



# Rapport\_

## Forsvarsbygg

---

### OPPDRAG

Kampflybase – Plan- og  
prosjekteringsgruppe

### EMNE

Evenes flystasjon og Harstad/Narvik  
lufthavn, Evenes.

Reguleringsplan med konsekvensutredning.

Nærmiljø og friluftsliv

### DOKUMENTNUMMER

ALM-95-00-R-RAP-006

### REVISJON

01

### DATO

28.03.2019

---

REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
	14.12.2018	Justert fellestekst	KLo		
	12.09	Justert fellestekst	KLo		
01	19.06	Reiverdetetter intern høring	NRi		KLO
00	27.04	Konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv	NRi	AAS	KLO





## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>7</b>
1.1	Tiltaksbeskrivelse.....	7
1.2	Dagens situasjon i det nære influensområde.....	7
1.3	Metode .....	8
1.4	Beskrivelse og verdivurdering.....	8
1.4.1	Friluftsliv .....	8
1.4.2	1.4.2 Nærmiljø.....	11
1.5	Omfangs- og konsekvensvurdering.....	13
1.5.1	Konsekvens for friluftsliv .....	13
1.5.2	Konsekvenser for nærmiljø.....	14
1.6	Avbøtende tiltak.....	15
1.7	Forslag til oppfølgende undersøkelser.....	15
<b>2</b>	<b>TILTAKSBESKRIVELSE</b> .....	<b>16</b>
2.1	Forsvarets utvikling på Evenes.....	16
2.1.1	Arrondering av bygg og anlegg.....	16
2.1.2	Endring i militær aktivitet.....	18
2.1.3	Fremdrift .....	18
2.2	Avinors behov.....	19
2.3	Tilknytning til E10.....	19
<b>3</b>	<b>DAGENS SITUASJON</b> .....	<b>20</b>
3.1	Dagens situasjon .....	20
3.1.1	Gjeldene reguleringsplan.....	20
3.1.2	Evenes flystasjon .....	20
3.1.3	Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.....	20
3.1.4	Helikoptertrafikk.....	20
3.1.5	Flybevegelser over Harstad/Narvik lufthavn Evenes og Evenes flystasjon .....	21
3.2	0-alternativet.....	21
3.3	Tiltakets nære influensområde.....	21
3.3.1	Evenes kommune .....	22
3.3.2	Skånland kommune.....	22
<b>4</b>	<b>OM DELUTREDNINGEN</b> .....	<b>23</b>
4.1	Lokale, regionale og nasjonale mål og retningslinjer.....	23
4.2	Planprogrammets krav .....	24
4.3	Metode og datagrunnlag.....	25
4.3.1	Generelt.....	25
4.3.2	Kriterier for verdi.....	25
4.3.3	Kriterier for omfang (påvirkning).....	27
4.3.4	Kriterier for konsekvens.....	28
4.3.5	Datagrunnlag.....	29
4.4	Tiltaks- og influensområde.....	29



<b>5</b>	<b>KONSEKVENsutREDNING</b> .....	<b>31</b>
5.1	Friluftslivet i tiltaks- og influensområdet, områdebeskrivelse og verdivurdering .....	31
5.2	Delområder og verdi .....	32
5.2.1	Evenes kommune .....	34
5.2.2	Skånland kommune .....	40
5.2.3	Verdikart for friluftsliv .....	44
5.3	Nærmiljøet i plan- og influensområdet, områdebeskrivelse og verdivurdering .....	46
5.4	Delområder og verdi .....	46
5.4.1	Evenes kommune .....	47
5.4.2	Skånland kommune .....	52
5.4.3	Temakart .....	56
5.5	Omfang og konsekvenser .....	57
5.5.1	Delområdene for friluftsliv .....	59
5.5.2	Delområder for nærmiljø .....	61
5.6	Konsekvenser i anleggsperioden og avbøtende tiltak .....	62
<b>6</b>	<b>OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER</b> .....	<b>63</b>
<b>7</b>	<b>REFERANSER OG KILDER</b> .....	<b>64</b>



## 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 nærmiljø og friluftsliv.

Delutredningen inngår i en serie temautredninger som til sammen utgjør grunnlaget for konsekvensutredningen som en del av 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 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 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

Nærmiljø og friluftsliv beskrives på følgende måte i Statens vegvesens Håndbok V712:

***Nærmiljø** defineres som menneskets daglige livsmiljø, her under områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor (Klima- og miljødepartementet 2013) og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel. Boligområder inngår i nærmiljø.*

***Friluftsliv** defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritida med sikte på miljøforandring og naturoppleving. I dette kan regnes både nærturterreng og rekreasjonsareal.*

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 nærmiljø og friluftsliv i området.
- *Omfang.* Vurdering av hvor stort inngrep tiltaket medfører på nærmiljø og friluftsliv.
- *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 i reguleringsplanens planbeskrivelse.

### 1.4 Beskrivelse og verdivurdering

#### 1.4.1 Friluftsliv

Omkring Evenes lufthavn er det et eldorado av turområder mest knyttet til fjellområdene. Terrenget omkring lufthavnen er skogkledd, og det går stier og skogsbilveger til turmål i skogen og på høydedragene. Lenger unna overtar snaufjellet med karakteristiske og bratte fjelltopper, også mange av disse beskrevet som turmål både sommer og vinter, men dog mest brukt i barmarksesongen. Områdene er benyttet av lokalbefolkningen i Evenes og Skånland, men det kommer også brukere fra Harstad-området og fra Hinnøya (lokal kilde).

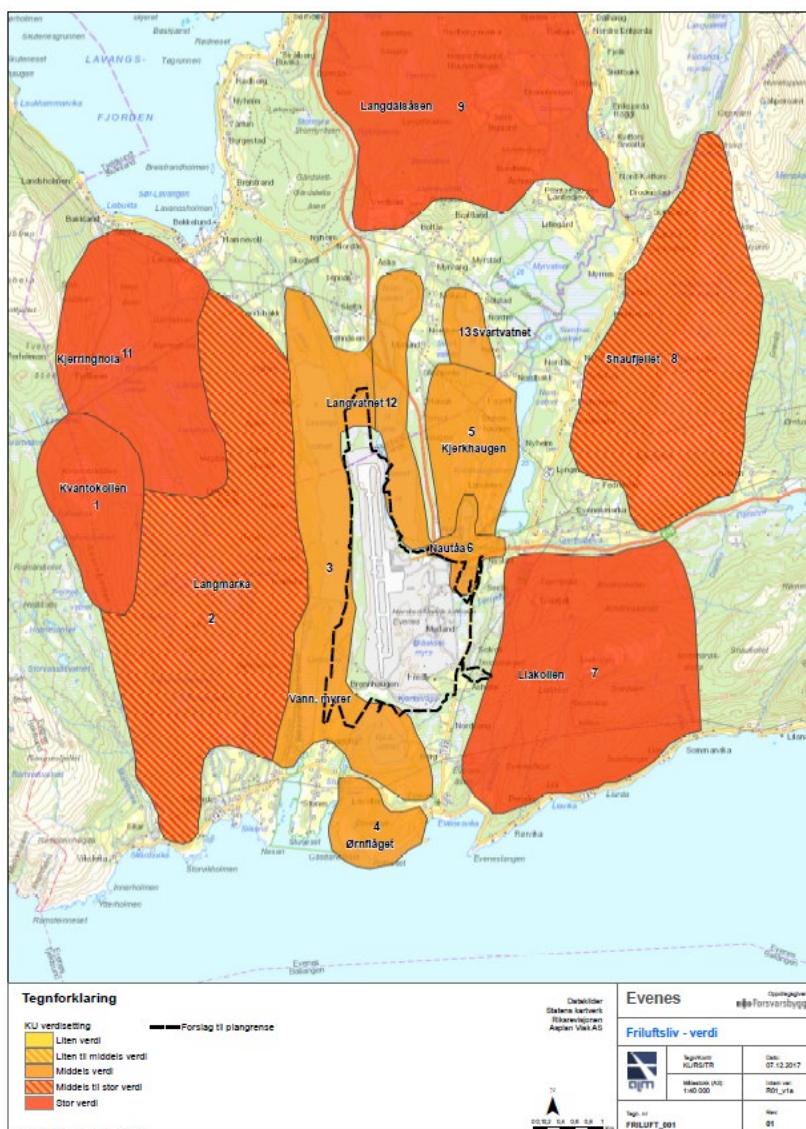
Det er en del friluftsliv i forbindelse med fugletitting i de mange naturreservatene knyttet til vann, elver og myr. Det foregår fiske i Ofotfjorden (Evenes) og i Lavangsfjorden (Skånland) både fra land og fra båt. I de mange vannene og elvene fiskes det etter laks og ørret.





*Tabell 1-1. Tabell over delområder og deres verdi*

Nummer	Navn på delområde	Verdi
1	Kvanntokollen	Stor
2	Langmarka	Middels til stor
3	Vann, myrer og elver omkring lufthavnen	Middels
4	Ørnflåget	Middels
5	Kjerkhaugen	Middels
6	Nautåa	Middels
7	Liakollen	Stor
8	Snaufjellet/Evenesmarka	Middels
9	Langdalsåsen/Trøssemarka/Kollan	Stor
10	Lille Trøsevatnet	Middels
11	Kjerringhola	Stor
12	Langvatnet	Middels
13	Svartvatnet	Middels





Figur 1-1. Delområder med verddivurdering.

### 1.4.2 1.4.2 Nærmiljø

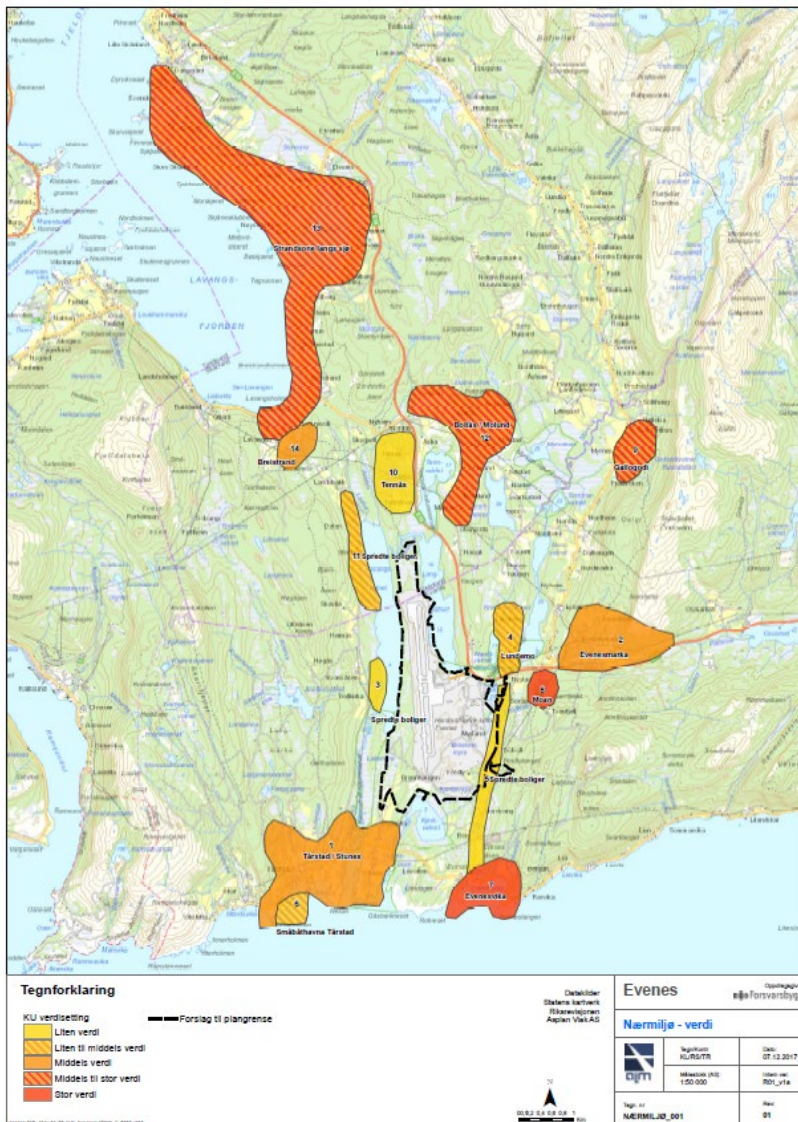
Det er spredt bosetting i området. Bebyggelsen med hovedvekt på gårdsbruk ligger langs Ofotfjorden, i Evenesmarka, på Boltås og langs veiene (E10, fv 722 og 724).

Langs Ofotfjorden er det småbåtbrygger og sandstrender i enkelte lune vikene. 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.

Tabell 1-2. Tabell over delområder og deres verdi

Nummer	Navn på delområde	Verdi
1	Tårstad/Stunes	Middels
2	Evenesmarka	Middels
3	Spredte boliger langs Lavangsvatnet (Evenes)	Liten
4	Lundemo	Liten til middels
5	Spredte boliger langs Evenesveien	Liten
6	Småbåthavn Tårstad	Liten til middels
7	Evenesvika	Stor
8	Moan	Stor
9	Gallegeiddi	Middels til stor
10	Tennås	Liten
11	Spredte boliger langs Lavangsvatnet (Skånland)	Liten til middels
12	Boltås/Molund	Middels til stor
13	Strandsonen langs Lavangsfjorden og Evenskjer	Middels til stor
14	Breistrand	Middels



Figur 1-2. Kartene viser delområdene med verddivurdering.



## 1.5 Omfangs- og konsekvensvurdering

Tiltaket vil ikke gjøre direkte arealinngrep eller gi barrierevirkninger i friluftsliv- 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 støysoner 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. Behovet kan variere mye over året. Den største ulempen blir derfor uforutsigbarheten i tid for disse flygingene (QRA). I tillegg vil det bli gjennomført ett QRA-øvingsoppdrag pr uke, også dette med to samtidig avgående fly, og hovedsakelig på dagtid.

Utenom disse periodene dominerer den sivile aktiviteten.

Ingen av friluftsområdene vil bli varig ødelagt pga. ca 4 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 støysoner, 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 støysoner vil man i delområdene kunne oppleve lyden fra spesielt flyøvelser som noe forstyrrende. Dette gir ikke noen konsekvensgrad siden områdene ligger utenfor influensområdet.

### 1.5.1 Konsekvens for friluftsliv

#### Definisjon av konsekvenser for friluftsliv i rød sone.

Området vil bli forringet til de formål det benyttes til 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 friluftslivaktivitetene og -opplevelsen påvirkes og bli som i dag.

Delområder som vil ligge i rød støysoner er:

#### **Delområde 3 Vann, myrer og vassdrag omkring flyplassen**

#### **Delområde 12 Langvatnet**

#### Definisjon av konsekvens for friluftsliv i gul sone.

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 friluftslivaktivitetene og -opplevelsen påvirkes.

Delområder som vil ligge i gul støysoner er:

#### **Delområde 4 Ørnflåget**

#### **Delområde 5 Kjerkhaugen**

#### **Delområde 6 Nautåa**

#### **Delområde 9 Langdalsåsen/Trøssemarka/Kollan**



### **Delområde 13 Svartvatnet**

#### Utenfor støysonene.

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

Delområder som vil ligge utenfor støysonene er:

**Delområde 1 Kvanntokollen**

**Delområde 2 Langmarka**

**Delområde 7 Liakollen**

**Delområde 8 Snaufjellet/Evenesmarka**

**Delområde 10 Lille Trøsevatnet**

**Delområde 11 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.

#### **1.5.2 Konsekvenser for nærmiljø**

Vurderingene knytter seg til uteområder og gjelder ikke selve boligen/huset. Ingen av nærmiljøområdene vil bli varig ødelagt pga. ca 4 uker med øving i året

Beskrivelser av omfang og konsekvens (kap. 1.5) og delområdene (kap. 1.5.1) under friluftsområder gjelder også for nærmiljøområder.

Delområder som vil ligge i rød støysoner er:

**Delområde 3 spredte boliger langs Lavangsvatnet**

**Delområde 10 Tennås**

**Delområde 11 spredte boliger langs Lavangsvatnet**

Delområder som vil ligge i gul støysoner er:

**Delområde 1 Tårstad/Stunes**

**Delområde 4 Lundemo**

**Delområde 5 spredte boliger langs Evenesveien**

**Delområde 7 Evenesvika**

**Delområde 12 Boltås/Molund**

**Delområde 13 Strandsonen langs Lavangsfjorden og Evenskjær**

**Delområde 14 Breistrand**

Delområder som vil ligge utenfor støysonene er:

**Delområde 2 Evenesmarka**

**Delområde 6 småbåthavn Tårstad**

**Delområde 8 Moan**

**Delområde 9 Gallogeiddi**



## **1.6 Avbøtende tiltak**

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. 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.

## **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 m<sup>2</sup> 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 stridsoperasjonssenter:

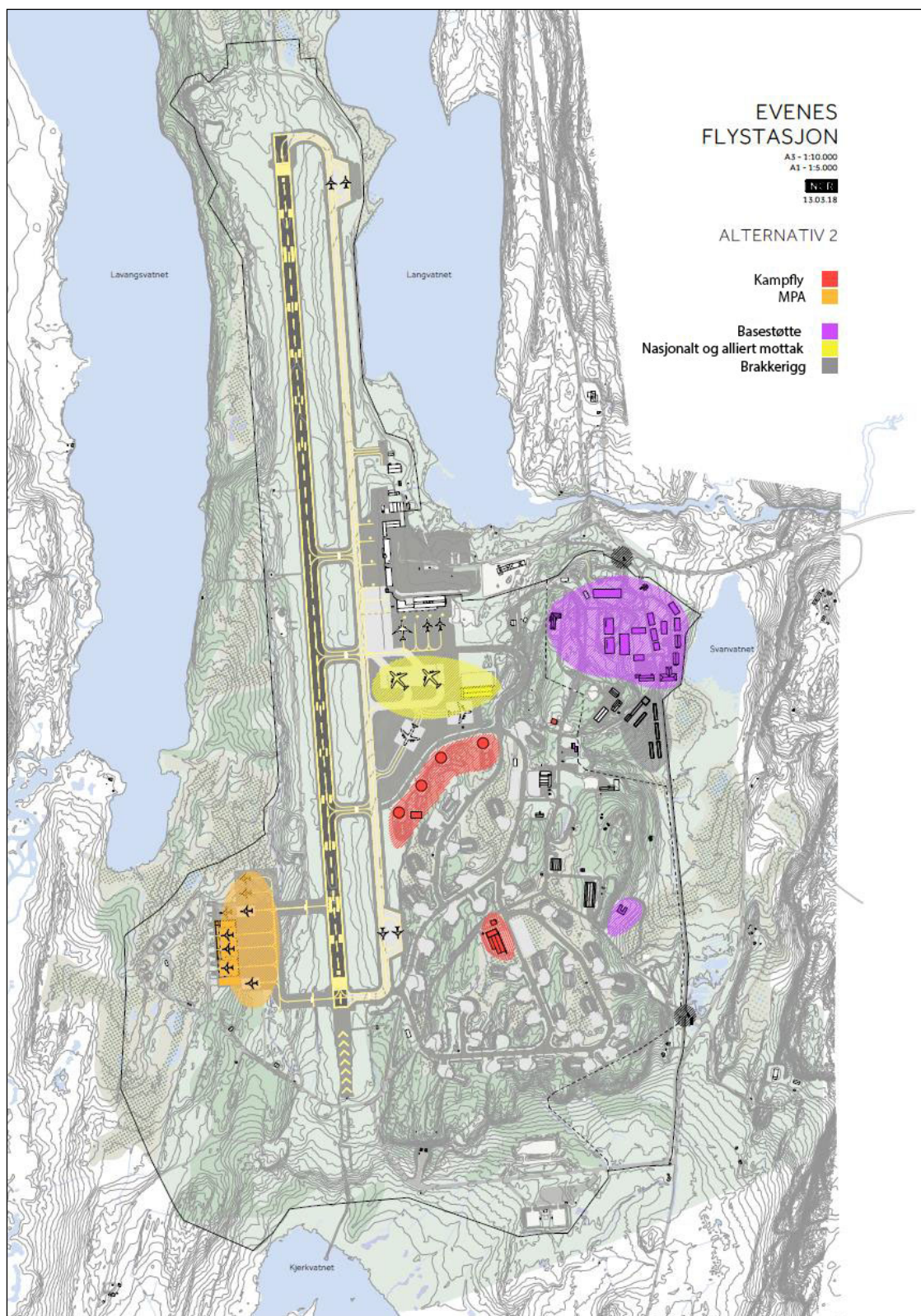
- QRA med 4 fast stasjonerte F-35 fly hvorav 2 i beredskap, etableres i 2021. Totalt antall tilstedeværende fly på basen vil variere over året avhengig av øvingsopplegg.
- MPA med 5 fast stasjonerte P8A overvåkingsfly ankommer sommer 2022.
- Luftvern og baseforsvar med hundekennel.
- Støttefunksjoner 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. Treningsperiodene 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 flyingene. 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**

### **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 og».

Dagens bygningsmasse omfatter totalt ca. 85 000 m<sup>2</sup> 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 jetfly. 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. Flybevegelserne 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 luftambulansetjenesten.

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-, friluftsliv- 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 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.

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 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 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 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.



## 4 OM DELUTREDNINGEN

I SVV håndbok V712 er temaene definert som:

**Nærmiljø** defineres som menneskets daglige livsmiljø, her under områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor (Klima- og miljødepartementet 2013) og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel. Boligområder inngår i nærmiljø.

**Friluftsliv** defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritida med sikte på miljø-forandring og naturoppleveling. I dette kan regnes både nærturterreng og rekreasjonsareal.

Støy er utredet som egne tema. For nærmiljø og friluftsliv er støy relevant der mulighetene for bruk endres som følge av støyplager. Gjelder både i friluftsliv- og boligområder.

Temaene nærmiljø og friluftsliv er ofte overlappende, men kan ha motstridende interesser.

Grenseverdiene som definerer soneinndelingen for gul og rød sone etter T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging er basert på undersøkelser om støyplage i bo-situasjoner, og ikke i forhold til opplevelse av støy og støyplage i forbindelse med friluftsliv. Støysoneinndelingen i T-1442 er derfor ikke ideell som kriterium for vurdering av et områdes egnethet for friluftsliv.

### 4.1 Lokale, regionale og nasjonale mål og retningslinjer

#### Nasjonale retningslinjer

I den statlige friluftslivspolitikken vurderes friluftsliv som et viktig tema i folkehelsearbeidet. Målet er (Miljøverndep., 2013) at flest mulig får anledning til å delta i friluftslivet. Derfor skal planlegging på alle nivå medvirke til å fremme et aktivt friluftsliv. For områder med friluftslivsverdier, skal god tilgjengelighet bevares. Områder skal legges til rette for opphold og ferdsel. Ved tettsteder, skoler og barnehager skal det være trygg ferdsel og mulighet for aktiviteter utendørs. Friluftsområder skal henge sammen med grønnstrukturen og ha gode forbindelser til omkringliggende natur- og friluftsområder.

#### Friluftsliv. Natur som kilde til helse og livskvalitet

Hovedmålsettingen i friluftslivspolitikken prioriterer friluftsliv i nærmiljøet (Klima- og miljødep., 2016). Meldingen foreslår «at friluftsløven kan gi en generell adgang til ikke-motorisert ferdsel i utmark. Adgangen til å sykle i utmark vil også bli utvidet med en slik endring.» (Klima- og miljødepartementet 2016).

#### Plan- og bygningsloven

«Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. ... konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. ... hensynet til barn og unges oppvekstvilkår [skal ivaretas i planlegginga]» (KMD 2008; § 1-1).

#### Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge sine interesser i planleggingen

##### Retningslinjene framhever to hovedmål:

a. Sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.

b. Ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.» (Kommunal- og moderniseringsdep., 1989).



*For fysisk utforming skal det fokuseres spesielt på:*

*a. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge, skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.*

*b. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.*

*d. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de hensyn som er nevnt i punkt b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt. (Kommunal- og moderniseringsdep., 1989).*

### **Nordland fylkeskommune**

Kartlegging og verdisetting av friluftsområder. Nordland er det første fylke i landet som har laget temakart for friluftsområder i alle sine kommuner. Fylkeskommunen ser på kartleggingen som et viktig bidrag i folkehelsearbeidet. Kunnskap øker bevisstheten omkring friluftslivet.

Utviklingsprogram for Nordland 2013-2016. Tre målområder hvorav et er «Livskraftige lokalsamfunn og region».

Fylkeskommunen ønsker:

- å stimulere til friluftsliv for alle
- friluftsliv som en sentral del i folkehelsearbeidet

### **Kommunene**

Evenes kommune har i Plan for fysisk aktivitet og naturopplevelse 2015-2018 følgende mål:

- Tilrettelegge for at flest mulig av kommunenes innbyggere skal ha mulighet til å drive med fysiske aktivitet og friluftsliv basert på den enkeltes forutsetninger
- Tilrettelegge for at alle aldersgrupper kan være aktive
- Stimulere lag og foreninger i deres arbeid
- Bistå til at det finnes nødvendige anlegg som kan benyttes til fysisk aktivitet og naturopplevelse
- Stimulere til opplevelsesturisme

Kommunen har gitt seg selv navnet «friluftskommune». I kommunen er friluftslivet viktig, og vises tydelig i at Evenes turlag har ekspandert med nærmere 800 medlemmer de siste årene. Det har vært stor innsats for å legge til rette for friluftslivet med å sette ut trimkasser, skilte, rydde stier og nytt løypenett, bygge klopper og broer.

Skånland kommune har i Kommunal plan for idrett- og friluftsliv 2016-2018 følgende mål:

- Flere aktivitetstilbud for barn og unge
- Økt fokus på tilrettelegging ift. stier, løyper og parkeringsplasser
- Sikre gode areal for friluftsliv
- Tilrettelegge for gode nærturterreng-områder

## **4.2 Planprogrammets krav**

«Støy i boligområder, på skoler, barnehager og i viktige uteområder og friluftsområder vil trolig være den viktigste problemstillingen. I analysen av nærmiljøet skal det vurderes hvordan tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet.



Influensområdet for nærmiljø og friluftsliv må defineres og vises på temakart. Endringer i støybelastning fra flyvirksomhet beskrives, og vurderes om dette kan påvirke bruken av viktige nær- og friluftsområder.

Det må utredes om og hvordan tiltaket vil påvirke nærmiljøet tilknyttet boligområder, fritidsboliger, skoler, barnehager, sentrumsområder og friluftsliv- og turområder innenfor influensområdet.

Konsekvenser i anleggsperioden beskrives».

## 4.3 Metode og datagrunnlag

### 4.3.1 Generelt

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

Utvidelsen av flyplassen påvirker indirekte nærmiljø og friluftslivet gjennom endrete støyforhold. Støy er et eget tema i konsekvensutredningen. Visuelle konsekvenser er utredet under landskapsbildet.

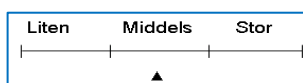
Anleggsfasen vurderes i <eget notat.

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

### 4.3.2 Kriterier for verdi

Influensområdet er delt i mindre og enhetlige delområder. Innenfor et delområde kan det være en eller flere funksjoner/målpunkter. *Delområdene* avgrenses og karakteriseres som en helhet, og har fremtredende karaktertrekk/kjennetegn som virker samlende på oppfatningen av området.

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



Figur 4-1. Skala for verdivurdering

Kriteriene for vurdering av delområdenes verdi for tema nærmiljø/friluftsliv er gjengitt tabell 4-1. Alle verdisatte delområder beskrives og verdivurderingen begrunnes. Områdene er vist på verdikartet i figurene 5.12 og 5.21.



Tabell 4-1 Kriterier for verdisetting nærmiljø og friluftsliv.

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Boligområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boligområder med stor grad av utflytting eller med reduserte kvaliteter</li> <li>• Og/eller lav tetthet av boliger og få boliger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vanlig boligområde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boligområde med spesielle kvaliteter</li> <li>• Og/eller tette konsentrasjoner av boliger</li> </ul>
Øvrige bebygde områder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen skoler, barnehager, lite fritidstilbud og uteområder for barn, unge og/eller voksen</li> <li>• Og/eller lav bruksintensitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fritidstilbud/uteområder der en del barn, unge og/eller voksne oppholder seg</li> <li>• Og/eller middels bruksintensitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grunnskoler/barnehager/fritidstilbud/uteområder der mange barn, unge og/eller voksne oppholder seg</li> <li>• Og/eller svært stor bruksintensitet</li> </ul>
Offentlige/felles møtesteder og andre uteområder (plasser, parker, løkker m.m.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uteområder som er lite brukt</li> <li>• Områder med få eller ingen opplevelseskvaliteter / er lite egnet til bruk og opphold</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uteområder som brukes</li> <li>• Områder med opplevelseskvaliteter / som egnet til bruk og opphold</li> <li>• Områder som har, og kan ha betydning for barns, unges og/eller voksnes fysiske utfoldelse og opphold</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uteområder som brukes ofte/av mange</li> <li>• Viktige områder for barns, unges og/eller voksnes fysiske utfoldelse og opphold</li> </ul>
Friluftsområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Områder som er mindre brukt og mindre egnet til friluftsliv og rekreasjon</li> <li>• Områder med få eller ingen opplevelseskvaliteter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Områder som brukes til friluftsliv og rekreasjon</li> <li>• Områder med opplevelseskvaliteter / som er egnet til friluftsliv og rekreasjon</li> <li>• Områder som har, og kan ha betydning for barns, unges og/eller voksnes friluftsliv og rekreasjon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Områder som brukes ofte/av mange</li> <li>• Områder som er en del av sammenhengende grøntområder</li> <li>• Områder som er attraktive nasjonalt og internasjonalt og som i stor grad tilbyr stillhet og naturopplevelse</li> </ul>
Veg- og stinett for gående og syklende	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veg- og stinett som er lite brukt og/eller som mange føler ubehag og utrygghet ved å ferdes langs.</li> <li>• Ferdselslinjer med flere barrierer og/eller som oppleves som omveger og dermed er lite brukt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veg- og stinett som brukes</li> <li>• Ferdselslinjer til sentrale målpunkter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sentrale ferdslinjer som er svært mye brukt</li> <li>• Hovedferdselslinjer til sentrale målpunkter</li> <li>• Ferdselslinjer som er en del av sammenhengende ruter spesielt tilrettelagt for gående og syklende</li> </ul>

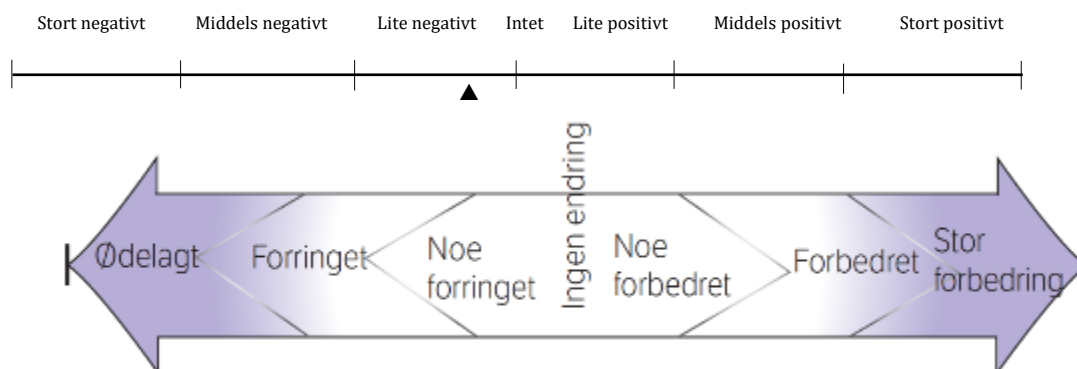
<p>Identitetsskapende områder/elementer</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Områder/elementer som ikke er viktige for stedets identitet (få knytter dette området/elementet til stedets identitet)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Områder/elementer som kan være viktig for stedets identitet (men, men ikke mange, knytter dette området/elementet til stedets identitet)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Områder/elementer som definerer stedets identitet (mange knytter dette området/elementet til stedets identitet)</li> </ul>
---	--	--	---

Detaljeringsgrad for verdi- og konsekvensvurdering er tilpasset kommunedelplans nivå.

Boligområder er vurdert som delområder. Felles oppholdsarealer og møtesteder innenfor boligareal omtales som funksjoner innenfor det enhetlige delområdet.

### 4.3.3 Kriterier for omfang (påvirkning)

Omfangsvurdering er et uttrykk for hvordan tiltaket påvirker det enkelte delområdet. Påvirkningen kan være positiv eller negativ, og blir vurdert i forhold til endring fra nullalternativet. Omfanget blir vurdert på en glidende skala som går fra stort negativt til stort positivt omfang, se figur 4-2 som viser gradering av endring i delområdet fra *ødelagt* til *stor forbedring*.



Figur 4-2. Skala og kriterium for vurdering av omfang av endring som følge av tiltaket

I konsekvensutredningen er det de varige virkningene og endringene som følger av tiltaket som blir vurdert. Virkninger i anleggsperioden er en del av konsekvensutredningen i den grad de fører til varige endringer, for eksempel en anleggsveg som blir permanent.

De viktigste endringene for nærmiljø og friluftsliv er knyttet til:

- Arealbeslag: Områder kan bli direkte påvirket og bygget ned. Nærmiljø kan bli rammet av at areal blir omdisponert, for eksempel at enkelte funksjoner som idrettsanlegg og rekreasjonsområder forsvinner.
- Nærføring: Opplevelseskvalitetene kan bli endret gjennom graden av opplevd nærføring til tiltaket. Støy og luftforurensning er en konkret konsekvens av nærføring, og kan måles. (se under). I tillegg er det forhold som blir vurdert mer skjønnsmessig, og som kan oppleves forskjellig for ulike personer eller grupper, slik som visuelle virkninger.
- Barriereeffekt: Et større anlegg vil ha både konkret/målbar barriereeffekt (reduert fysisk tilgjengelighet) og en mer subjektiv barrierevirkning (visuell, opplevd).



- Støy og luftforurensning: Støy og luftforurensning blir regnet som prissatte tema, men inngår i tema nærmiljø og friluftsliv dersom det har virkninger for aktivitet, oppholds- og opplevingskvalitet i et nærmiljø eller friluftsområde.
- Hus/bygninger som blir innløst blir regnet i prissatte konsekvenser, men konsekvenser for nærmiljøet av at de forsvinner blir vurdert som ikke prissatte.

#### 4.3.4 Kriterier for konsekvens

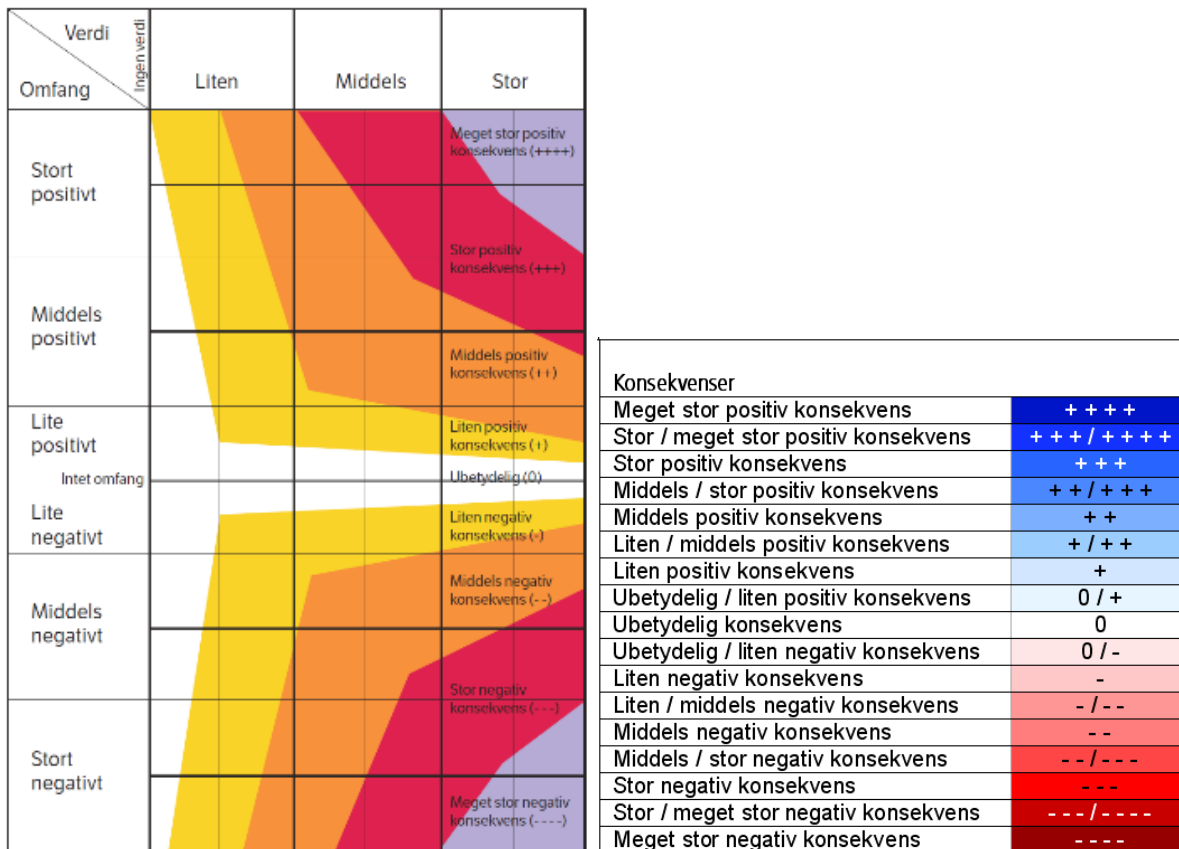
Sammenstilling av verdivurdering og omfangsvurdering gir konsekvensgraden. Til sammenstillingen blir *konsekvensviften* benyttet, se figur 4-3. Konsekvens blir først vurdert for det enkelte delområdet og deretter for hele tiltaket.

Tiltaket vil ikke gjøre direkte arealinngrep eller gi barrierevirkninger i friluftsliv- og nærmiljøområder. Det er endring av støyforholdene pga. ny militær aktivitet det vil knytte seg konsekvenser til.

Tabell 4-2. Anbefalte støygrenser i friområder, friluft- og rekreasjonsområder og stille områder.

Områdekategori	Anbefalt støygrense, ekvivalent støynivå	Anbefalt støygrense, maksimalnivå
Byparker, offentlige friområder, felles uteoppholdsarealer i tettbygd strøk, kirkegårder,	Tilsvarende grense som for uteoppholdsareal ved bolig, se retningslinjens tabell 3	Tilsvarende grense som for uteoppholdsareal ved bolig, se retningslinjens tabell 3
Stille områder i by/tettsted, større sammenhengende grønnstruktur i tettsteder	$L_{den}$ 50 dB	Motorsport: $L_{50F}$ 60 dB Skytebaner: $L_{AFmax}$ 65 dB Driftstidsbegrensninger bør benyttes
Stille områder utenfor by/tettsted, nærfriluftsområder, bymarker	$L_{den}$ 40 dB	Motorsport: $L_{50F}$ 60 dB Skytebaner: $L_{AFmax}$ 65 dB Driftstidsbegrensninger bør benyttes

I tillegg til flyaktivitet vil befolkningen også oppleve mer aktivitet med militære kjøretøyer og personell på vegene. Slike øvelser har skjedd regelmessig også frem til nå, og regionens befolkningen er kjent med disse.



Figur 4-3. Konsekvensviften (til venstre) og konsekvensskalaen med symbol og fargebruk. (Statens vegvesen, HbV712).

#### 4.3.5 Datagrunnlag

Analysen tar utgangspunkt i gjeldende offentlige planer, tur- og friluftslivsorganisasjonenes kartlegginger og befaringskart. Tematiske kartgrunnlag er bla. hentet fra kommunene, Statens kartverk og Miljødirektoratets naturbase. Informanter i Evenes og Skånland kommuner har formidlet informasjon i telefonmøter og på e-post.

#### 4.4 Tiltaks- og influensområde

*Tiltaksområdet* er den offisielle avgrensning for prosjektet. Innenfor tiltaksområdet kan arealbeslag, barriereeffekt og støy være konsekvenser.

*Influensområdet* er det området som kan bli påvirket av tiltaket. For nærmiljø og friluftsliv er influensområdet det arealet hvor tilgjengeligheten til friluftsområder eller nærmiljøfunksjoner vil kunne bli endret som følge av tiltaket og hvor støyforholdene kan endres til det positive eller negative.

Avgrensning av influensområdet for nærmiljø og friluftsliv tar utgangspunkt i mulige målpunkter, aktivitetsområder og ferdselsårer i nærheten av planområdet. Størrelsen på aktivitetsområdet (nås til fots eller med sykkel) varierer for de forskjellige aldersgrupper. De som er mest avhengige av aktivitetstilbud i nærmiljøet er barn, ungdom og eldre. Av disse aldersgruppene har ungdommen den største aksjonsradiusen på gjennomsnittlig 1 km (Miljøverndep., 2013).



Friluftsliv gjelder områder, veg- og stinett som er brukt til friluftsliv og rekreasjon uavhengig av avstanden fra boligområder og tettsteder.

Med dette utgangspunktet er influensområdet for tema nærmiljø og friluftsliv avgrenset til flystøysonens utbredelse (dvs med ekvivalent støy over 50 dBAq).

## 5 KONSEKVENsutredning

### 5.1 Friluftslivet i tiltaks- og influensområdet, områdebeskrivelse og verdivurdering.

Omkring Evenes lufthavn er det et eldorado av turområder mest knyttet til fjellområdene. Terrenget omkring lufthavnen er skogkledd, og det går stier og skogsbilveger til turmål i skogen og på høydedragene. Lenger unna overtar snaufjellet med karakteristiske og bratte fjelltopper, også mange av disse beskrevet som turmål både sommer og vinter, men dog mest brukt i barmarksesongen. Områdene er benyttet av lokalbefolkningen i Evenes og Skånland, men det kommer også brukere fra Harstad-området og fra Hinnøya (lokal kilde).

Det er en del friluftsliv i forbindelse med fugletitting i de mange naturreservatene knyttet til vann, elver og myr.

Områdene benyttes til jakt på elg og småvilt.

Det foregår fiske i Ofotfjorden (Evenes) og i Lavangsfjorden (Skånland) både fra land og fra båt. I de mange vannene og elvene fiskes det etter laks og ørret.



*Figur 5-1. Kartet viser hvordan flystripen ligger mellom de to avlange vannene Lavangsvatnet og Langvatnet. Vannene rammes inn av skogkleddede åser hvor det går stier til turmål. Mange boliger knytter seg til gårdsbrukene. Langs Ofotfjorden er det småbåthavner og badestrand.*

## 5.2 Delområder og verdi

Plan- og influensområdet kan deles inn i 14 friluftsområder som beskrives fra vest mot øst. 8 områder ligger i Evenes kommune og 6 områder ligger i Skånland kommune. Områdene er hentet fra Naturbasen, informanter i kommunen og Evenes og Skånland Turlag.

Delområdene med verdi er vist på verdikartet på s. 42 og 43.

Evenes kommune:

Delområde 1. Kvantokollen, topp over tregrensen (delvis i Skånland)

Delområde 2. Langmarka, skogkledd ås (delvis i Skånland)

Delområde 3. Vannene, myrene og elvene omkring lufthavnen; Lavangsvatnet (Evenes og Skånland kommuner), Langvatnet (Evenes og Skånland kommuner), Nautåvatnet, Svanevatnet, Kjerkvatnet m.fl.

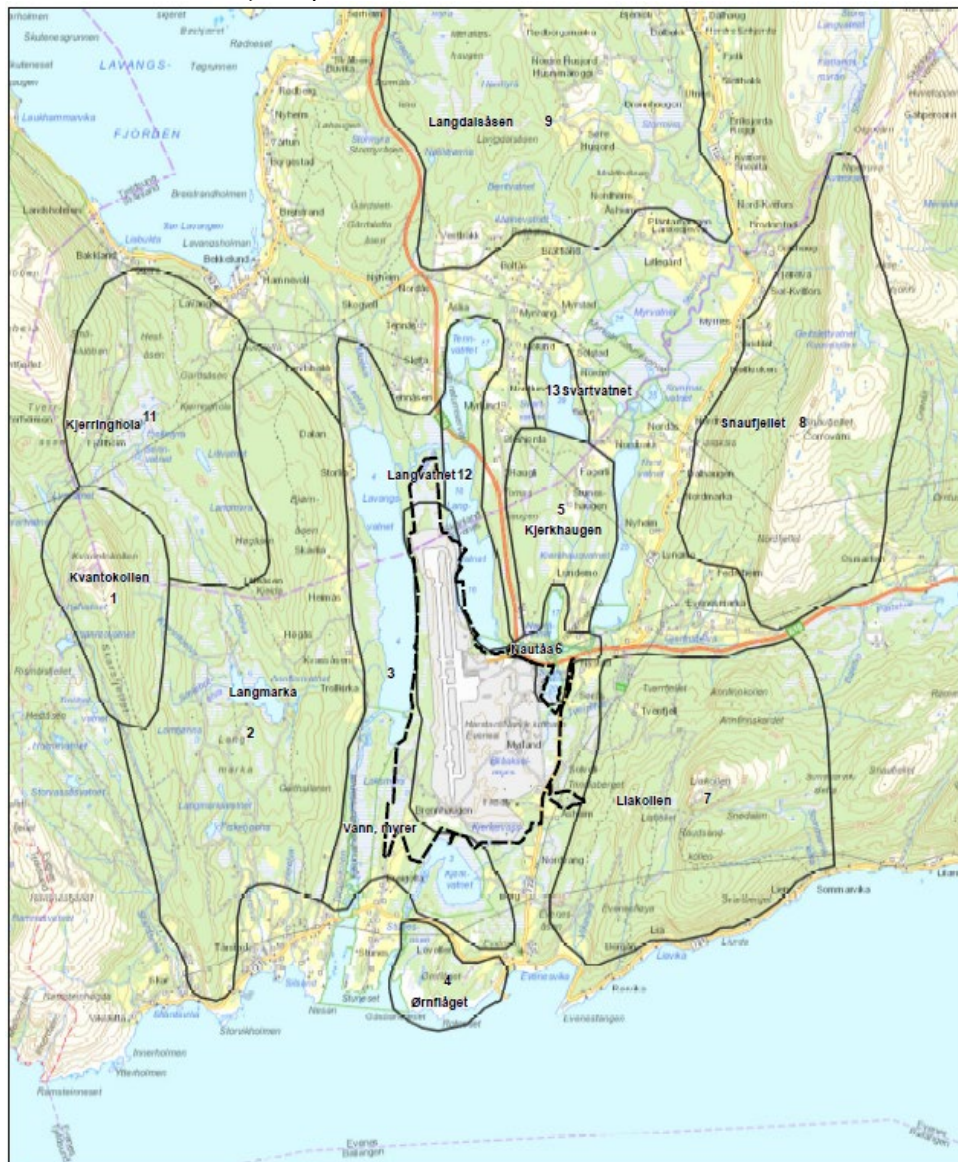
Delområde 4. Ørnflåget

Delområde 5. Kjerkhaugen

Delområde 6. Nautåa

Delområde 7. Liakollen, skogkledd ås

Delområde 8. Snaufjellet/Evenesmarka





Skånland kommune:

Delområde 9. Langdalsåsen

Delområde 10. Trøssevann

Delområde 11. Kjerringhola

Delområde 12. Langvatnet (Evenes og Skånland kommuner)

Delområde 13. Svartvatnet



Figur 5-2.a og b. Kartene viser delområdene for friluftsliv i Evenes og Skånland kommuner.

### 5.2.1 Evenes kommune



Figur 5-3. Kartet viser et skilt med en oversikt over turmål i kommunen.

#### Delområde 1, Kvanntokollen

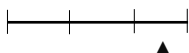
Kvanntollen rager 415 moh. Toppen ligger over tregrensen og herfra er det storslagen utsikt i alle himmelretninger. Fra Otterå ved fjorden i nord går veg opp til toppen. Her det står en link, og det er hengt opp trimkasse. Delområdet er en østlig del av Fjelldalsheia med et utbygd skogsvei- og stinett.

Fra Skard/Tårstad ved fjorden i sør går det sti opp til Kvanntokollen, og det tar 2 timer opp. Stien går først opp til Fisketjørna, og videre langs kammen av Skardsfjellet opp til toppen.

Området brukes både sommer og vinter. Det kjøres blant annet opp skiløype fra Tårstad.

I Naturbasen er Kvanntokollen med Trollkirka registrert som svært viktig.

Liten Middels Stor



Verdivurdering: Stor

Utslagsgivende for verdivurderingen er et større sammenhengende område som brukes til friluftsliv ofte og av mange.

### **Delområde 2, Langmarka**

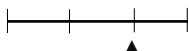
Langmarka er den skogkledd åsen fra Skardsfjellet og ned mot Lavangsvatnet. Området er stort og går fra Ofotfjorden i sør til Lavangsfjorden i nord. Det går flere skogsbilveger og stier i skogen. Terrenget er kupert med flere mindre topper, myrdrag og vann hvorav det største er Annfinnsvatnet. Et lavereliggende område mellom Høgåsen og Kvanntokollen er myrlandt og fuktig med mange bekker. Nedre del av marka langs Melladalsvegen ligger i gul støysone.

I Naturbasen er områdene Høgåsen-Langmarka (viktig utfartsområde) og Tårstad-Skar (viktig nærturterreng) registrert innenfor delområdet.



*Figur 5-4. Kvanntokollen og Langmarka sees på andre siden av dalen, sett fra nedre del av Liakollen. I dalbunnen ligger flyplassen og vi kan se Langvatnet.*

#### **Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Middels til stor

Utslagsgivende for verdivurderingen er et større sammenhengende område som brukes til friluftsliv ofte og av mange.

### **Delområde 3, Vann, myrer og vassdrag omkring flyplassen**

Det er flere vann med ulik størrelse. Lavangsvatnet på vestsiden av rullebanen er det største. Det ligger en paint-ball bane på vestsiden av vannet. Vannene benyttes til fiske og fuglekikking. Særlig er de tilgjengelige vannene som Langvatnet, Nautåvatnet og Svane-vatnet attraktivt for fuglekikking. Det er potensial for fugleturisme dersom det legges til rette med f.eks. fugletårn. Lavangsvatnet, Langvatnet og Kjerkvatnet ligger i rød støysone. Nautåvatnet, Svanevatnet og deler av Kjerkvatnet naturreservat ligger i gul støysone.

I Naturbasen er Lavangsvatnet, Langvatnet og Tårstadosen registrerte som viktige og særlig kvalitetsområder. Kjerkvassmyra er registrert som nærturterreng og Nautåa som viktig utfartsområde.



Figur 5-5. Fra Tårstadosen og nordover mot Laksmyra.



Figur 5-6. Fuglekikkertårn i myrområdet nord for Lavangsvatnet.

**Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for verdivurderingen er et område med opplevelseskvaliteter som brukes til friluftsliv.



#### **Delområde 4, Ørnflåget**

Ørnflåget er et nes som stikker ut i Ofotfjorden. Selve toppen av flåget er ca. 50 meter høy. Det går enkelte stier i området, blant annet til Gåsarkneset som ligger helt ut mot fjorden. Her går vei ut til en militær installasjon.

I Naturbasen er Ørnflåget registrert som et viktig område med særlige kvaliteter.

##### **Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for verdivurderingen er et område med opplevelseskvaliteter (utsikt over Ofotfjorden) som brukes til friluftsliv.

#### **Delområde 5, Kjerkhaugen**

Området ligger mellom Langvatnet og Kjerkhaugvatnet og er et kupert skogsområde med myrer og enkelte felt med dyrka mark. Det går stier i området, blant annet til Tomashaugen.

I Naturbasen er området registrert som et viktig utfartsområde.

##### **Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for verdivurderingen er et område med opplevelseskvaliteter som brukes til friluftsliv.

#### **Delområde 6, Nautåa**

Elven mellom Langvatnet og Kjerkhaugvatnet er klassifisert som naturreservat. Elven har et variert forløp med meandere, mindre kulper og små øyer. E10 krysser elveløpet like ved flyplassen. Det fiskes laks i elven.

I Naturbasen er Nautåa registrert som et område med særlige kvaliteter.



Figur 5-7. Oppslagstavle med informasjon for elven Nautåa. Her er mange registrerte ender og fugler.

#### Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for verdivurderingen er et område med opplevelseskvaliteter (fuglekikking) som brukes til friluftsliv.

#### Delområde 7, Liakollen

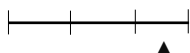
Det går veg (Forsvarets) opp til Liakollen på 355 moh. der det står en link. Kollen stikker så vidt over tregrensen og herfra er det vid utsikt. Merket sti fra grendahuset i Evensmarka kan også følges, det tar en time til toppen. Det er trimkasse på Haugbakken på vei mot Liakollen. Det går flere stier i området, to i retning øst mot Rømmeråsdalen og flere mot fjorden i sør. Skogsterrenget er kupert med koller på mellom 130 til 230 moh. Her er også enkelte bratte flog, f.eks. Haugbakkfloget. Nedre del av marka langs fv722 ligger i gul støysone.

I Naturbasen er Liakollen registrert som et viktig utfartsområde.



Figur 5-8. Det går både lysløype, stier og en kjøreveg til toppen i Liakollen.

#### Liten Middels Stor



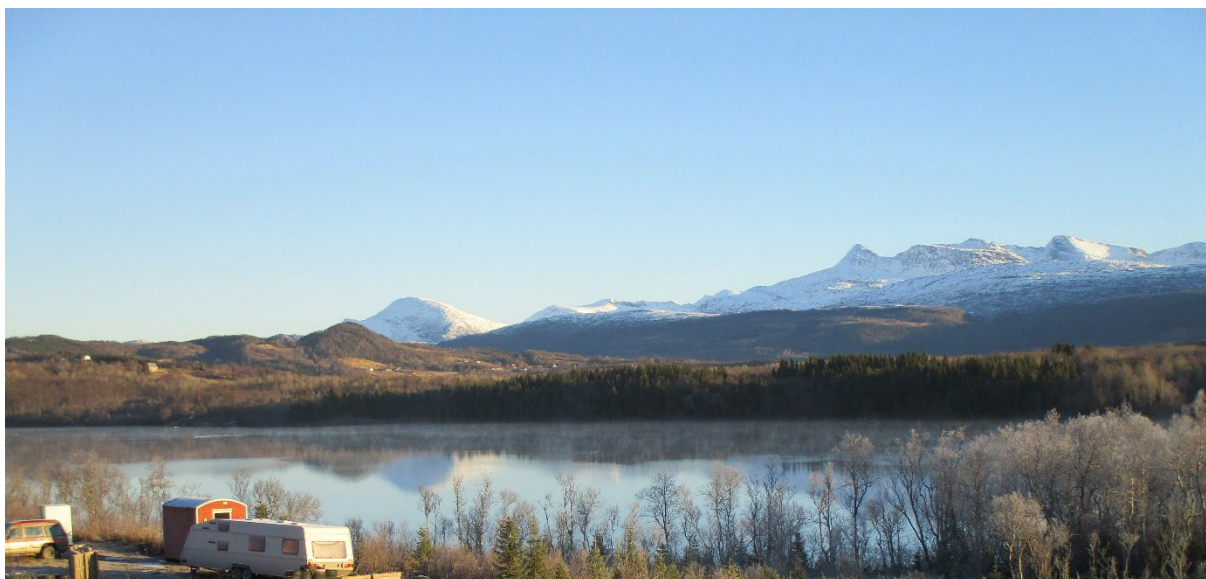
Verdivurdering: Stor

Utslagsgivende for verdivurderingen er et større sammenhengende område som brukes til friluftsliv ofte og av mange.

#### **Delområde 8, Snaufjellet/Evenesmarka**

Det går merket og vardet sti opp til Snaufjellet på 433 moh. fra gården Fedreheim. Det er vid utsikt fra toppen, og turen tar vel en time. Turen går i starten i skog, men stiger så på til over tregrensen. Det går sti ned til Vinddal i nord.

I Naturbasen er Snaufjellet registrert som et viktig utfartsområde. Evenesmarka er registrert som nærturterreng.



Figur 5-9. På motsatt side av Lavangsvatnet ligger delområdet inn mot snødekkete fjell i det fjerne. I forgrunnen skjult bak skog ligger flystasjonen.

#### Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for verdivurderingen er et større sammenhengende område som brukes til friluftsliv ofte og av mange.

#### 5.2.2. Skånland kommune Delområde 9, Langdalsåsen/Trøsemarka/Kollan

Området er stort og strekker seg fra Boltås i sør og nordover til Tjeldsundbrua. Det avgrenses av E10 i vest og fv116 i øst. Langdalsåsen på 215 moh. og Durmålstuva på 194 moh. er de høyeste toppene i sør, og i nord rager Kollan på 237 moh. over de andre åsryggene. I skogsterrenget er det mange myrer og enkelte vann. Store og Lille Trøsevatnet er de største.

Området er mye brukt både sommer og vinter. Det kjøres opp skiløyper i Trøsemarka fra oktober til mai, if. lokal kilde mellom 30-40 løyper hver dag med utgangspunkt i Skistadion. I Kollan-området nord for fv116 kjøres det også opp et nettverk av løyper. Det finnes O-kart over Kollan.

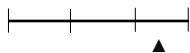
Det er mange som bor inntil friluftsområdet; i sør på Boltås, i øst langs fv116 og i vest på Evenesskjær og langs E10. Det er også brukere fra Harstad-området.

Veiene i området brukes til sykling.

Vestre del av området nord til fv 116 ligger i gul støysone.



### Liten Middels Stor



Verdivurdering: Stor

Utslagsgivende for verdivurderingen er et stort sammenhengende område som brukes til friluftsliv både sommer og vinter av mange.

### Delområde 10. Lille Trøsevatnet

Vannet ligger i skogen øst for kommunesenteret i Skånland. Det er aktiviteter knyttet til fiske og bading om sommeren, og det er satt opp stupetårn. Om vinteren foregår isfiske. Ofoten&Sør Troms Jakttskytterlag arrangerer «Fiskesommer» for barn og unge hvert år. Laget har også bygd en gapahuk ved vannet.

Det går flere stier i skogsområdet. Fv116 går på østsiden av vannet som ligger i gul støy-sone.

### Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for verdivurderingen er et område som brukes av mange til flere aktiviteter.

### Delområde 11, Kjerringhola (Breistrand-Kvitfjellet-Kjerringhola)

Området brukes hele året til tradisjonelt friluftsliv, tur- og skigåing, og er tilgjengelig fra Lavangen og Otterå ved Lavangsfjorden. Her er også skogsveger egnet for sykling. Det går en 5 km lang lysløype gjennom området med utgangspunkt i skistadion på Breistrand. Skistadion er utgangspunkt for skirenn. Evenesrennet er det lengste på 26 km.

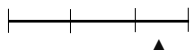
Det knytter seg spesielle opplevelseskvaliteter til to grotter; Kjerringhola og Resshallaren. Grottene besøkes av mange fra regionen og fra andre kanter av landet. Det organiseres turer til grottene.

Området tangerer inn til gul støysone.



Figur 5-10. Utgangspunkt for løypene ved Breistrand.

**Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Stor

Utslagsgivende for verdivurderingen er et friluftsområde som har spesielle opplevelseskvaliteter og aktiviteter. Området er attraktivt nasjonalt ift. grotter.

**Delområde 12. Langvatnet**

Vannet benyttes hele året ifm. fiske etter røye, laks og ål. Brukerne er lokale fra Evenes og Skånland kommuner. Området er også et viktig raste- og beiteområde for vannfugl og besøkes av fuglekikkere. Det er planer for økt bruk av vannet både med bedre tilgjengelighet (også for funksjonshemmede) og tilrettelegging for fiske, fuglekikking og bruk av vannet blant annet med rydding i vegetasjonen. Vannet ligger i rød og gul støysone.

**Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for verdivurderingen er et større sammenhengende område som brukes til friluftsliv. Området har potensial for mer bruk.

### **Delområde 13. Svartvatnet**

Vannet ligger mellom Molund og Nordre og Søre Svartvatnet hvor det er gårds- og boligbebyggelse. Vannet benyttes til fising, og det er tilrettelagt for opphold på østsiden. Fra Molund går det flere stier gjennom skogen og over mot Svartvatnet. I området finnes en gapahuk. Det går også stier sørover til Tomashaugen.



*Figur 5-11. Klar beskjed fra grunneierne – kjøp fiskekort.*

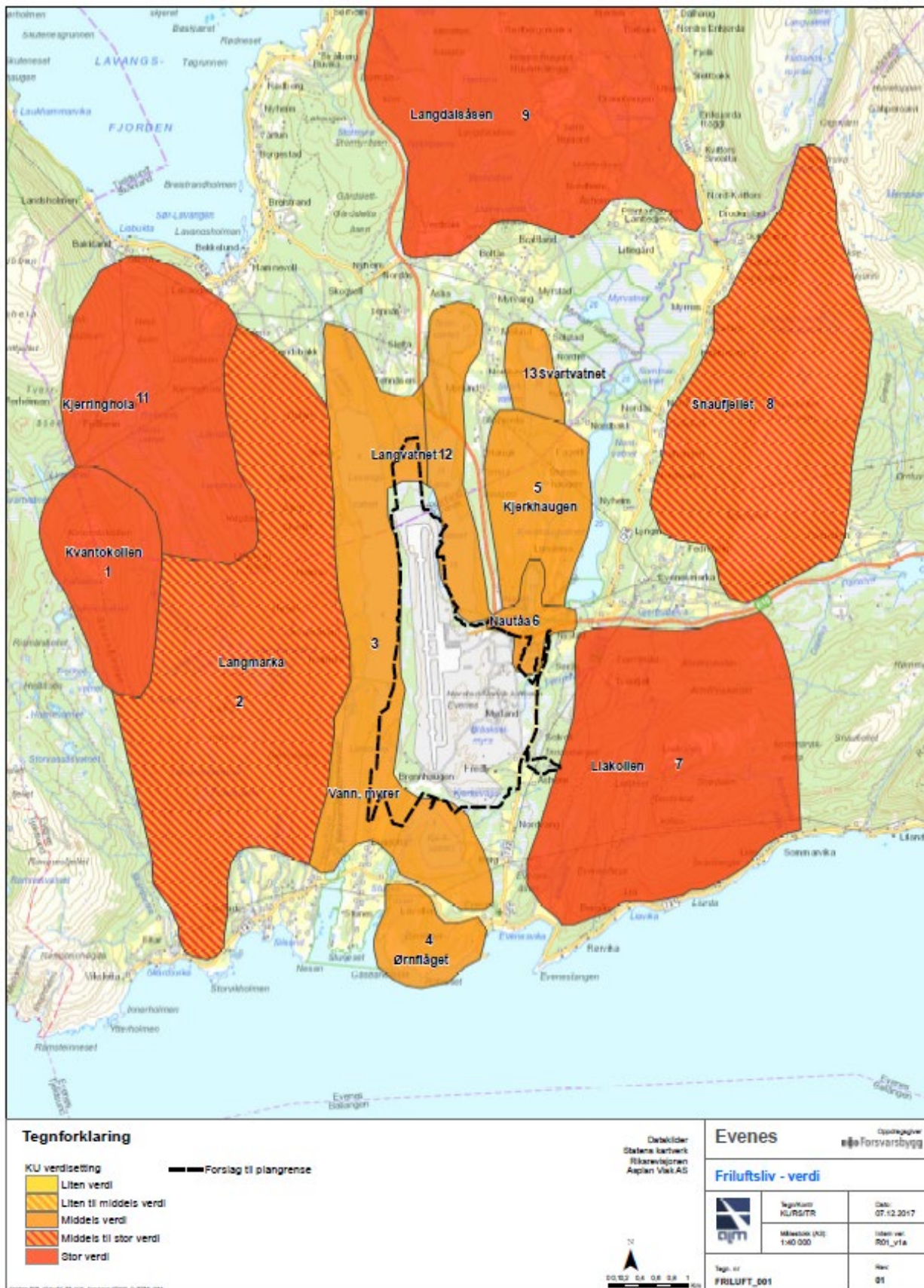
**Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Middels

Utslagsgivende for verdivurderingen er et område som brukes til rekreasjon.

### 5.2.3. Verdikart for friluftsliv





Figur 5-12. Kartene viser delområdene med verdipurvering.



### **5.3. Nærmiljøet i plan- og influensområdet, områdebeskrivelse og verdivurdering.**

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 småbåtbrygger og sandstrender i enkelte lune vikar. 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. Fremtidige støyberegninger vist på støysonekart er utgangspunkt for avgrensning av influensområdet.

### **5.4. Delområder og verdi**

Plan- og influensområdet kan deles inn i 14 nærmiljøområder som beskrives fra vest mot øst. 9 områder ligger i Evenes kommune og 5 områder ligger i Skånland kommune. Delområdene med verdi er vist på verdikartet på s. 54.

#### **Evenes kommune**

Boligområder:

Delområde 1. Tårstad/Stunes, gårdsbruk og boliger.

Delområde 2. Evenesmarka, gårdsbruk og boliger

Delområde 3. Spredte boliger langs Lavangsvatnet

Delområde 4. Lundemo

Delområde 5. Spredte boliger langs Evenesveien

Nærmiljøområder:

Delområde 6. Småbåthavn Tårstad

Delområde 7. Evenesvika, badestrand og brygge (statlig sikret friluftsområde) + campingplass + kirke og Evenestangen (skulpturlandskap Nordland)

Delområde 8. Moan, gokart/bilkross, grendahus, fotballbane, utgangspunkt for tur

Delområde 9. Gallogeiddi (Samisk friluftsmuseum. Årlig festival i juli/august).

#### **Skånland kommune**

Boligområder:

Delområde 10. Tennås

Delområde 11. Spredte boliger langs Lavangsvatnet

Delområde 12. Boltås/Molund

Delområde 13. Strandsonen Lavangsfjordenen

Nærmiljøområder:

Delområde 14. Breistrand med utgangspunkt for lysløype, samfunnshus og ballbinge.

### 5.2.2 5.4.1 Evenes kommune

#### **Delområde 1, Tårstad/Stunes.** Boligområde

Jordbruksområde med dyrka mark, spredte gårdstun og enkelte bolighus ligger vakkert til i landskapet og vender ut mot Ofotfjorden. Strandsonen består av berg og langgrunne sandstrender. Nærheten til fjorden er en viktig kvalitet. Ved krysset Tårstadveien/ Kalslettveien ligger et Samfunnshus med noen lekeapparater i tilknytning til utearealet. Området på østsiden av Tårstadosen ligger i gul støysone.



Figur 5-13. Det er flere boliger og gårdshus langs fv 721 som følger fjorden. Her boliger på Osvoll som ligger på et lite høydedrag.

#### **Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Middels verdi

Utslagsgivende for vurderingen er et vanlig boligområdet. Nærheten til fjorden og Samfunnshuset trekker opp verdien.

#### **Delområde 2, Evenesmarka.** Boligområde

I Evenesmarka ligger gårdstun og bolighus langs Evenesmarkveien. Et vakkert jordbrukslandskap omgir boligene, og det ligger en liten ballbane i starten av veien. Ellers er her ingen nærmiljøfunksjoner. Evenesmarka ligger utenfor gul støysone.



Figur 5-14. Ved ballbingen er en liten samlingsplass. I bakgrunnen sees Liafjellet.

#### Liten Middels Stor



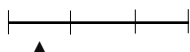
Verdivurdering: Middels verdi

Utslagsgivende for vurderingen er et vanlig boligområde. Et tiltalende jordbrukslandskap trekker opp verdien.

#### **Delområde 3, spredte boliger langs Lavangsvatnet.** Boligområde

På vestsiden av vannet ligger enkelte spredte småbruk/bolighus. Boligene ligger på grensen mellom rød og gul støysone.

#### Liten Middels Stor



Verdivurdering: Liten verdi

Utslagsgivende for vurderingen er den lave tettheten av boliger og ingen nærmiljøfunksjoner.

#### **Delområde 4, Lundemo.** Boligområde

Mellom Nautåvatnet og Kjerkhaugvatnet ligger tre gårdsbruk med dyrka mark og skogteiger. Området ligger for seg selv på høyden mellom vannene. Området ligger i gul støysone.



**Liten Middels Stor**



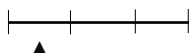
Verdivurdering: Liten til middels verdi

Utslagsgivende for vurderingen er den lave tettheten av boliger men et tiltalende jordbrukslandskap.

**Delområde 5, spredte boliger langs Evenesveien.** Boligområde

Evenesveien går på østsiden av flystasjonen sørover mot Evenes. Langs veien ligger spredte bolighus. Strekningen er myrlendt, og veien går i nord nær den militære flystasjonen. Nordre del av området ligger på grensen mellom rød og gul støysone mens den søndre delen ligger i gul støysone.

**Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Liten verdi

Utslagsgivende for vurderingen er den lave tettheten av boliger og nærheten til flystasjonen.

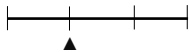
**Delområde 6, småbåthavn Tårstad.** Offentlig/felles møtested

Småbåthavnen ligger vest i jordbrukslandskapet på Tårstad i en langgrunn vik. Moloer omgir havnen mot sør og øst. Her er område for båtopplag og et lite servicebygg.



*Figur 5-15. Småbåthavnen ligger lunt til bak moloen. Servicebygget sees inn mot vegetasjonen.*

### Liten Middels Stor



Verdivurdering: Liten til middels verdi

Utslagsgivende for vurderingen er en liten brukergruppe.

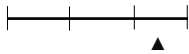
### Delområde 7, Evenesvika. Offentlig/felles møtested og andre uteområder

I strandsonen langs Ofotfjorden ligger Evenesvika badestrand som er et statlig sikret friluftsområde. Både innbyggere i kommunen, nabokommunene og turister trekkes til den lange sandstranden med turkist vann. Like ved badestranden ligger en småbåthavn skjermet av molo. Lenger vest finnes en campingplass og Evenes kirke. På Evenestangen like øst for badestranden finnes et kulturminne fra krigen og skulpturen «Steinhuset» som representerer kommunen i skulpturlandskap Nordland. Kirken ligger innenfor rød støysone og strandsonen frem til Evenestangen ligger i gul støysone.



Figur 5-16. Øverst: Den langgrunne Evenesvika en tidlig morgen. Under: Området ved Evenes kirke.

**Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Stor

Utslagsgivende for vurderingen er flere identitetsskapende elementer og uteområder med ulike funksjoner som brukes av mange.

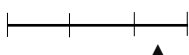
**Delområde 8. Moan.** Offentlig/felles møtested og friluftsområde

Ved Moan starter tursti mot Liakollen. Turstien er på en lengre strekning lyssatt og kan benytte som lysløype om vinteren. Det går også bomvei opp til radaren på toppen av kollen. Her er også ulike aktiviteter knyttet til bilkrossbane, fotballbane og grendehus.



Figur 5-17. Fotballbanen og grendehus.

**Liten Middels Stor**



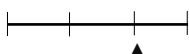
Verdivurdering: Stor

Utslagsgivende for vurderingen er uteområder med ulike funksjoner som brukes av mange.

**Delområde 9. Gallogeiddi.** Identitetsskapende område

Gallogeiddi er det samiske friluftsmuseet i Evenes. Gården ligger oppunder fjellet med vid utsikt. Den første faste bosettelsen er tilbake fra 1700-tallet da en reindriftsfamilie slo seg ned her. I tilknytning til museet går en 2 km lang kultursti. I naturbasen er området definert som et særlig kvalitetsområde som er svært viktig.

**Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Middels til stor

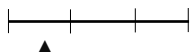
Utslagsgivende for vurderingen er et område som definerer stedets identitet.

#### **5.4.2. Skånland kommune**

##### **Delområde 10, Tennås.** Boligområde

Nord for flyplassen ligger et skogsområde med spredte småbruk og bolighus. Det er langt mellom husene og ingen felles funksjoner. Området ligger delvis i rød og gul støysone.

##### **Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Liten verdi

Utslagsgivende for vurderingen er få hus og manglende felles oppholdsareal og nærmiljøfunksjoner.

##### **Delområde 11, spredte boliger langs Lavangsvatnet.** Boligområde

På vestsiden av vannet ligger enkelte spredte småbruk/bolighus ved Storlia og Landsbakk. Nærheten til Lavangsvatnet er en kvalitet ved Storlia. Boligene ligger i gul støysone.

##### **Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Liten til middels verdi

Utslagsgivende for vurderingen er den lave tettheten av boliger og ingen nærmiljøfunksjoner.

##### **Delområde 12, Boltås/Molund.** Boligområde

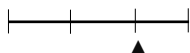
Gårdsbruk og bolighus ligger høyt og fritt i jordbrukslandskapet på Boltås. Herfra er det utsikt til flyplassen og over hele dalen mot sør. Det går turstier nordover i skogen til Boltåstua. ETS (Evenes, Tjeldsund, Skånland) kulturskole holder til på Boltås i den gamle skolebygningen.

Molund ligger litt lavere mellom Tennvatnet og Svartvatnet og her er det flest bolighus. Kontakten med Tennvatnet er en kvalitet. Området ligger i gul støysone. Det finnes ingen nærmiljøfunksjoner i området.



Figur 5-18. Mindre klynger med hus ligger langs Boltåsveien.

**Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Middels til stor verdi

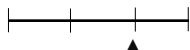
Utslagsgivende for vurderingen er den lave tettheten av boliger men i attraktive omgivelser.

**Delområde 13. Strandsonen langs Lavangsfjordenen og Evenskjær.** Boligområde langs fv 824 med utsikt over fjorden, ligger en rekke med bolighus. Ved Breistrand ligger også et boligfelt på Breistrandhøgda. Nord for bukten Trøsen og opp mot Evenskjær blir det flere gårdsbruk. Med friluftsområder i øst, fjorden i vest og nærhet til kommunesenteret med skole, handel og service, har boligene fine omgivelser. Strandsonen ved Trøsen ligger innenfor gul støysone.



Figur 5-19. Naust i fjæra ved Breistrand. I bakgrunnen boligbebyggelsen langs fv 824.

#### Liten Middels Stor



Verdivurdering: Middels til stor verdi

Utslagsgivende for vurderingen er nærhet til nærmiljøfunksjoner og attraktive friluftaktiviteter og -områder.

#### **Delområde 14. Breistrand.** Offentlige/felles møtested

Ved Breistrand er det skistadion med utgangspunkt for lysløype som går sørover i Langmarka. Det er mange både fra Evenes og Skånland som benytter skiløypene. Her ligger også ungdomshus og ballbinge.



*Figur 5-20. I bygningen holder ungdomsklubben til. Det er også andre aktiviteter knyttet til bygningen.*

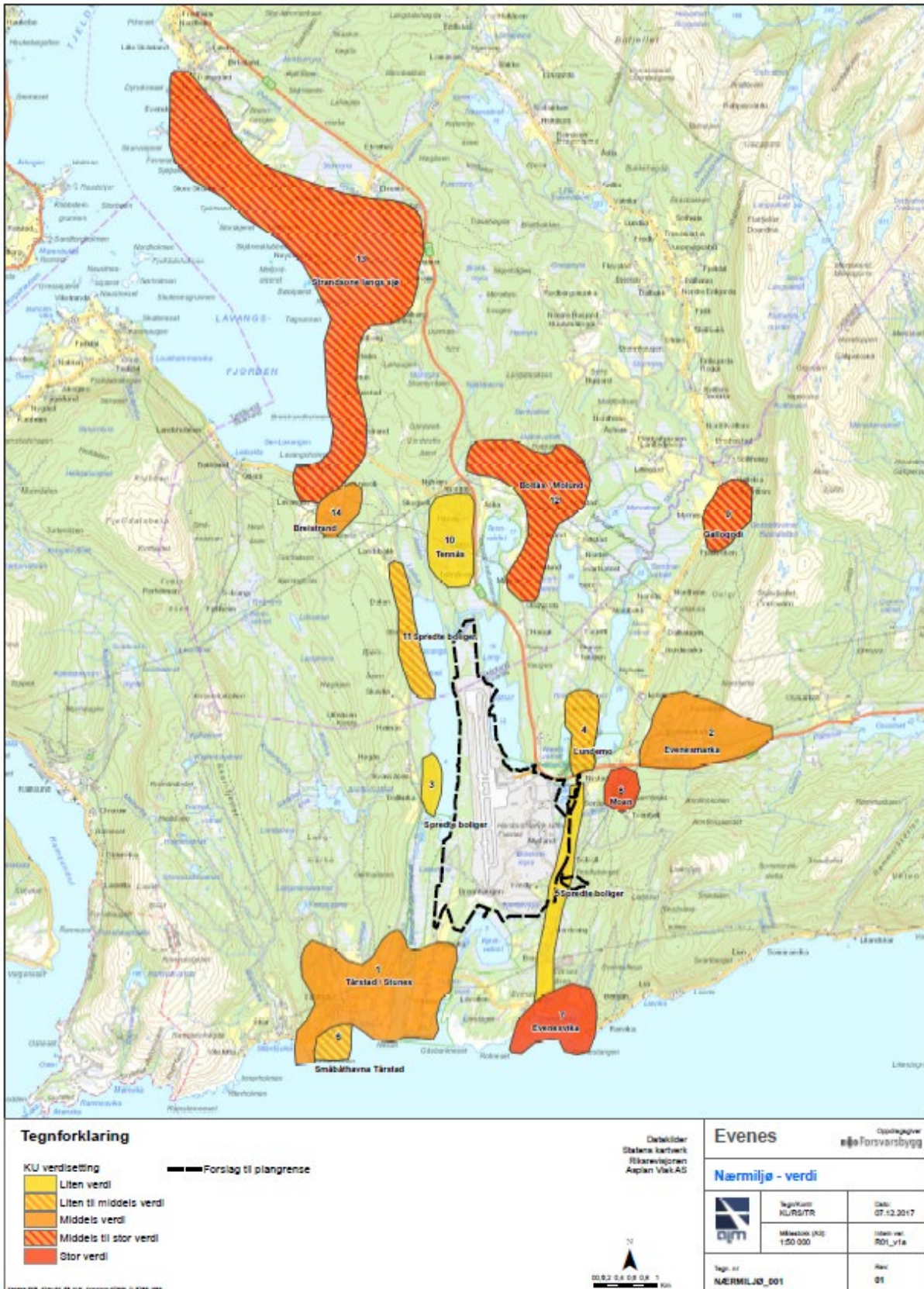
**Liten Middels Stor**



Verdivurdering: Middels verdi

Utslagsgivende for vurderingen er den lave tettheten av boliger og ingen nærmiljøfunksjoner.

**5.4.3. Temakart**



Figur 5-21. Kartene viser delområdene med verdivurdering.





## 5.5 Omfang og konsekvenser

I utgangspunktet skal metoden i Statens vegvesens håndbok V712 benyttes. Vurdering av påvirkning gjøres i forhold til situasjonen i referansesituasjonen (0-alternativet). Ingen endring utgjør 0-punktet på skalaen over virkninger. Tiltakets påvirkning måles etter hvordan det påvirker opplevelseskvalitet, arealendringer, endring i tilgjengelighet, endring i bruk og endring i lydbilde.

For Evenes og Skånland kommuner medfører tiltaket ingen fysiske inngrep, og den viktigste virkningen er endring i lydbildet. Håndbok V712 bruker gradene «ødelagt», «forringet» og «noe forringet» der et område påvirkes negativt av støy. Siste utgave av håndboken har tilsvarende gradering med følgende beskrivelse av omfanget ved endret lydbilde. Dette er egnet til å bedømme omfanget bedre:

- Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplage: området blir uegnet til det eller de formål det tidligere har vært benyttet til.
- Området får et kvalitativt mye dårligere lydbilde: området får en betydelig økt støybelastning som medfører redusert bruk – det er for eksempel vanskelig å føre en samtale i et område som blir brukt til friluftsliv/by- og bygdlev.
- Området får noe dårligere lydbilde: nytt lydbilde oppleves som forstyrrende.
- Området får et bedre lydbilde: området får merkbart mindre trafikkstøy (dvs. lavere lydnivåer), eventuelt fjernes støykilden totalt, og det blir en stor forbedring.

Omfanget av endring i lydbildet skal relateres til lydbilde og bruksområde på den aktuelle lokaliteten i referansesituasjonen (0-alternativet).

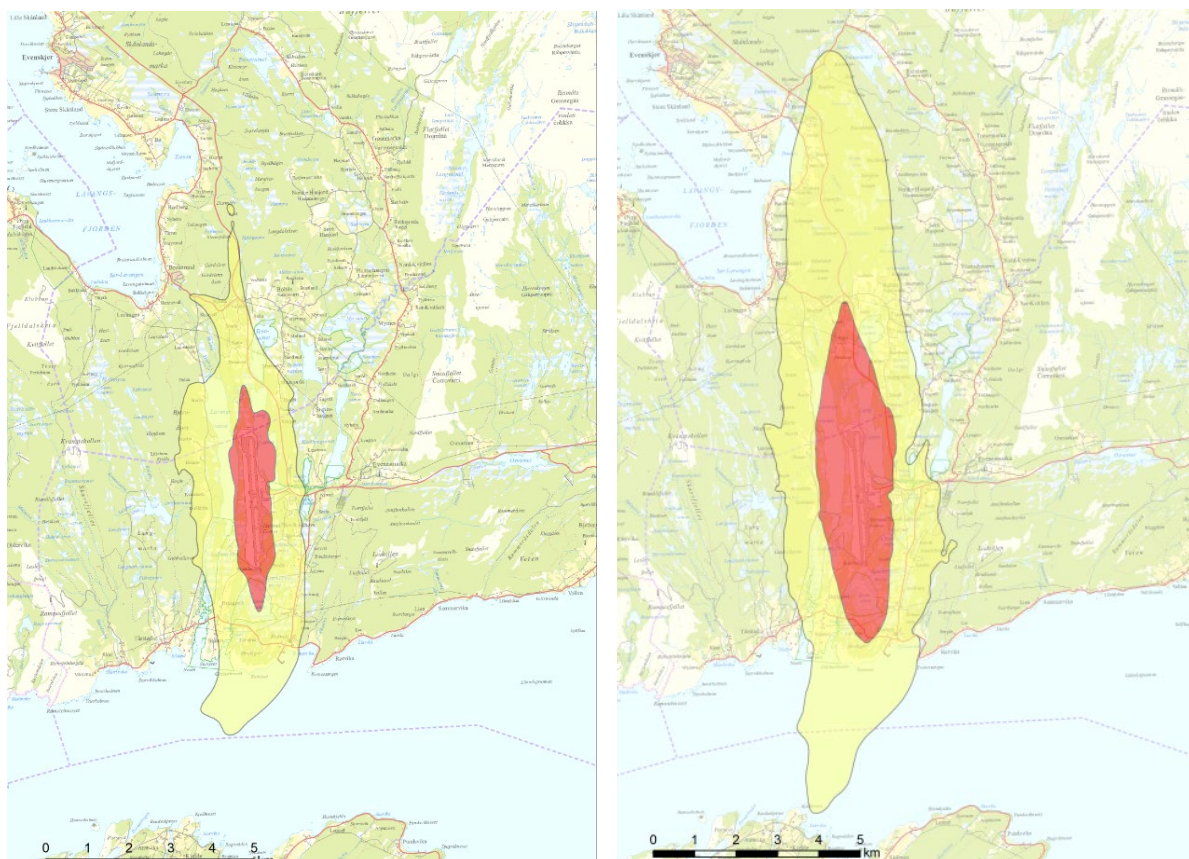
Støykartene på neste side illustrerer hvordan gjennomsnittlig støynivå (ekvivalent døgnnivå) endres i områdene rundt Evenes flystasjon. I figur 5-22 vises 0-alternativet og den nye gjennomsnittssituasjonen med rød og gul støysone. Det er særlig i området nord for rullebanen og godt inn i Skånland kommune at lydbildet endres. I enkelte deler av området her kan lydnivået bli øket med opptil 10 dBA. dvs en opplevd dobling av støynivået. Syd for rullebanen vil det også oppleves en hørbar endring, på 5 – 6 dBA. Vest og øst for rullebanen blir endringen fra 0-alternativet mindre merkbare.

Endringene skyldes både økt omfang av flyvirksomheten og type flymateriell, og kan i hovedsak beskrives av følgende situasjoner:

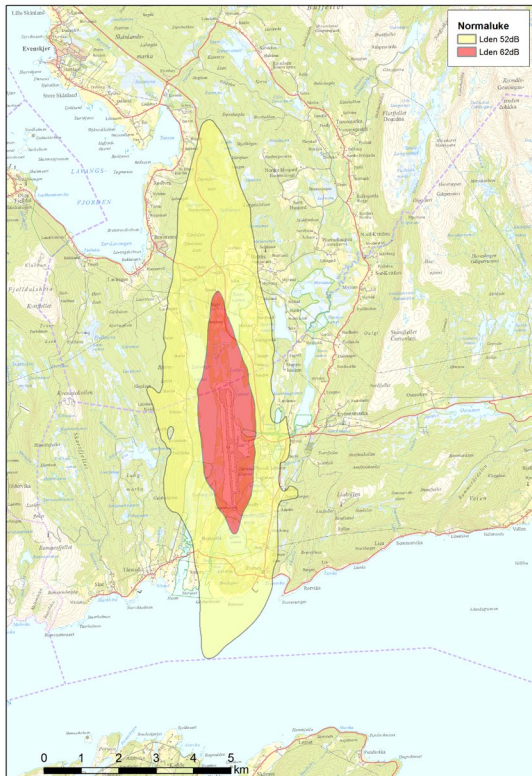
1. 0-situasjonen dvs. referansealternativet med videreføring av dagens aktivitet (kfr. Kap. 3.2).
2. Normaluken (fig 5-23) – dvs. den situasjon en vil oppleve når det ikke er planlagte øvelser. Det nye lydbildet preges da av daglige avganger med sivile rutefly samt MPA med flytype P8A. P8A har et lydbilde tilsvarende vanlige passasjerfly Boeing 737-800. I tillegg opptrer i gjennomsnitt en avgang med 2 samtidige F-35 fly pr uke på QRA-oppdrag. Utenom QRA avgangen blir da lydbildet mye likt 0-alternativet. En vesentlig ulempe blir derfor uforutsigbarheten i tid for QRA-flygingene.
3. Gjennomsnittssituasjonen for hele året inkl. øvingsuker. Planlagte øvelser blir varslet, og kan foregå ca 2 ganger pr år med ca 2 uker hver gang. De ca 4 øvingsukene pr. år (inntil 4 uker pr. år) bidrar i vesentlig grad til at støysonene utvides såpass mye.

Økning i gjennomsnittlig (ekvivalent) lydnivå gjenspeiler ikke økningen i antall flybevegelser, men skyldes primært at hver enkelt avgang med jagerfly av type F-35 medfører betydelig høyere lydnivå enn avgang med øvrige flytyper. Selv få avganger med jagerfly vil medføre økt utbredelse av støysonene sammenliknet med til 0-situasjonen.

For de fleste av de berørte delområder for friluftsliv vil derfor endringen i lydbilde dreie seg om «nytt lydbilde oppleves som noe forstyrrende» -dvs noe forringet i forhold til 0-alternativet. Områdene rett nord for rullebanen blir likevel mye berørt av høye nivåer ved avgang, og ikke minst øvingsukene kan prege situasjonen så vidt mye at de blir nærmere situasjonen «området får en betydelig økt støybelastning som medfører redusert bruk» - dvs. forringet i forhold til 0-alternativet. Imidlertid er dette ikke en permanent situasjon, den opptrer kun i de aktuelle øvingsukene.



*Figur 5-22. Figuren til venstre viser 0-situasjonen dvs. referansealternativ. Figuren til høyre viser gjennomsnittssituasjonen for hele året inklusiv øvingsukene.*



Støyberegningene viser en vesentlig utvidelse av støysonene mellom de to situasjonene. Det er særlig øvingsukene med jagerfly som medfører denne endringen. Støykotene er langstrakte og smale, og strekker seg fra et godt stykke ut i Ofotfjorden og nordover til Evenskjer. Flere av friluftsområdene og nærmiljøene vil falle innenfor rød og gul støysone.

Figur 5-23 Støysituasjonen i "Normaluken" – dvs. uten planlagte øvelser med jagerfly.

Tabell 5-1. Grenseverdier for gul og rød støysone.

Støykilde	Støysone					
	Gul sone			Rød sone		
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdager og søndager/helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdager og søndager/helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07
Vei	Lden 55 dB		LSAF 70 dB	Lden 65 dB		LSAF 85 dB
Flyplass	Lden 52 dB		LSAS 80 dB	Lden 62 dB		LSAS 90 dB

### 5.5.1. Delområdene for friluftsliv

Ingen av friluftsområdene vil bli varig ødelagt pga. ca 4 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 tilleggstryen er tidsbegrenset og varslet er ikke områdene ødelagt noe særlig 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. Det er likevel viktig at øvelser varsles.



Definisjon av konsekvens for friluftsliv i rød sone.

Området vil bli forringet til de formål det benyttes til 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 og bli som i dag.

Delområder som vil ligge i rød støysone er:

**Delområde 3 Vann, myrer og vassdrag omkring flyplassen**

**Delområde 12 Langvatnet**

Definisjon av konsekvens for friluftsliv i gul sone. 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:

**Delområde 4 Ørnflåget**

**Delområde 5 Kjerkhaugen**

**Delområde 6 Nautåa**

**Delområde 9 Langdalsåsen/Trøssemarka/Kollan**

**Delområde 13 Svartvatnet**

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

Delområder som vil ligge utenfor støysonene er:

**Delområde 1 Kvanntokollen**

**Delområde 2 Langmarka**

**Delområde 7 Liakollen**

**Delområde 8 Snaufjellet/Evenesmarka**

**Delområde 10 Lille Trøsevatnet**

**Delområde 11 Kjerringhola**

Det er fullt mulig å planlegge aktivitetene i de støypåvirkete områdene da de 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.

### 5.5.2. Delområder for nærmiljø

Tabell 5-2. Antall boliger i gul og rød støysone. Tabellen viser antallet både for situasjonen i 2016 og prognosen for en fremtidig situasjon.

Støysone	Antall boliger		Antall skolebygg		Antall fritidsboliger	
	2016	Prognose	2016	Prognose	2016	Prognose
Gul	13	136 Skånland: 94 Evenes: 42	0	5 Skånland: 5	22	43 Skånland: 22 Evenes: 21
Rød	0	2 Skånland: 1 Evenes: 1	0	0	0	11 Skånland: 6 Evenes: 5

De 5 skolebygningene i gul støysone som ligger i Skånland kommune er alle tilknyttet Folkehøgskolen i Nordnorge. Enkelte av disse kan inneholde internat. Lydnivået ved disse skolebygningene ligger helt i nedre grense for gul sone. Det er ikke registrert hverken barnehager eller helsebygg innenfor de beregnede støysonene.

Alle bygninger med støyfølsomt bruksformål som har beregnet lydnivå over grenseverdier på fasaden, vil bli nærmere utredet i senere faser av prosjektet.

Prognosene for støysonene er sårbare for ev. endringer av forhold knyttet til aktiviteten med jagerfly. Det er imidlertid ikke forventet vesentlige endringer, men bygninger liggende like over eller like under anbefalte grenseverdier vil kunne endre status fra å ha lydnivå over eller under grenseverdi. Dette vil da ha betydning for om de skal utredes videre eller ikke. Endringer som nevnt ovenfor vil være klarlagt, og retningslinjer for håndtering av støyproblematikk vil være fastlagt (eventuelt ved reguleringsbestemmelser) innen prosjektet i senere faser starter vurdering av lokale lydisolasjonstiltak.

#### Delområdene

Vurderingene knytter seg til uteområder og gjelder ikke selve boligen/huset. Ingen av nærmiljøområdene vil bli varig ødelagt pga. ca 4 uker med øving i året

Beskrivelser av omfang og konsekvens (kap. 5.5) og delområdene (kap. 5.5.1) under friluftsområder gjelder også for nærmiljøområder.

Delområder som vil ligge i rød støysone er:

**Delområde 3 spredte boliger langs Lavangsvatnet**

**Delområde 10 Tennås**

**Delområde 11 spredte boliger langs Lavangsvatnet**

Delområder som vil ligge i gul støysone er:

**Delområde 1 Tårstad/Stunes**

**Delområde 4 Lundemo**

**Delområde 5 spredte boliger langs Evenesveien**

**Delområde 7 Evenesvika**

**Delområde 12 Boltås/Molund**

**Delområde 13 Strandsonen langs Lavangsfjorden og Evenskjær**

**Delområde 14 Breistrand**

Delområder som vil ligge utenfor støysonene er:

**Delområde 2 Evenesmarka**



**Delområde 6 småbåthavn Tårstad**

**Delområde 8 Moan**

**Delområde 9 Gallogeiddi**

## **5.6. Konsekvenser i anleggsperioden og avbøtende tiltak**

Konsekvenser i anleggsfasen kan knytte seg til anleggsvirksomhet, transport og deponering av masser med mulige støy- og støvplager. Det meste av masseforflytning vil skje innenfor flystasjonens arealer. Transportøkning på offentlig veg vil derved være mest knyttet til materielltransport og vareleveranser, og bare utgjøre en liten trafikkøkning på offentlig veg. Da dette er av midlertidig karakter er det 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.



## **6 OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER**

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



## **7 REFERANSER OG KILDER**

Forsvarsbygg, 2017. Planprogram for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn

Statens vegvesens håndbok V712

Miljødirektoratet. Naturbase

Forsvarsbygg. Temarapport støy. 16.02.201



