omgitt av slake myrområdet og av den bratte og skogkledde Tennåsen mot vest. Det går en kraftlinje over vannet.



Figur 5-14. Omgivelsene omkring Tennvatnet er idylliske. Vannet er vernet som naturreservat.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels til stor

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med vanlige gode visuelle kvaliteter og et definert landskapsrom.

Delområde 11, Langvatnet (naturområde/naturpreget)

Det langstrakte Langvatnet ligger tett på flystripen mot øst, og er et skille mot skogen på Tomshaugen. Vannet er omsluttet av skog og myr og danner et eget landskapsrom. Nord for flyplassen forbinder Røstelva Langvatnet med Lavangsvatnet.



Figur 5-15. Vannet ligger inntil lufthavnen på østsiden. Fra vannet og den andre siden er lufthavnen synlig med kontrolltårnet som stikker opp. Vannet strekker seg nordover forbi flystripen.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med vanlige gode visuelle kvaliteter og et definert landskapsrom. Nærheten til flyplassen og E10 trekker noe ned verdien.

Delområde 12. Boltås (spredtbygd område)

Terrenget stiger opp mot Boltåstua på ca. 200 moh. I lien ligger flere gårdsbruk med dyrkamark omkring og bolighus i hager. Området oppleves som åpen mot de skogkledde åsene i nord. Boltåsveien og en kraftledning i bred skoggate går gjennom området. Fra Boltås er det utsikt mot dalen med Tennvatnet og lufthavnen.



Figur 5-16. Det ligger flere gårdsbruk og bolighus på Boltås. Herfra er det utsikt over dalen med lufthavnen.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med vanlige gode visuelle kvaliteter i et åpent landskap. Utsikt over dalen trekker opp landskapsverdien.

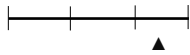
Delområde 13, Svartvatnet (naturområde)

Svartvatnet utgjør et eget landskapsrom øst for Tennvatnet. Myrlendt terreng, noe skog og felt med dyrka mark utgjør terrenget mellom vannene. Et lignende terreng omslutter også Svartvatnet.



Figur 5-17. Svartvatnet ligger idyllisk til. Omkring vannet er det skog og myr.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Stor

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med vanlige gode visuelle kvaliteter og et definert landskapsrom.

Delområde 14, Stuneshaugen (naturområde)

Området ligger mellom Langvatnet og Kjerkhaugvatnet. Terrenget er småkupert med skog, myr og høydene Tomashaugen og Struneshaugen. Krokelta samler opp vann fra flere av myrene og renner mot det lille Nautåvatnet sør i delområdet. Nautåvatnet munner ut i elven Nautåa som renner fra Kjerkhaugvatnet til Langvatnet. Det går en dobbel kraftlinje med tydelige skoggater gjennom området.



Figur 5-18. Langs lokalvegen gjennom området ligger enkelte bolighus. I det fjerne sees noen av de karakteristiske fjelltoppene.

Liten Middels Stor



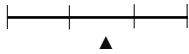
Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med vanlige gode visuelle kvaliteter typiske for regionen.

Delområde 15. Nautåvatnet/Lundemo (spredtbygd område)

Landskapet er preget av jordbruk, og det er tre gårdsbruk innenfor området. Gårdene ligger på høyden mellom Nautåvatnet i vest og Kjerkhaugvatnet i øst. Skogteiger rammer inn og deler opp de åpne jordene. E10 og elven Nautåa, som renner på nordsiden av vegen, avgrensner området i sør. Nautåvatnet ligger lavt i terrenget avskilt med skog fra flyplassen i vest. Mot Kjerkhaugen og gårdsbrukene i øst er det åpent.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med gode visuelle kvaliteter typiske for regionen. Åpenheten i landskapet og det definerte landskapsrommet med Nautåvatnet er en kvalitet i et ellers lukket skoglandskap.

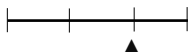
Delområde 16, Kjerkhaugvatnet (naturområde)

Kjerkhaugvatnet og Nordvatnet forbindes på en kort strekning av Nordelva. Vannene danner egne landskapsrom mellom skogkledde koller i øst og vest. Enkelte steder, særlig omkring Kjerkhaugvatnet, grenser også dyrka mark inn til strandsonen. Det går en dobbel kraftlinje over Nordelva mellom vannene.



Figur 5-19. Den søndre del av Kjerkhaugvatnet.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels til stor

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med vanlige gode visuelle kvaliteter typiske for regionen og de definerte landskapsrommene vannene utgjør.

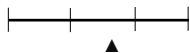
Delområde 17, Evenesmarka (spredtbygd område)

Området mellom Oalgi og Tverrfjellet er et jordbrukslandskap på nordsiden av E10 og Gjertrudelva, som også strekker seg et stykke nordover mot Frammerfjellet. Langs lokalvegene Evenesmarkveien og Finhaugveien ligger det flere gårdsbruk med dyrka mark og bolighus. Skogteiger rammer inn og deler opp de åpne jordene. Terrenget heller mot elven, og det går mange bekker gjennom skogteigene og ned mot denne. Det går en dobbel kraftlinje gjennom området som krysser både åpen mark og skog.



Figur 5-20. Langs Kvitforsvegen gjennom området ligger flere gårdsbruk og bolighus.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for vurderingen er at dette er et område med gode visuelle kvaliteter typiske for regionen. Åpenheten i landskapet er en kvalitet i et ellers lukket skoglandskap.

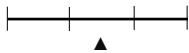
Delområde 18. Liakollen (naturområde)

Delområdet utgjør et høydedrag mot øst. I denne retningen stiger terrenget på mot snaufjellet. De skogklede åsene på 280 og 350 moh. danner en avslutning mot øst for lufthavnen/flystasjonens visuelle influensområde. Det går en veg opp til toppen av Liakollen hvor det står en radar på Tåra. Toppen ligger over tregrensen, og det er utsikt mot lufthavnen/flystasjonen.



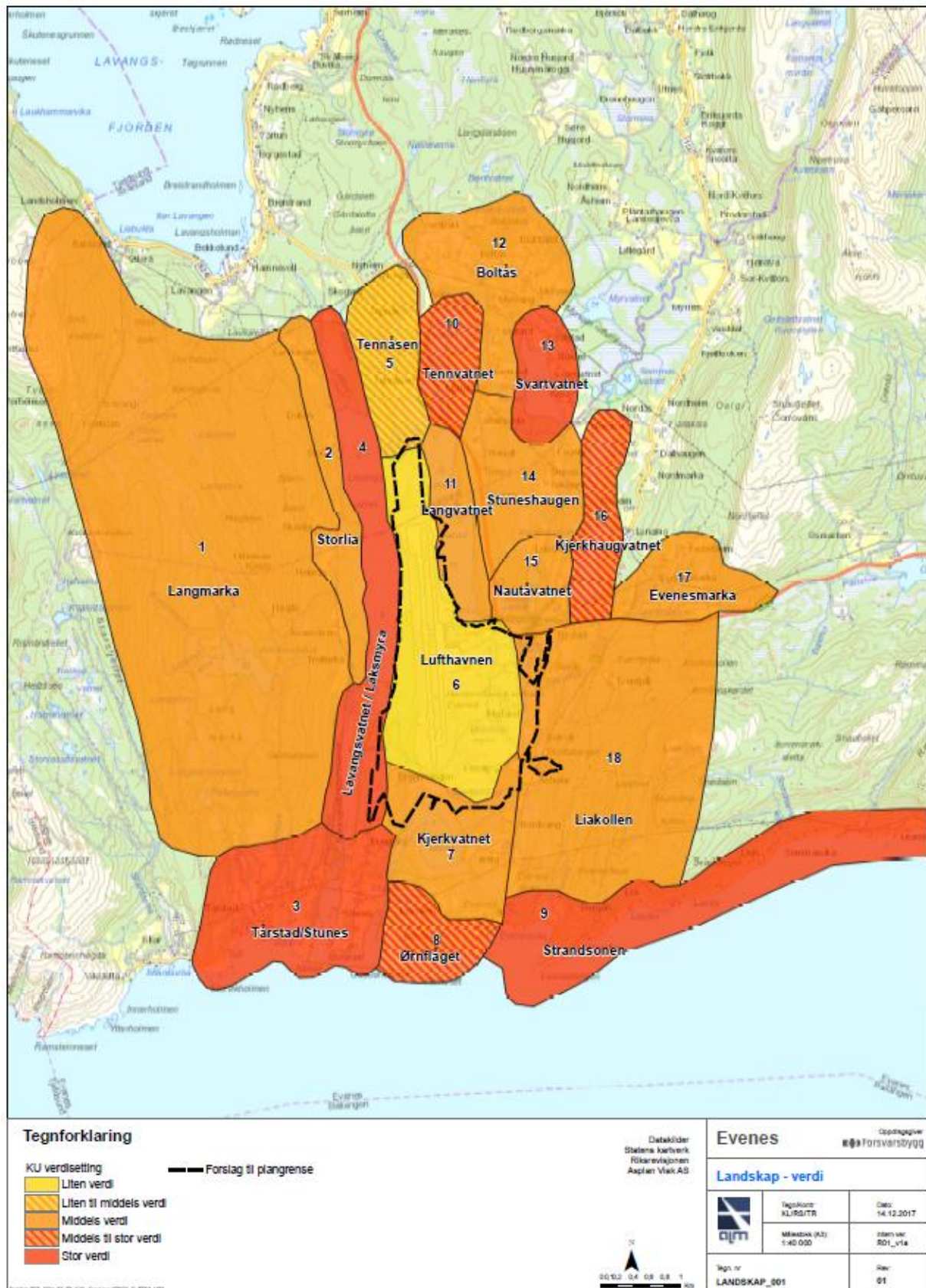
Figur 5-21. Fra Liakollen og vegen opp til toppen er det utsikt over dalen og til lufthavnen/flystasjonen. På andre siden av dalen ligger Kvitfjellet og Langmarka.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for vurderingen er et område med visuelle kvaliteter som er typiske/representative for landskapet i et større område.



Figur 6-22. Delområder med verdivurdering.



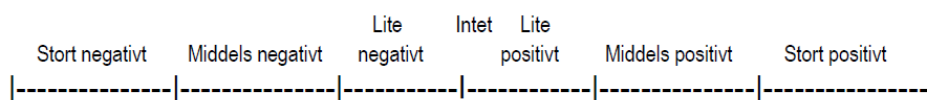
5.3 Omfang og konsekvenser

Tiltaket vil ikke gjøre fysiske inngrep i delområder som ligger utenfor selve flystasjonen. De visuelle konsekvensene av tiltaket er også begrensete, og vil være aktuelle sett fra de delområdene som ligger nær eller høyere i terrenget enn flystasjonen. Da det kun er en bygning/hangar for MPA og 3 nye flyoppstillingsplasser som vil være det synlige, er omfanget begrenset. Bygningens plassering ut mot Lavangsvatnet vil ta i bruk et til nå ubebygget terreng. Hangaren vil bli ca. 25 meter høy.

Delområde 1 Søndre del av Langmarka

Verdivurdering: Middels

Omfangsvurdering: MPA-hangaren kan bli synlig fra Geithallaren som er det nærmeste høydedraget i Langmarka. Toppen ligger ca. 1,5 km fra hangaren.



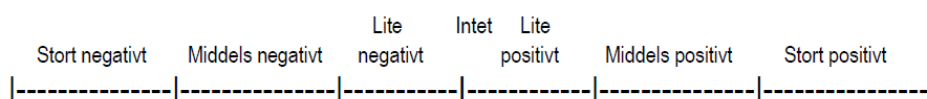
Lite negativt omfang

Konsekvensvurdering: Liten negativ (-)

Delområde 2 Skavlia

Verdivurdering: Middels verdi

Omfangsvurdering: MPG-hangaren kan bli synlig på avstand dersom man går ned til Lavangsvatnet i søndre del av området.



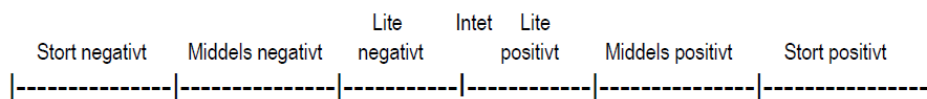
Lite negativt omfang

Konsekvensvurdering: Liten negativ (-)

Delområde 4 Lavangsvatnet

Verdivurdering: Stor verdi

Omfangsvurdering: MPG-hangaren vil bli synlig fra søndre del av vannet og nordre del av Laksmyra, og påvirke det uberørte preget der vannet munner ut i elveløpet.





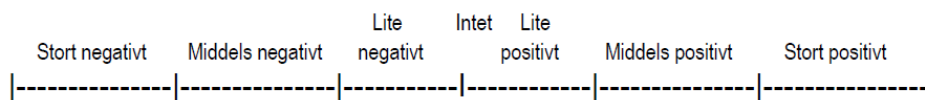
Middels negativt omfang

Konsekvensvurdering: Middels negativ (-)

Delområde 5 Tennåsen

Verdivurdering: Liten til middels verdi

Omfangsvurdering: Lufthavnen/flystasjonen er synlig i det fjerne. Hangaren er plassert lengst sør på flystasjonen og vil neppe vært synlig fra Tennås.



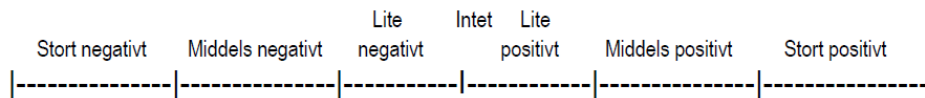
Intet omfang

Konsekvensvurdering: Ubetydelig (0)

Delområde 6 Lufthavnen/flystasjonen

Verdivurdering: Liten verdi

Omfangsvurdering: På flystasjonen vil de nye tiltakene være synlige, men ikke dominerende. Hangaren vil være synlig fra flystripes, men ikke fra andre deler av den sivile terminalen. Hangaren vil ligge utenfor det som oppleves som en naturlig del av bygningsmiljøet på flystasjonen.



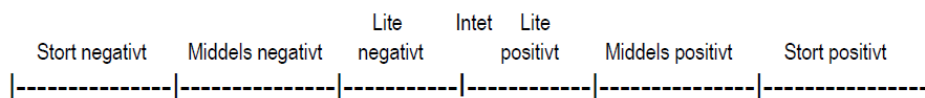
Intet til lite negativt omfang

Konsekvensvurdering: Ubetydelig til liten negativ (0/-)

Delområde 11 Langvatnet

Verdivurdering: Middels verdi

Omfangsvurdering: Flystasjonen er synlig fra vannet. Da MPG-hangaren er plassert i den nedre sørvestre delen vil den trolig ikke være synlig sett fra vannet.



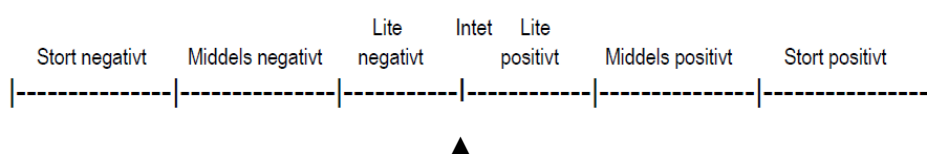
Intet omfang

Konsekvensvurdering: Ubetydelig (0)

12 Boltåas

Verdivurdering: Middels til stor verdi

Omfangsvurdering: Lufthavnen/flystasjonen er synlig i det fjerne. Hangaren er plassert lengst sør på flystasjonen, og vil trolig ikke vært synlig sett fra Boltåas.



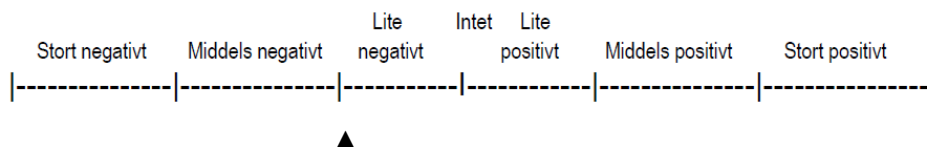
Intet omfang

Konsekvensvurdering: Ubetydelig (0)

18 Liakollen

Verdivurdering: Middels verdi

Omfangsvurdering: Lufthavnen/flystasjonen er synlig fra toppen av Liakollen og fra steder på vei opp til toppen, særlig i vinterhalvåret uten løv på trærne. Den 25 meter høye bygningen vil bli synlig, og kan oppleves fremtredende i landskapet i dalbunnen.



Lite til middels negativt omfang

Konsekvensvurdering: Liten til middels negativ (-/--)

5.4 Konsekvenser i anleggsperioden

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.

5.5 Avbøtende tiltak

- Minimalisere terrenginngrep og skader på vegetasjon i anleggsfasen. Midlertidige inngrep begrenses.
- Utforming/reparasjon av terreng der det gjøres inngrep slik at dette glir naturlig inn i omgivelsene.
- Tiltettegging for revegetering og tilsåing av arealer etter hvert som anlegget bygges ferdig.
- Det bør utarbeides en rigg- og marksikringsplan som videreføres i byggefasen. Denne skal blant annet vise hvilke områder som skal bevares, hvilke som skal revegeteres naturlig og hvor det skal plantes.

5.6 Sammenstilling av konsekvenser

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.

Tabell 5-1. Oversikt over konsekvensvurdering i de berørte delområdene.

Nummer	Navn på delområde	Verdi	Konsekvens
1	Langmarka, søndre del	Middels	Liten negativ (-)
2	Skavlia	Middels	Liten negativ (-)
4	Lavangsvatnet	Stor	Middels negativ (--)
5	Tennås	Liten til middels	Ubetydelig (0)
6	Lufthavnen	Liten	Ubetydelig til liten negativ (0/-)
11	Langvatnet	Middels	Ubetydelig (0)
12	Boltås	Middels til stor	Ubetydelig (0)
18	Liakollen	Middels	Liten til middels negativ (-/--)





6 OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER

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

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



7 REFERANSER OG KILDER

Forsvarsbygg, 2017. Planprogram for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn
Statens vegvesens håndbok V712
Miljødirektoratet. Naturbase