

# OMRÅDEREGULERING RØRVIK LUFTHAVN, RYUM

**Forslagsstiller:**



Vikna kommune

**Konsulent:**

tegn\_3



20.3.2015, rev 30.4.2015

<b>INNHold</b>	
<b>1. PLANPROSESS</b>	<b>3</b>
Innledning	3
Endringer siden offentlig ettersyn	3
Hensikten med planen	4
Vurdering av krav om konsekvensutredning	5
Berørte grunneiere	6
Saksgang hittil	6
Innspill ved kunngjøring og varsling av oppstart	7
Innspill ved offentlig ettersyn	9
<b>2. PLANSTATUS</b>	<b>15</b>
Overordnede planer og føringer	15
Kommuneplan for Vikna kommune, kommuneplanens arealdel	16
Gjeldende reguleringsplaner	17
Tilgrensende detaljplaner	19
Tidligere vedtak relevant for reguleringsplanen	19
<b>3. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET</b>	<b>20</b>
Lokalisering	20
Arealbruk	20
Landskap, terreng- og grunnforhold	20
Biologisk mangfold	21
Trafikkforhold	22
Eksisterende bygg og anlegg	23
Energiforsyning	24
Miljøforhold	24
<b>4. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET</b>	<b>27</b>
Målet med planen	27
Arealbruk	27
Landskap, terreng- og grunnforhold	28
Bestemmelsesområde	28
Trafikkforhold	29
Områder for flytrafikk innenfor arealformål Lufthavn (SL)	30
Restriksjoner	31
Teknisk infrastruktur	32
Geotekniske forhold	32
Universell utforming	33
Eiendomsforhold	33
<b>5. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET</b>	<b>34</b>
Konsekvenser i forhold til overordnede planer og mål	34
Natur og miljø	34
Samfunnsmessige konsekvenser	35
ROS-analyse	37
<b>8. LISTE OVER INNSENDT MATERIALE 34</b>	<b>39</b>

# 1. PLANPROSESS

## Innledning

Planforslaget er innsendt av tegn\_3, på vegne av Ytre Namdal Regionråd - Kystgruppen.

Forslagsstiller og Vikna kommune ønsket at planforslag med utvidelse av rullebanen for Rørvik lufthavn Ryum ble lagt ut til offentlig ettersyn, til tross for klare usikkerhetsmomenter. Dette gjaldt særlig høyderestriksjoner og støysoner.

I etterkant av offentlig ettersyn har det kommet tilbakemeldinger på flere av usikkerhetsmomentene, i tillegg til nye utredningstemaer. ROS-analyse, plankart og reguleringsbestemmelser er justert som følge av bemerkningene.

## Endringer siden offentlig ettersyn

Med referanse til Vikna Kommunes Hovedutvalg for Plan og Utvikling sin behandling og vedtak i sak PS 80/13, datert 30.10.2013, er det foretatt følgende endringer i planforslaget siden offentlig ettersyn:

Uttalelse fra Statens Vegvesen region midt:

- Sikttrakanter er tegnet inn i plankart.

Uttalelse fra Avinor AS:

- Hinderflater (høyderestriksjonene) er oppdatert og markert som hensynssoner som beskrevet av Avinor.
- Faresonen (H370) rundt høyspentkablene fjernes fra plankartet, da bestemmelser kun skal angis i den grad de er nødvendige jf. § 12-7.
- Bestemmelse 3.1.1. er slettet, ellers ville årstallet blitt rettet.
- Oppdaterte flystøysoner med aktuell baneforlengelse i 2021, som mottatt av Avinor den 30.06.2014, er tatt inn i plankartet.

Uttalelse fra Fylkesmannen i Nord-Trøndelag med betinget innsigelse:

- Det er foretatt marinbiologisk undersøkelse av NIVA datert 24.06.2014, rapporten ligger vedlagt.
- Linjer er oppdatert i henhold til SOSI-standard.
- Byggegrense mot sjø er tegnet inn.
- Bestemmelsen §§ 2.2 andre ledd, 2.7, 2.8, 4.1 og 6.5.1 er endret, slik at det ikke angis bestemmelser for saksbehandling. Vi viser til kommunal samordningsplikt, jf pbl § 21-5 og SAK10 § 6-2 m.
- Bestemmelsen §§ 3.1.1, 3,1,2, 6.2 første setning, 6.2 siste setning, 6.3 tredje setning og 6.5.1 er endret slik at de ikke angir rettigheter eller plikter forbundet med arealbruken, Rettighet for tilgang og mulighet for bruk av kjørevegene må dokumenteres eller sikres gjennom tinglyst erklæring.
- Fremtidig nedbør er tatt med i ROS-analyse.

Uttalelse fra Nord-Trøndelag fylkeskommune – Regional utviklingsavdeling med betinget innsigelse:

- De registrerte kulturminner som ligger innenfor planområdet er avsatt med hensynssone og tilknyttede bestemmelser.
- Det er satt krav om avklaring av evt. kulturminner ved tiltak innenfor LNFR-området. Søknader om tiltak må sendes kulturminnemyndighetene til høring.

Uttalelse fra Kystverket Midt-Norge:

- Det er utarbeidet et notat vedrørende lys og lysbruk fra lufthavna. ROS-analysen er oppdatert. Avbøtende tiltak er foreslått.

Uttalelse fra NVE:

- Det er tatt inn en bestemmelse vedrørende geoteknikk, som fastsetter at arbeidet skal skje i henhold til Norconsults rapport og forslag.

Uttalelse fra NTNU, vitenskapsmuseet, seksjon for arkeologi og kulturhistorie:

- Reguleringsbestemmelsen vedrørende automatisk fredede kulturminner er oppdatert til også å omfatte skip, last og – deler som nevnt i kulturminnelovens § 14. NTNU Vitenskapsmuseet er ikke nevnt spesifikt, fordi bestemmelsen også omfatter kulturminner i jorden.

Endringene i planen er ellers et resultat av følgende nye dokumenter:

- Rapport over flystøy ved forlenget rullebane, mottatt 10.02.2014 fra Avinor.
- Rapport om marinbiologisk mangfold fra NIVA
- Notat fra tegn\_3 vedrørende lys og lysbruk fra flyplassen, men tanke på konsekvenser for hurtigbåtleden.

Beregnete flystøysoner som er lagt inn i reguleringsplankartet er basert på OSL-rapporten *Flystøyberegninger for Rørvik lufthavn - Ryum 2011 til 2021*. Ettersom flystøyrapporten ikke er basert spesifikt på denne reguleringsplanen kan det forekomme unøyaktigheter.

Både luftfart og skipsleia er regulert gjennom annet lovverk enn plan- og bygningsloven. Dette gjelder også for lysbruk og innvirkning av dette for flyplassen og skipstrafikken. Disse forholdene er dermed utfordrende å fastsette gjennom reguleringsbestemmelser i henhold til plan- og bygningsloven, og må dermed følges opp av sektormyndigheter i gjennomføringsfasen av prosjektet.

På bakgrunn av disse endringene har det kommet to nye uttalelser:

1. Uttalelse fra Kystverket Midt-Norge, datert 09.01.2015, med følgende bemerkninger:
  - Kystverket kan ikke se at utredningene gir aksept for å kunne godkjenne reguleringsplanen med de konklusjoner som er lagt til grunn i utredninger.
  - Det knyttes nå også en usikkerhet til høyder på fartøy som skal ferdes både i hovedleden sør for Nærøysundbrua samt farvannet og bileia vestover fra Nærøysundet. Det bes om konkretisering av høydebegrensningen på 49,5 m i forhold til HAT (høyeste astronomiske tidevann). Det bes også om å få tilsendt planen med sjøkart som underlagskart for høydebegrensinger påført. Kystverket anser det ikke aktuelt å endre lyktesektorene fra Stamnessjærflua fyrlykt, da dette vil endre/legge ned forskriftsfesta farled, noe som vil kreve konsekvensutredning og endring av farledsforskriften.
  - En utbygging som planen viser, både utfyllinger og lysplassering med mer krever egen tillatelse etter Havne – og farvannsloven. Søknader skal sendes Kystverket til behandling. Dette bør tas inn som reguleringsbestemmelse.
  - Dersom det ved senere gjennomgang av nytt planmaterieell viser seg at mindre endringer er tilstrekkelig, vil det være aktuelt å legge til rekkefølgebestemmelse som sier at anlegget ikke kan igangsettes før nødvendige endringer er utført på navigasjonsinstallasjoner og anlegg i sjø.

2. Uttalelse fra Avinor AS, datert 21.01.2015, med følgende bemerkninger:
- Eksisterende høyderestriksjoner i nord må opprettholdes.
  - Høyderestriksjonene omkring flyplassen må legges inn som hensynssone innenfor hele planens begrensning.
  - Det må være samsvar mellom plankart og bestemmelser hva gjelder formålene veg og lufthavn.
  - Det må foretas en sikkerhetsvurdering av hvilke lufthavnsarealer som må gjerdnes inne, fellesbestemmelsene § 2.1 bør endres.
  - Det må skilles mellom offentlig og privat veg i § 3.1.
  - Det kommenteres på enkelte uklarheter i planbeskrivelsen.

Som følge av disse innspillene er det gjort følgende endringer:

- Det er krevende å imøtekomme Kystverkets krav til detaljering på bakgrunn av foreliggende planer. Det foreslås derfor en rekkefølgebestemmelse som krever at nye anlegg, eller utvidelse av eksisterende anlegg skal godkjennes av Kystverket etter havne- og farvannsloven. Nødvendige endringer av farledsforskriften, navigasjonsinstallasjoner og anlegg i sjø skal være gjennomført før tiltak kan igangsettes.
- Avinors bemerkninger er imøtekommet i reviderte bestemmelser, beskrivelse og reguleringskart.

## Hensikten med planen

De aktuelle tiltakene som Ytre Namdal Regionråd - Kystgruppen har foreslått vil utløse krav til utarbeidelse av en reguleringsplan. tegn\_3 har på vegne av Ytre Namdal Regionråd – Kystgruppen ved Namdalshagen AS fått i oppdrag å utarbeide en reguleringsplan i forbindelse med oppgradering av Rørvik Lufthavn.

Namdalsregionen AS jobber med og for virksomheter i hele Namdalen. Det er et generelt ønske fra Kystgruppen, Vikna kommune og næringslivet i Namdalsregionen at lufthavnen bygges ut slik at den fremstår som attraktiv både for reisende og frakt av gods, herunder eksport av oppdrettsfisk.

Forslag til reguleringsplan er utarbeidet i medhold av plan- og bygningsloven § 12-1, med utgangspunkt i behov for tilrettelegging av areal for fremtidige utvidelser av rullebanen. Reguleringsområdet for banen og påfølgende sikkerhetsområder utvides mot SW og planen legger opp til en evt. flytting av banen inntil 849m SW.

Videre vil planen legge til rette for å oppgradere lufthavnen i samsvar med *Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2*. Den overordnede målsettingen er at Rørvik lufthavn i sin helhet skal framstå som en moderne og attraktiv lufthavn tilpasset aktuell trafikk, kapasitet, funksjonalitet samt tilfredsstillende krav til drift og sikkerhet.

Planen skal ivareta kravene til flyplassdrift og utforming, samtidig med at omkringliggende bruk av området ikke lider unødvendig overlast. Flyplassen skal sikres en hensiktsmessig arealutvidelse med tilhørende sikkerhetsområder. Planen vil hovedsakelig komme i berøring med sjøareal, men også noe areal på land.

Eksisterende bebyggelse (Avinor) utgjør et samlet areal på 2000m<sup>2</sup>. På revidert plankart er det inntegnet område for framtidig bebyggelse. Foreliggende planforslag er en områderegulering og det forutsettes at det på et senere tidspunkt skal utarbeides en

detaljreguleringsplan for framtidig bebyggelse når dette behovet blir aktualisert. Framtidig bebyggelse bør lokaliseres min. 150m fra rullebanens senterlinje. Dette pga. at en da tar høyde for krav til sikkerhets-soner som tilfredsstiller kravene til storflyplass (rullebane over 1199m). Planforslaget gir med dette utviklings-muligheter for en mulig framtidig utvidelse av rullebanen, selv om foreliggende planforslag ikke viser en slik utbygging.

Den nye reguleringsplanen for Rørvik lufthavn vil erstatte gjeldende reguleringsplan for Rørvik lufthavn datert 26.5.2011.

## **Vurdering av krav om konsekvensutredning**

Vikna kommune v/Rådmannen viser i brev av 21.05.2013 til at Avinor nylig har utarbeidet og fått vedtatt ny områderegulering for Rørvik lufthavn. Det ble ikke stilt krav fra kommunen om KU når det gjaldt dette vedtaket. Vikna kommune vurderer at man ved en utvidelse av rullebanen til 1199 meter fortsatt ikke, vurdert ut fra § 4 i KU-forskriften, vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Kommunen forutsetter imidlertid at nødvendige avklaringer i forhold til bl.a. fauna, flora, kulturminner, grunnforhold og støy foretas. Det vises til at man kan benytte tidligere utredninger dersom disse er utfyllende nok.

I hht. plan- og bygningslovens § 4-2 er planforslaget vurdert i forhold til forskrift om konsekvensutredninger. I hht forskriftens § 2, litra f) vedlegg I punkt 31, skal reguleringsplaner som tilrettelegger for etablering av flyplasser med rullebane på 1600 meter alltid konsekvensutredes. I hht vedlegg I punkt 37 gjelder også dette ved utvidelse og endringer som i seg selv overskrider omfangskriteriene. Planforslaget tilrettelegger for utvidelse av rullebanen til 1199 meter og skal i hht forskriftens § 2 ikke konsekvensutredes.

Planforslaget er videre vurdert i hht forskriftens § 3. Forslaget faller inn under omfangskriteriene i vedlegg II punkt 25 og skal dermed vurderes i hht forskriftens § 4.

Det er ikke kjente forhold som tilsier at forslaget kommer i konflikt med forhold, eller er lokalisert i områder, som er nevnt i § 4 litra

- a) vedrørende verdifulle landskap, naturmiljø, kulturminner eller kulturmiljø
- b) vedrørende inngrepsfrie naturområder, truede og prioriterte naturtyper, arter og leveområder
- c) vedrørende friluftsliv og friluftslivsinteresser
- e) vedrørende samiske utmarksnæringer og reindriftsinteresser

Forslaget er ikke vurdert å være i strid med gjeldende rikspolitiske bestemmelser og retningslinjer, jf § 4 litra d).

Forslaget er videre ikke vurdert å medføre risiko eller vesentlige konsekvenser for forhold nevnt i § 4 litra

- h) vedrørende alvorlige ulykker, ras skred og flom
- i) vedrørende befolkningens helse
- j) vedrørende tilgjengelighet til uteområder, bygninger og tjenester
- k) vedrørende miljøvirkninger i andre stater.

Det forholdet som vil ha størst betydning for omgivelsene er en eventuell økning av flystøy, jf. forskriftens § 4 litra g). Det vil bli utarbeidet nye støyberegninger som følge av forslaget og dette forholdet vil bli ivaretatt i reguleringsplanen.

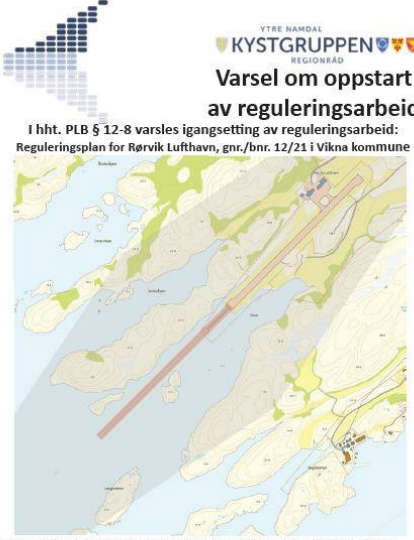
## Berørte grunneiere

Reguleringsplanen berører følgende eiendommer og grunneiere

Gnr/Bnr	Adresse	Navn	Kommentar
13/3	Oslo Oslo Oslo Levanger Trondheim	Grete Susanna Inderberg Torunn Inderberg Turid Inderberg Lars Vodahl Inderberg	Ingen merknader
12/5	Rørvik	Kirsti Dekkerhus	Uttalelse til offentlig ettersyn
12/4	Rørvik	Kjell Arne Østrem	Ingen merknader
12/2	Steinkjer	Lasse Wangsfjord	Ingen merknader

## Saksgang hittil

Igangsatt regulering ble kunngjort i Namdalsavisa og Ytringen. Relevante myndigheter, høringsparter, naboer og gjenboere har blitt varslet om planarbeidet ved brev datert 12.5.2011. Varsling ble gjort i hht. PBL § 12-8 som gjelder oppstart av reguleringsplanarbeid.



**YTRE NAMDAL  
KYSTGRUPPEN  
REGIONRÅD**

**Varsel om oppstart  
av reguleringsarbeid**

I hht. PBL § 12-8 varsles igangsettning av reguleringsarbeid:  
Reguleringsplan for Rørvik Lufthavn, gnr./bnr. 12/21 i Vikna kommune

Planområdet omfatter eksisterende lufthavn med tilhørende anlegg og sikkerhetsområder og er utvidet i hht. eksisterende, vedtatt reguleringsplan. Det vises til ovenstående kartskisse. Det utvidete planområdet omfatter hovedsakelig arealer i sjøen mot sørvest. I tillegg skal det innarbeides større arealer til oppstillingsplass, hangar og andre næringsarealer på vestsiden av eksisterende anlegg.

Hovedformålet med planarbeidet er å regulere nødvendige arealer til en framtidig forlengelse av rullebanen samt tilknyttede næringsarealer.

Spørsmål eller merknader til planarbeidet rettes til:  
Kystgruppen v/Namdalsshagen as, avd. Ottersøy. (prosjektledelse).  
Adr.: Postboks 13, 7940 Ottersøy, eller e-post: bso@namdalsshagen.no.  
Tel.: 913 39 463. Innen: 10. juni 2011.

Kopi av kunngjøringsannonser

## Innspill ved kunngjøring og varsling av oppstart

Navn	Dato
1. Fylkesmannen i Nord-Trøndelag	05.07.2011
2. Statens vegvesen Region midt	01.06.2011
3. Avinor AS	29.08.2011
4. Luftfartstilsynet	11.08.2011

5. Nord-Trøndelag Fylkeskommune	21.06.2011
6. NTE Nett AS	29.06.2011
7. Sametinget	26.05.2011
8. Reindriftsforvaltningen Nord-Trøndelag	18.05.2011

<b>Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, brev datert 05.07.2011</b>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Landbruksavdelingen har ingen merknader</li> <li>- Miljøvern avdelingen uttaler at det vil være viktig å ta hensyn til eventuelle miljøkvaliteter i området. Med henvisning til NML uttaler de at det vil være behov for marinbiologiske registreringer i området.</li> <li>- Kommunalavdelingen forutsetter at det utarbeides en ROS-analyse. De peker spesielt på fare for storflom og hensyn til havstingingsnivå.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marinbiologiske registreringer utført av NIVA, datert 24.06.2014.</li> <li>- Det er utarbeidet en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som del av planforslaget, og som følger saken som vedlegg.</li> </ul>
<b>Statens vegvesen Region Midt., brev datert 01.06.2011</b>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planen innebærer ikke endring i forhold knyttet til fylkesvei og/eller trafikksikkerhet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uttalelse tas til orientering.</li> </ul>
<b>Avinor, brev datert 29.8.2011</b>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forutsetter at prosjektet har foretatt en operativ analyse som viser at det er gjennomførbart og innhentet nødvendige avklaringer fra Luftfartstilsynet.</li> <li>- Ønsker regulering til generelt arealformål lufthavn (2030) uten nærmere angitte underformål for å skape en fleksibel plan.</li> <li>- Anbefaler at betegnelsen 1199 meters rullebane brukes i videre arbeid.</li> <li>- Reguleringen må omfatte nødvendig sikkerhetsområde iht. BSL E 3-2.</li> <li>- Det må gjennomføres risikoanalyse av terrenget på vestsiden av baneforlengelsen.</li> <li>- Det anbefales at hele landtungen på vestsiden reguleres til luftfartsformål.</li> <li>- Det må reguleres inn nok lufthavnsareal for sikkerhetsområder, båtutsett og</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Luftfartstilsynet har uttalt seg i forbindelse med oppstart av planarbeidet, og det forutsettes at nødvendige avklaringer innhentes i det videre planarbeidet.</li> <li>- Uttalelse tas til etterretning og formål lufthavn (2030) benyttes i det videre planarbeidet.</li> <li>- Uttalelse tas til orientering.</li> <li>- Sikkerhetsområder er regulert.</li> <li>- Norconsult har utført grunnundersøkelsen i forbindelse med baneforlengelse og fylling. Det vises til konklusjoner i rapporten. Det er utarbeidet en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som del av planforslaget, som følger saken som vedlegg</li> <li>- Området er vist på plankart</li> </ul>



<p>plassering av innflygningslys, samt reguleres inn restriksjonsområde rundt innflygningslysene.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vurdere parkering for ansatte og reisende.</li> <li>- Det må tas hensyn til at flyoppstilling ikke kommer i konflikt med sideflaten på vestsiden av rullebanen.</li> <li>- Hinderflater må visualiseres</li> <li>- Planen må vise hvilke eiendommer som berøres av arealbruken og høyderestriksjonen for eksempel ved en eiendomsoversikt.</li> <li>- Flystøysoner skal legges inn i planen.</li> <li>- Det forutsettes at biologisk mangfold innenfor planområdet kartlegges</li> <li>- En fullstendig ROS-analyse må utarbeides</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ansatt- og besøksparkering inkluderes i bestemmelsesområdet innen formål Lufthavn.</li> <li>- Restriksjoner for sideflatene er sikret i bestemmelser og kart.</li> <li>- Hinderflater er visualisert</li> <li>- Se tabell side 31</li> <li>- Flystøysoner er lagt inn i plankartet.</li> <li>- Biologisk mangfold er kartlagt</li> <li>- Det er utarbeidet en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse som en del av planforslaget, se vedlegg.</li> </ul>
---	--

**Luffartstilsynet, brev datert 11.8.2011**

Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utvidelse av rullebanen vil kreve ny konsesjonsbehandling. Nødvendig dokumentasjon er beskrevet.</li> <li>- Behov for å søke om endring av teknisk/operativ godkjenning.</li> <li>- Dersom utvidelsen medfører endring i hindersituasjonen vil det være krav om gjennomføring av ny risikoanalyse.</li> </ul>	<p>Uttalelse tas til orientering.</p> <p>Relaters til ny konsesjonssøknad når dette blir aktualisert.</p> <p>Relateres til ny konsesjonssøknad når dette blir aktualisert.</p>

**Nord-Trøndelag Fylkeskommune, brev datert 21.6.2011**

Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forutsatt finansiering er en forlengelse av Rørvik flyplass i samsvar med regionale planer.</li> <li>- Det må påregnes en del utredningskrav etter pbl kap.4. Dette vil trolig gjøres mest effektivt gjennom et planprogram. God dialog med Avinor er viktig.</li> <li>- Det er tidligere ikke påvist kulturminner i området for massetak for utvidelsen av</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uttalelse tas til orientering</li> <li>- Planen er vurdert til å ikke være utredningspliktig, jf. kap. "Vurdering av krav om konsekvensutredning".</li> <li>- Følges opp i videre arbeid i planen.</li> </ul>

rullebanen. Kjente kulturminner må legges i hensynssoner. Dyrket mark innenfor planområdet kan måtte sjaktes etter kml. § 8.4	
<b>NTE Nett AS</b> , brev datert 29.6.2011	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Viser til tidligere møte ang flytting av nettstasjon og tilpassing av nytt behov.</li> <li>- Legger ved skisse av eksisterende nettanlegg samt møtereferat og tegninger ang. flytting.</li> <li>- Ny plassering bør synliggjøres i planarbeidet.</li> </ul>	- Ny nettstasjon vil bli regulert i plankartet.
<b>Sametinget</b> , brev datert 26.5.2011	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet i følge kml. § 4.</li> <li>- Omsøkte baneforlengelse er ikke i konflikt med samiske kulturminner</li> <li>- Evt. funn av kulturminner må meldes Sametinget umiddelbart og arbeidet må stanses.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uttalelse tas til orientering</li> <li>- Framgangsmåte ved evt. funn sikres i bestemmelser</li> </ul>
<b>Reindriftsforvaltningen Nord-Trøndelag</b> , brev datert 18.5.2011	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
- Omsøkte baneforlengelse berører ikke reindrifftsinteresser	- Uttalelse tas til orientering

## Offentlig ettersyn

Planforslaget ble lagt til offentlig ettersyn, til tross for mangler med tanke på flystøysoner og høyderestriksjoner, i samsvar med pbl § 12-10. Høringen ble kunngjort på kommunens hjemmesider og grunneiere som er direkte berørt ble underrettet ved brev. Frist for høring var 30. august 2013.

Navn	Dato
1. Reindriftsforvaltningen Nord-Trøndelag	31.07.2013
2. Jordbrukssjefen i Vikna kommune	17.07.2013
3. Sametinget	07.08.2013
4. Statens vegvesen, Region Midt	11.07.2013
5. Kirsti Dekkerhus	21.08.2013
6. Nord-Trøndelag Fylkeskommune – Regional utviklingsavdeling	21.08.2013
7. Kystverket Midt-Norge	02.09.2013
8. Norges vassdrags- og energidirektorat	02.09.2013
9. Fiskeridirektoratet, region Trøndelag kontrollseksjon	31.07.2013
10. NTNU Vitenskapsmuseet	10.10.2013

<b>Reindriftsforvaltningen Nord-Trøndelag, epost datert 31.07.2013</b>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utvidelsen vil ikke ha nevneverdig betydning for reindriftens bruk av Vikna som vinterbeite. Reindriftsforvaltningen har ingen merknader til saken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uttalelse tas til orientering</li> </ul>
<b>Jordbrukssjefen i Vikna kommune, brev datert 17.07.2013</b>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ingen merknader i forhold til jordloven §§ 1, 12, og 9. Dette er et prosjekt av samfunnsinteresser med stor vekt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uttalelse tas til orientering</li> </ul>
<b>Sametinget, brev datert 07.08.2013</b>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sametinget kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda kulturminner i det omsøkte området, og har ingen merknader. Skulle det under arbeidet i marken likevel komme fram levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes kulturminnevernet ved Sametinget og Nord-Trøndelag fylkeskommune omgående, jf. Kulturminneloven § 8 annet ledd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Framgangsmåte ved evt. funn sikres i bestemmelser</li> </ul>
<b>Statens vegvesen, Region Midt, i brev datert 11.07.2013</b>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Viser til tidligere innspill i brev datert 22.12.2010 og 01.06.2011. I brev datert 22.12.2010 sa Statens Vegvesen følgende: «Reguleringsplanen omfatter kryss mellom fv. 510 og fv. 570. Her er det et minimum siktkrav på 10 x 70 meter – Siktterkanter tegnes inn på plankartet.» Tilsvarende vil gjelde for ny plan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siktterkanter er tegnet inn i plankart.</li> </ul>
<b>Kirsti Dekkerhus, brev datert 21.08.2013</b>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- «Planen viser at jeg må avse dyrket mark fra gnr 12 bnr 5. Jeg vil dette gjøre dere oppmerksom på at jeg vil motsette meg salg av dyrket areal.»</li> </ul>	<p>Spørsmålet tas opp til vurdering og det gjennomføres forhandlinger med grunneier når behovet for en utbygging blir aktualisert.</p>
<b>Avinor AS, brev datert 25.08.2013</b>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avinor har ingen planer om baneforlengelse ved Rørvik lufthavn Ryum.</li> <li>- Det foreligger ingen operative analyser som dokumenterer at en</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uttalelse tas til orientering</li> </ul> <p>Vi viser til foreliggende analyser som danner grunnlag for reguleringsforslaget:</p>

<p>baneforlengelse er gjennomførbar. Dette bør foreligge før en områderegulering foretas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Innflygningslysrekken i nord skal opprettholdes. Det foreslås at landingsterskelen i nord til bane 22 flyttes inn 150 meter i stedet for 164 meter. Det medfører at lufthavnen i nord får en 450 meter lang innflygningsrekke i stedet for dagens 300 meter.</li> <li>- Høyderestriksjoner i medhold av kap. 10 i BSL E 3-2 mot nord bør opprettholdes. I syd må beregningene av høydebegrensingen legges til grunn ny landingsterskel til bane 04 basert på 1199 meter banelengde og at terskelen i nordøst forskyves 150 meter mot sørvest. Gjeldende terskelhøyde på bane 04, dvs. 3,1 meter over havet (moh) videreføres. Hinderflatene (høyderestriksjonene) må legges inn som hensynssoner, jf. pbl § 12-6, og visualiseres med 10-meters koter innenfor hele planområdet. I tillegg til de viste kotehøydene på innflygningsflatene og sideflatene må horisontalflaten angis. Den er 45 meter over rullebanen, dvs. 49.1 moh.</li> <li>- Det vil være riktig at ryggen mellom Vikan og Juvikvågen i sin helhet er regulert til lufthavnformål. Deler av ryggen bryter høyderestriksjonene, og vil måtte arronderes. Det må utarbeides en risikoanalyse for hindersituasjonen rundt den nye rullebanen, som vil danne grunnlaget for omfanget av nedspregingen. De nedspregte massene bør benyttes til baneforlengelsen.</li> <li>- Planforslaget viser regulering til lufthavnformål 800 meter lenger mot sørvest enn gjeldende reguleringsplan fra 2001. Med overnevnte forutsetninger vil det være avsatt tilstrekkelig med areal til baneforlengelsen med sikkerhetsområder, 300 meter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det Norske Veritas: rapport, risikoanalyse av baneforlengelse på Rørvik Lufthavn.</li> <li>- Avicon, hinderanalyser og forslag til ny innflygningsprosedyre.</li> <li>- Rapporter fra Rambøll og GeoVest etter gjennomføring av grunnboringer.</li> <li>- Planforslaget er basert på en forskyvning på 164 m.</li> <li>- Plankartet er oppdatert.</li> <li>- Risikoanalysen blir en del av det videre prosjekteringsarbeidet.</li> <li>- Tas til orientering</li> </ul>
--	--

<p>innflytningsrekke og utsett for redningsbåt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er riktig at hensynssonene rundt innflygningslys, innflygningsledelys og navigasjonsanlegg ligger inne på plankartet. Hensynssonen rundt inderlyset ytterst på ryggen i vest er fjernet. Det er greit siden hele ryggen vil bli regulert til lufthavnformål.</li> <li>- Vi foreslår også at faresone (H370) rundt høyspentkablene til hinderlysene fjernes fra plankartet og bestemmelsen punkt 1.2 og 6.4, siden dette vil være interne høyspentkabler innenfor lufthavnsområdet.</li> <li>- Det er ikke behov for å legge inn navigasjonsanlegget SCCAT-1 med tilhørende hensynssoner på plankartet siden det i sin helhet ligger på område regulert til lufthavnformål.</li> <li>- BSL E 4-4 er fra 2006, og ikke 1986. BSL E 3-2 fra 2++6 og BSL G 6-1 er fra 2011.</li> <li>- Lufthavngjerdet behøver ikke vises på plankartet da det ikke har juridisk virkning.</li> <li>- Lufthavnarealet ved terminalen er utvidet for fremtidig parkering, flyoppstilling, hangarer og andre lufthavntilknyttede bygg. Grensen for lufthavnarealer flyttet ca. 80 m vestover sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.</li> <li>- Ut fra planbeskrivelsen er det beregnet flystøysoner for 2021 med den aktuelle baneforlengelsen, disse må legges inn i plankartet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tas til orientering</li> <li>- Faresonen er slettet fra kart, da denne ikke synes nødvendig.</li> <li>- Tas til orientering.</li> <li>- Tas til orientering. Bestemmelsen med feil årstall er slettet.</li> <li>- Gjerdet vises ikke på kartet.</li> <li>- Grensen for framtidige lufthavnarealer og bygg er lagt innenfor reguleringsområdet som er min.150m fra rullebanens senterlinje. Dette pga. at en da tar høyde for krav til sikkerhetssone som tilfredsstillere kravene til storflyplass. Reguleringsområdet dekker et akseptabelt areal i retning SW og tar høyde for at bebyggelse evt. kan forskyves i denne retningen v/behov. Planforslaget gir med dette utviklingsmuligheter for en mulig framtidig utvidelse av rullebanen også over 1199m.</li> <li>- Plankartet er oppdatert med nye flystøysoner</li> </ul>
<p><b>Nord-Trøndelag Fylkeskommune – Regional utviklingsavdeling, brev datert 21.08.2013.</b></p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Forslagsstillers kommentar</p>

<p>Det varsles innsigelse om ikke følgende to forhold sikres i planen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forholdet til kulturminner har vært drøftet med Avinor i tilknytning til utfylling og massetak. Det er i den forbindelse ikke registeret konflikter. Planen har nå et omfang som gjør at flere automatisk freda kulturminner kan ligge innenfor plangrensa. De skal da avsettes som hensynssone d), med bestemmelse til sone. Det er snakk om følgende minner: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 28050 Gravminne, Ryum</li> <li>- 8054 Ryemskjøen, Nord-Trøndelag</li> <li>- 48055 Gravminne, Ryum</li> <li>- 18454 Gravminne, Ryum</li> <li>- 28503 Gravminne, Gammelkjelleren</li> <li>- 39062 Gravminne, Svarthammaren</li> <li>- 57782 Ryemsjøfjæra, Nord-Trøndelag</li> <li>- 18457 Gravminne, Åkvik</li> </ul> </li> <li>- For LNFR-områder innafor planen er undersøkelsesplikten i henhold til kml § 9 ikke oppfylt. Dette innebærer at det må lages bestemmelse til LNFR-områdene som sier at tiltak innafor disse (også landbruksbygg etc) må sendes kulturminnemyndighetene på høring. Det varsles innsigelse dersom dette ikke følges opp.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kart og bestemmelser er oppdatert med hensynssoner for følgende fornminner: <ul style="list-style-type: none"> <li>18457 – Åkvik, arkeologisk minne</li> <li>28503 – Gammelkjelleren, arkeologisk minne</li> </ul> Øvrige kulturminner ligger utenfor planens avgrensing. </li> <li>- Bestemmelser er oppdatert med hensynssoner</li> </ul>
<b>Kystverket Midt-Norge, brev datert 02.09.2013</b>	
<b>Resymé av innspill</b>	<b>Forslagsstillers kommentar</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kystverket kan ikke se at selve arealbruken med utvidelse av rullebane-/landareal og høyderestriksjoner over sjø har avgjørende innvirkning på sjøverts ferdsel og sikkerhet i det nære sjøområdet rundt flyplassen.</li> <li>- Flynavigasjonslys og lysbruk på lufthavner kan normalt påvirke synbarheten til navigasjonslys for sjøverts ferdsel i nærområdet. Med den nye baneforlengelsen vil man få direkte sikt til rullebane og lysanlegg fra hurtigbåtleden fra Gjæslingen til Rørvik, mot tidligere mer i le bak neset vest for lufthavna. Lys og lysbruk fra lufthavna må vurderes nøye i planen, med tanke på brukbarhet og sikkerhet i hurtigbåtleden. Eventuelle avbøtende tiltak bør være klarlagt for en eventuell søknad om tiltak i sjø behandles etter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uttalelsen tas til orientering.</li> <li>- Det er utarbeidet et notat som vurderer lysbruk med tanke på sikkerhet og brukbarhet fra hurtigbåtleden. Lysbruken er ellers regulert gjennom lovverk for flyplasser og skipsleden.</li> </ul>

havne – og farvannsloven.	
<b>Norges vassdrags- og energidirektorat</b> i brev datert 02.09.2013	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er ikke funnet kvikkleire eller sprøbruddmateriale i prøvene tatt i forbindelse med utvidelsen av rullebanene. Det er derfor ikke nødvendig å gjennomføre en områdevurdering av tiltaket i tråd med NVEs kvikkleireveileder til retningslinje R 2.2011 «Flaum- og skredfare i arealplanar» eller til «Veileder til tekniske krav til byggverk kap. 7».</li> </ul> <p>I følge Norconsults rapport er det spesielt i området i sør en har funnet bløte masser. Det anses som liten fare for massive utglidninger, men det er gitt prosedyrer for gjennomføring av arbeidet. For å gi disse juridisk virkning bør rapporten tas med i reguleringsbestemmelsene, alternativt bør kommunen vurdere om det bør settes krav om en mer detaljert utredning gjennom rekkefølgekrav.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tas til orientering</li>   <li>- Bestemmelsene er oppdatert.</li> </ul>
<b>Fiskeridirektoratet, region Trøndelag kontrollseksjon</b> , brev datert 31.07.2013	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
Fiskeridirektoratet region Trøndelag har ingen innspill til forlag til ny reguleringsplan for Rørvik lufthavn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uttalelsen tas til orientering.</li> </ul>
<b>NTNU Vitenskapsmuseet brev datert 10.10.2013</b>	
Resymé av innspill	Forslagsstillers kommentar
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er ikke grunn til å tro at tiltaket kommer i konflikt med kulturminner under vann. Det kreves ikke undersøkelser av området. Det minnes om at dersom det under arbeidet oppdages kulturhistorisk materiale som kan være vernet eller fredet etter loven, må arbeidet straks stanses og NTNU Vitenskapsmuseet varsles, jf kml § 14 tredje ledd. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidene om dette, men står også selv ansvarlig for at det blir overholdt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestemmelsene er oppdatert med tanke på kml § 14.</li> </ul>

## 2. PLANSTATUS

### Overordnede planer og føringer

#### *Nasjonal transportplan 2014-2023*

Planen skal sikre et robust og helhetlig transportnett der lufthavnnettet sikrer befolkningen god tilgang på flytransport i hele landet basert på sektorens høye sikkerhetsnivå. Prognosene for flytrafikken viser en betydelig vekst i flytrafikken fram mot 2040. I planperioden vil Avinor prioritere kapasitetsutvidelser i lufthavnnettet for å møte den ventede trafikkveksten. Prognosene viser også vekst i de regionale rutene. På grunn av vanskelig topografi har luftfarten gjennom de lokale lufthavnene og de regionale flyrutene også en rolle på kortere avstander. De faglige vurderingene til etatene og Avinor viser til at en utviding av rullebanene ved lufthavnene Rørvik lufthavn, Ryum, og Namsos lufthavn vil ha begrenset effekt. Det er derfor ikke prioritert å utvide rullebanen i planperioden.

#### *Strategifasen for nasjonal transportplan 2018 - 2027*

Samferdselsdepartementet har jf brev av 09.05.2014 bl. a. bedt etatene og Avinor om:

- en vurdering av luftfartens rolle og hvilke krav som bør stilles til luftfartstilbudet, herunder kriterier for transportstandard som f. eks trafikkvolum, kostnader og avstander.
- en vurdering av hvordan det kan legges til rette for at luftfarten i størst mulig grad skjer på kommersielle vilkår.
- tilrådinger knyttet til den framtidige utformingen av lufthavnnettet, herunder forslag til en konsolidering gjennom en reduksjon i antallet lufthavner sett i sammenheng med faktisk transportbehov, bl.a. i lys av standarden på annen transportinfrastruktur og videreutvikling av gjenværende lufthavner. Prioritering skal gjøres med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk netto nytte.
- beregning av samfunnsøkonomisk netto nytte av forslag til eventuelle endringer i strukturen i lufthavnnettet.
- en vurdering av forholdet til tiltak innen andre transportsektorer.
- en vurdering av konsekvensene for statens kjøp av flyruter av etatenes og Avinors tilrådinger.
- en vurdering av økonomiske konsekvenser for Avinor, staten, passasjerer og flyselskap.

I tilknytning til dette er det nedsatt en sentral styringsgruppe og arbeidsgruppe ledet av Avinor som i hht. sitt mandat skal avgi en innstilling innen 15. november 2014. Arbeidet inngår i en samlet rapport til som skal oversendes departementet i løpet av februar 2015. Konklusjoner i rapporten vedr. luftfartstilbudet forventes å legge viktige premisser for det videre arbeidet med NTP 2018 - 2027.

#### *Avinors strategi for flyplassnettet*

Det er redegjort for eierkrav, forventninger og ansvar i St. meld. Nr. 48 (2008-2009) Om verksemda i Avinor (Eiermeldinga), samt i Soria Moria-erklæringen. Soria Moria-erklæringen har lagt bl.a. følgende mål for luftfarten:

- Både kortbanenettet og stamlufthavnene er en viktig del av infrastrukturen i landet. Det skal sikres et flyplassnett som gir et tidsmessig flytilbud i hele landet.
- Ordningen med at overskuddsplasser betaler for de ulønnsomme flyplassene skal videreføres.



- Dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes så sant det ikke er uttrykt ønske lokalt om å legge ned en flyplass. Dette må i tilfelle skje etter en grundig prosess, der alle berørte, blir hørt.
- Best mulig sikkerhet og regularitet på kortbaneplassene skal sikres gjennom bedre innflygningsutstyr på flyplassene.

#### *Eiermeldinga*

definerer de viktigste samfunnsplåagte oppgaver:

- Planlegging og utredning
- Ambulanseberedskap
- Tilgjengelighet for personer med redusert funksjonsevne
- Kollektiv transport til og fra lufthavnene
- Sivile beredskapsoppgaver
- Redningstjenesten

Eiermeldinga definerer videre samfunnsoppdraget til Avinor, som er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for den sivile sektoren og en samlet flysikringstjeneste for den sivile og den militære sektoren.

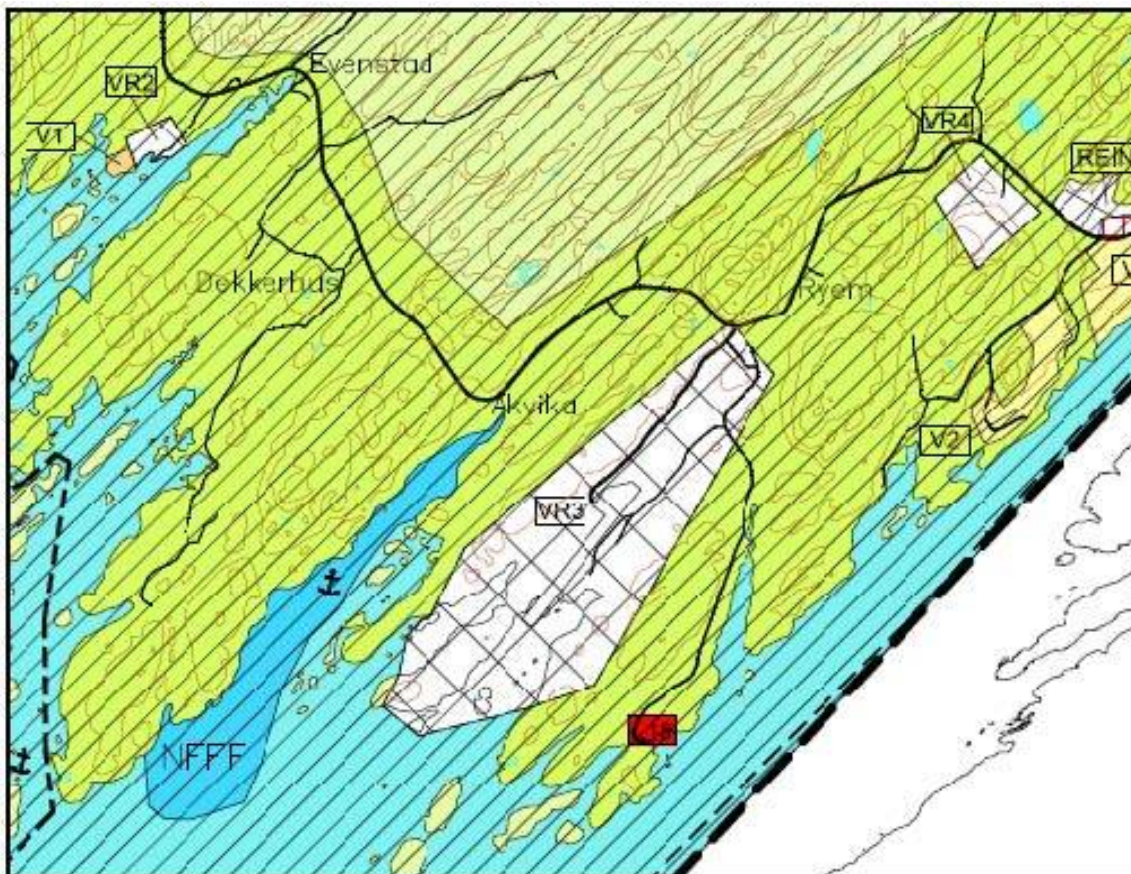
#### *Fylkesplan*

Fylkeskommunen har ansvaret for å samle arealpolitikken på regionalt nivå. Sør- og Nord-Trøndelag har utarbeidet en felles fylkesplan som gjelder for perioden 2009-2012. Hovedmålet for arealforvaltningen i Trøndelag er:

- *Styrke bærekraftig arealplanlegging for Trondheimsregionen, byene og tettstedene i Trøndelag*
- *Gjennom kartlegging og planlegging gi et bedre grunnlag for en differensiert arealpolitikk og klare, lokale handlingsrom.*
- *Et "føre-var"-prinsipp må legges til grunn i forhold til utnytting av viktige arealer og ressurser, slik at også kommende generasjoner kan ha glede av dem, benytte dem og gjøre sine egne valg.*

### **Kommuneplan for Vikna kommune, kommuneplanens arealdel**

Flyplassområdet er i kommuneplanens arealdel (vedtatt 16.12.2010) kalt VR3 regulert til "Område unntatt rettsvirkning fordi eksisterende planer fortsatt skal gjelde" samt "restriksjoner etter annet lovverk (Restriksjonsplan, Rørvik lufthavn)". Omliggende områder er regulert til LNF-område med bestemmelser om spredt bebyggelse (Sone 2). Vest for planområdet ligger et område som er regulert til Naturområde i sjø og vassdrag (NFFF).



Utsnitt fra Kommuneplanens arealdel

Følgende bestemmelser gjelder i området:

#### Restriksjonsområde for flyplassen

For området rundt, og luftrommet over Rørvik lufthavn er det fastsatt regler for bruk av området. Dette er gjort greie for på BRA-kart (Building Restriction Area) datert 23.02.2005 for flyplassen.

Arealplankartet til kommuneplanen 2010 - 2014 legger BRA-kartet til grunn for restriksjoner på bygninger i det aktuelle området. Alle nye reguleringsplaner innenfor båndleggingsområdet skal innarbeide høyderestriksjoner i form av hensynssoner.

Saksbehandlingen skal skje i henhold til retningslinjer gitt for utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen i byggerestriksjonskart (BRA-kart) og høyderestriksjoner rundt navigasjonsanlegg (NAV-anlegg).

Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen.

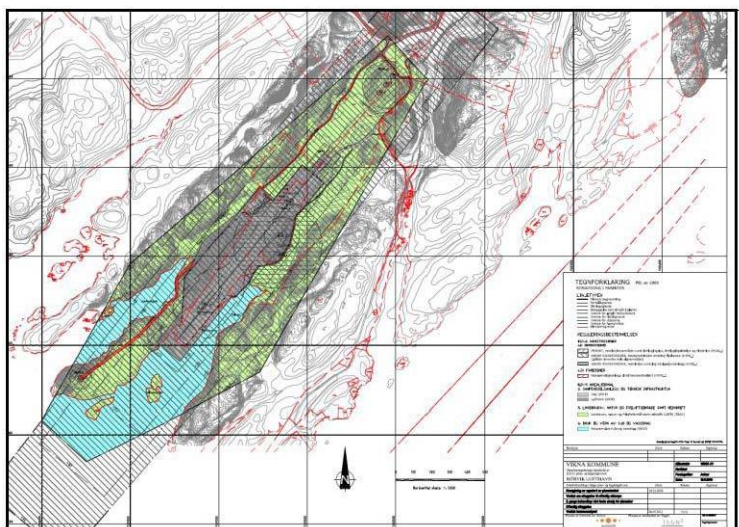
## Gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsplanen "Rørvik lufthavn – områderegulering" ble vedtatt av kommunestyret i Vikna i møte 26.05.2011, sak 31/11. Formålet med reguleringen er ivaretagelse av nye krav til sikkerhetsområder og lysanlegg rundt rullebanen. Reguleringsplanen omfatter følgende konkrete tiltak:

- Flytting av landingsterskel 30 meter utover i sørvest (THR 04).
- Flytting av baneende 30 meter utover i sørvest (END 22)
- Utvidelse av vendehammer i nordøst med 15 meter for å oppnå en baneende 60 meter foran terskel.

- Utbygging ut vendehammer i sørvest til 60 meter foran terskel (THR 04).
- Utvidelse av sikkerhetsområde i begge ender til 180 meter etter banende (END).
- Utvidelse av planert sikkerhetsområder langs rullebanen til 40 meter og overflygbar del til 75 meter fra senterlinjen.
- Flytting av lufthavngjerdet ut av sikkerhetsområdet og der det berøres av anleggsarbeidene.
- Omlegging av åpen overvannskanal, hvor deler må legges i betongkulvert.
- Nye visuelle glidebaneanlegg (PLASI'er) for begge baner.
- Flytting av vindpølse og vindmåler samt utskifting av master til knekkbar type.
- Oppgradering av overvannsanlegg langs rullebanen inkludert drenering av nye kummer.
- Nye kantlys i forbindelse med endrede venteposisjoner.
- Etablering av markeringslys senterlinje og siktepunkt.
- Flytting av markeringslys for avbrutt landing, fortrinnsvis bane 04, i nordøst.
- Utskifting av banekantlys og kantlys rundt snuplasser (vendehammer).
- Etablere banetemperaturfølere med display i vaktrom og tårn.
- Etablering av ny "sikker strøm" for hinderlys.
- Nye innflygingslys i nord-øst og i syd-vest, med oppgradering til CAT1.
- Klargjøre for brannøvingsfelt i forbindelse med masseuttak.

Det foreligger ikke planer om etablering av brannøvingsfelt. Øvrige tiltak ble ferdigstilt i 2012.



Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan

Følgende bestemmelse gjelder for nåværende plan "§ 5.1 Naturområde i sjø og vassdrag Naturområde i sjø og vassdrag skal holdes fri for anleggsvirksomhet, utfyllinger og andre inngrep som kan endre landskapets karakter." Planen med bestemmelser er tilgjengelig på kommunens hjemmesider

<http://www.vikna.kommune.no/Vikna/Web.nsf/ShowNews?OpenForm&ID=6D7618AFF7A75963C12578CC0022DBAD>

## **Tilgrensende detaljplaner**

Det er ingen tilgrensende detaljplaner. Nærmeste planområde er Ryem steinbrudd i NØ. Denne planen vil medføre at eldre gjeldende reguleringsplaner innenfor området bortfaller.

## **Tidligere vedtak relevant for reguleringsplanen**

Det er ingen relevante vedtak for reguleringsplanen. Nåværende reguleringsplan ble godkjent i kommunestyret 26.05.2011. Vikna kommune og Ytre Namdal regionråd / Kystgruppen arbeider aktivt for økt aktivitet og et bedre rutetilbud for fly til Ytre Namdal.



### 3. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

#### Lokalisering

Rørvik Lufthavn ligger ved grenda Ryem, ca. 7 km. sørvest for Rørvik sentrum i Vikna kommune i Nord - Trøndelag. Rv770 passerer området i nord. Flyplassen ligger i sørøstre del av Vikna kommune. Her ligger den inne i en vik med utsikt mot sjøen. Terrenget stiger opp i øst og vest. Rullebanen er plassert i sørvest med nordøstgående retning. Rullebanen ligger 3 – 4 meter over havet. Flyplassen har atkomst via fylkesveg 510, som igjen tar av fra riksveg 770.



*Oversiktsfoto av lufthavnen og Rørvik sentrum i nordøst*

#### Arealbruk

Flyplassen er lokalisert i en vik, og ligger relativt isolert fra omliggende områder. Nærmeste bebyggelse finnes i Ryem. Mot nordøst ligger Rørvik sentrum, ca. 7 km fra flyplassen. Det omliggende landarealet er regulert til LNF- område med spredt bebyggelse. Sjøarealet er regulert til "Bruk og vern av sjø og vassdrag". Det er noe skog vest for flyplassen og en del dyrket mark nord og øst for flyplassen.

#### Landskap, terreng- og grunnforhold

##### Landskap

Området karakteriseres av kyst-/kystlynglandskap. Landskapets hovedform er flere avlange høydedrag som strekker seg ut i sjøen mellom Årvikvågan og Nærøysundet. Terrenget stiger opp i øst og vest. Nærmeste høydedrag ligger i nord i øst-vestlig retning parallelt med rullebanen. Høydedraget fortsetter ut i sjøen og deler fjorden med Vikan på den ene siden og Juvikvågen på den andre siden. Høyeste punkt ligger på + 25 moh. Langs rullebanen ligger høyeste punkt på ca. + 17 moh. Neset er omtrent 1200 m langt og 190 m bredt. Høydedragene danner et sammenhengende småskalalandskap.

## Grunnforhold

Hovedbergarten i planområdet er diorittisk til granittisk gneis og migmatitt med bergarten migmatittgneis (uinndelt, granittisk til granodiorittisk sammensetning). Deler av området i nord og langs Vikanbukten er dekket av tykke strandavsetninger. Videre finnes områder med torv og myr i vest samt bart fjell med stedvis tynt dekke av løsmasser i sør og øst. Det er ikke kartlagt radonfare eller alum-skiferforekomster i området. Området er ikke skredutsatt (Kilde: NGU/Arealis).

Det er gjennomført grunnundersøkelser i perioden 1985/1986 (Rapport 5181 og 5786), i 1999 (Rapport 12697). Nye grunnundersøkelser er utført i 2012 forbindelse med planleggingen av baneutvidelsen. Undersøkelsene fra 1985/1986 ble gjort i forbindelse med flytting av rullebanen og 1999 i forbindelse med forlengelse av lysrekkemolo i syd/vest. Grunnundersøkelser viser at det i området er forholdsvis grunt til fjell, men det er påvist lommer med større løsmassetykkelser, spesielt i området ved terminalbebyggelsen. Løsmassene består av hovedsakelig sand, skjellsand, med enkelte områder leire og kvikkleire.

I syd-/vestenden av rullebanen, ut i sjøen, ligger det løsmasser med tykkelse 1,2 – 2,5 meter på fjell. Løsmassene består av sand og skjellsand, som er vurdert som stabile for planlagt fylling, (1999).

De siste grunnundersøkelsene (2012) er utført ut i sjøen til om lag 900m fra nåværende banelegeme.

Undersøkelsene viser at det er mellom 1,4 og 6,5 meter dypt til berg ved de undersøkte posisjonene. Bunntopografien i utfyllingsområdet er ensartet med forholdsvis jevn sjødybde på 2 – 3 meter og det er ikke observert partier med bratt helling på sjøbunnen. Undersøkelsen viser også forholdsvis ensartede grunnforhold i det planlagte utfyllingsområdet, men en gjennomgående lagdeling som består av et topplag av sand over et bløtt lag av leire med varierende innhold av silt og sand samt et tynt lag av sand ned til bergoverflata. Det er mange skjær og undervannsskjær i utfyllingsområdet. Skjærstyrken i det bløte laget er så lav at man må være forberedt på at det kan skje grunnbrudd under belastningen fra de tilførte fyllmassene. Det er ikke funnet kvikkleire i området for utvidelse av rullebanen. (Kilde: Norconsult, rapport 5120256-1)

## Kulturminner

Det er registrert fredete kulturminner innenfor planområdet.

Det er ikke registrert SEFRAK bygninger innenfor planområdet (Kilde: NGU/Arealis). Området avsatt til LNFR er ikke undersøkt i tilstrekkelig grad i henhold til kulturminneloven. Ved tiltak må situasjonen avklares med kulturminnemyndighetene før søknad sendes kommunen.

## Biologisk mangfold

I Naturbase er det ikke registrert noen viktige naturtyper eller annen viktig artsdata innenfor planområdet. Videre viser Artsdatabanken få artsfunn i området. Øst for planområdet er det registrert bakkesøte og ask. Ved Sjøburodden i øst er det registrert tyvjo og fiskemåke.

En foreløpig vurdering av naturverdier ved Rørvik lufthavn fra 2011 påpeker at lokale ornitologer kan inneha mer informasjon om fuglelivet i området. Denne vurderingen kartlegger også 9 verdifulle naturtyper ved Rørvik lufthavn, hvorav tre ligger innenfor

nåværende sperregjerde, 3 helt inntil og 3 lenger utenfor sperregjerdet. Ved og i nærheten av lufthavnen er det også funnet ni rødlistearter hvorav tre er kategorisert som sårbar (VU).

Det er utarbeidet en rapport for marinbiologisk mangfold av NIVA 24.06.2014. Det er registrert «*Bløtbunnsområder i strandsonen*» av en slik størrelse at det karakteriseres som en viktig naturtype. Det er også registrert *skjellsand* og *større tareskogområder*. Naturtypene er vanlige i området. Fjæresamfunnet var noe artsfattig. Det ble ikke registrert sjelden eller rødlista arter.

## Trafikkforhold

### Fly- og helikoptertrafikk

Rørvik lufthavn ligger under Divisjon regionale og lokale lufthavner hos Avinor. Den er i dag en lokal lufthavn og betegnes som en kortbaneflyplass. Flyplassen trafikkeres daglig med Dash-8-100 fly. Nåværende trafikk er ankomst/avgang av 5 stk rutefly i løpet av dagen, i tillegg til annen trafikk.

Rørvik lufthavn hadde 32869 passasjerer i 2013. Dette utgjør en økning på 12,5 % sammenlignet med antall reisende i 2012. Dersom en ser litt lengre tilbake så finner vi at reisevanene og aktiviteten har økt i stor grad siden år 2000. Den gang reiste det 17971 passasjerer over Rørvik lufthavn. De siste 13 årene er aktiviteten altså økt med 82,9 %.

Avinors statistikk for 2013 viser videre at det var totalt 2880 flybevegelser ved Rørvik lufthavn. Dette var en økning på 5,5 % fra 2012. Økningen kommer av at ruteområdet fikk en ekstra flyrute pr hverdag og et ekstra fly på søndager gjennom den nye anbudsrunder som trådte i kraft fra april 2012. Det viser seg at de reisende har respondert meget positivt på det økte flytilbudet, noe trafikkutviklingen viser. I fremtiden forventes det ikke like store trafikkøkninger som det har vært de siste årene, men en jevn økning på inntil 3 % er forventet. Rundt 60 % av de reisende er næringsdrivende, så lufthavnen er svært viktig for næringslivet i distriktet.

### Atkomst til planområdet

Atkomst til Rørvik lufthavn er fra fylkesveg 510 via riksveg 770. Lufthavnen ligger ca 1,2 km sør for avkjørsel fra riksvegen.

### Kollektivtransport

Det er pr. i dag ingen kollektivtransport tilknyttet Rørvik lufthavn. Flyplassen betjenes imidlertid av taxi. Det benyttes også privat bil og leiebil.

### Parkering

Vest for ekspedisjonsbygget er det etablert 60 parkeringsplasser, inkludert tre plasser for bevegelsehemmede, tilknyttet reisende til/fra flyplassen. Det er i tidligere reguleringsplan satt av arealer vest for terminalområdet for å gi mulighet til utvidelse av parkeringsarealet.

### Utrykningsveger

I nord (bane 22) forelå det tidligere dispensasjon til å bruke offentlig veg som går nordover fra terminalområdet. Gjeldende regulering har imidlertid regulert inn en veg som går nordover fra baneende og som kobler seg på eksisterende vegnett nord for

flyplassen. I syd (bane 04) går utrykningsvegen ut til ca. 180 meter foran terskel hvor det er etablert nytt båtutslipp. Manglende utrykningsveg i sør kompenseres altså med utrykningsbåt.

### **Utrykningsbåt**

Det er etablert nytt båtutslipp i syd (bane 04) på sydsiden av dagens tverrekke. Båtutslippet beskyttes med ny molo beliggende vest og syd for båtutslippet. Utrykningsbåten kompenserer for manglende utrykningsveg i syd.

### **Midlertidig anleggsvei**

Det er tidligere regulert inn en midlertidig anleggsvei på vestsiden av rullebanen for å frakte materiale og masser til baneforlengelse og utbedring av sikkerhetsområder og lysanlegg i syd. Eksisterende vegtrase vest for rullebanen ligger innenfor sikkerhetsområdet. Det kan ikke være trafikk/personer innenfor sikkerhetsområdet ved flybevegelse, og det er derfor plassert en midlertidig anleggsvei utenfor sikkerhetsområdet. En slik løsning medfører at mye av massetransporten kan skje uavhengig av flybevegelsene.

## **Eksisterende bygg og anlegg**

### **Bebyggelse**

Bebyggelse innenfor lufthavnområdet omfatter et ekspedisjonsbygg inkl. tårn- og sikringsbygg og tilhørende servicefunksjoner, kontorer, driftsbygg (branngarasje, vaskehall og hangarer) samt et annet driftsbygg som benyttes til sandlager, garasje og oppbevaring av utrykningsbåt.

### **Rullebane**

Rullebanen er orientert i nordøstgående retning og har en total lengde på ca. 890 meter med en bredde på ca. 30 meter. Fra flyoppstillingsområdet går det to taksebaner. Flyplassen er godkjent med referansekode 2C – presisjonsrullebane for bane 04 og 22.

### **Flyoppstilling**

Det er i dag avsatt areal for 2 nye flyoppstillingsplasser samt mulighet for evt. Ny hangar. Nord for terminalområdet er det lagt inn nødvendig minimumsareal langs eksisterende bebyggelse.

### **Navigasjonsanlegg**

Det finnes flere navigasjonsinstrumenter ved flyplassen. På Vikahaugen øst for rullebanen ligger et konvensjonelt høyfrekvent retningsbestemmende radiofyr (CVOR) samt en avstandsmåler (DME). Litt lenger nord på samme haugen ligger det en peilestasjon (VDF).

### **Drivstoffanlegg**

Eksisterende drivstoffanlegg er plassert mellom taksebanene og ligger innenfor sikkerhetsområdet ca. 55 meter fra senterlinje rullebane. Drivstoffanlegget består av kabinett over bakken og nedgravde tanker.

### **Gjerde**

Rørvik lufthavn har i dag et velfungerende lufthavngjerde. Traseen for lufthavngjerdet må justeres etter endringer i reguleringsplanen. Det er også nødvendig med inngjerding mot



sjø.

## Innflygingslys

For bane 22 (nord) er det planlagt for både lavintensitets rundstrålende og høyintensitets retningsbestemte lys. Fra 30 meter foran terskel til 300 meter foran terskel er det montert lyspunkter med 30 meters mellomrom, disse danner senterlinjen i innflygningslysene. Tverrekker er montert 150 og 300 meter foran terskel. Disse tverrekkene har henholdsvis 8 og 10 lyspunkter montert symmetrisk om senterrekken.

For bane 04 (syd) er det planlagt for både lavintensitets rundstrålende og høyintensitets retningsbestemte lys. Fra 30 meter foran terskel til 180 meter foran terskel er det montert lyspunkter med 30 meters mellomrom, disse danner senterlinjen i innflygningslysene. Tverrekke er montert 150 meter foran terskel. Denne tverrekken har 8 lyspunkter montert symmetrisk om senterrekken. Lyspunktene ligger innenfor øvre og nedre grense for innflygningslys. Det er lagt ekstra trekkør for eventuell senere flytting av innflygningslysene.

Master innenfor sikkerhetsområdet skal ha så liten masse som mulig. Samme krav stilles til den del av master utenfor sikkerhetsområdet som eventuelt stikker over hinderflaten. Generelt plasseres transformatorene nede i kummene og sekundærkabelen føres videre opp i masten til lysarmaturene. På ytterste mast i innflygningslysrekkene for bane 04 og for bane 22 er det montert blinkfyr. De samme armaturene er montert på ytterste mast i de nye innflygningsrekkene.

## Andre lysanlegg

Andre lys som også er etablert eller oppgradert, er markeringslys for siktepunkt i rullebanen samt markeringslys for rullebanesenterlinje. Det er i tillegg gjennomført en fornyelse av banelyssystemene.

## Energiforsyning

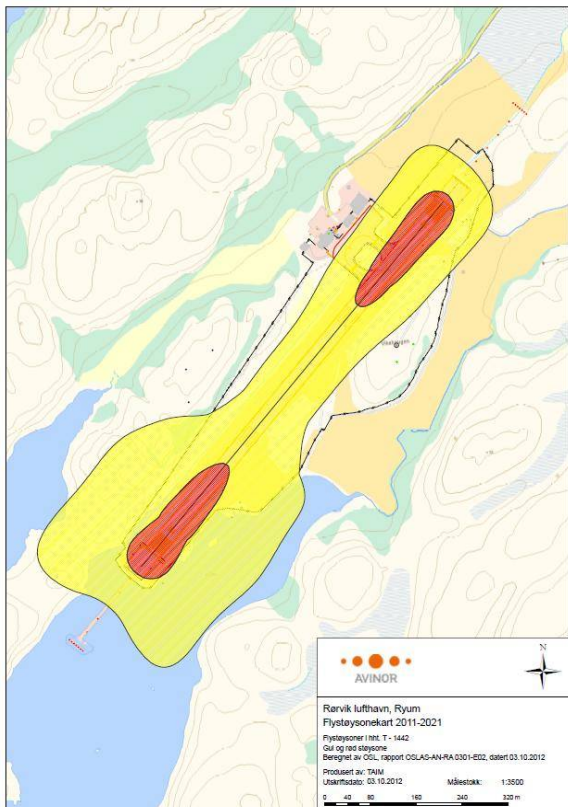
Ny nettstasjon for flyplassen ble montert våren 2012. Systemspenningen ble da endret fra 230V IT til 400V TN-S. Det er et felles abonnement for lufthavnen. Ny nettstasjon er plassert i egen bygning på utsiden av flyplassområdet. Prosjekt for sikker strøm ved Rørvik lufthavn ble også gjennomført i 2012. Dette har resultert i helt ny infrastruktur med tanke på reservekraftforsyning (Aggregat), tavlerom og regulatorrom. Dette gjør at lufthavnen i dag fremstår som meget oppdatert teknisk sett.

## Miljøforhold

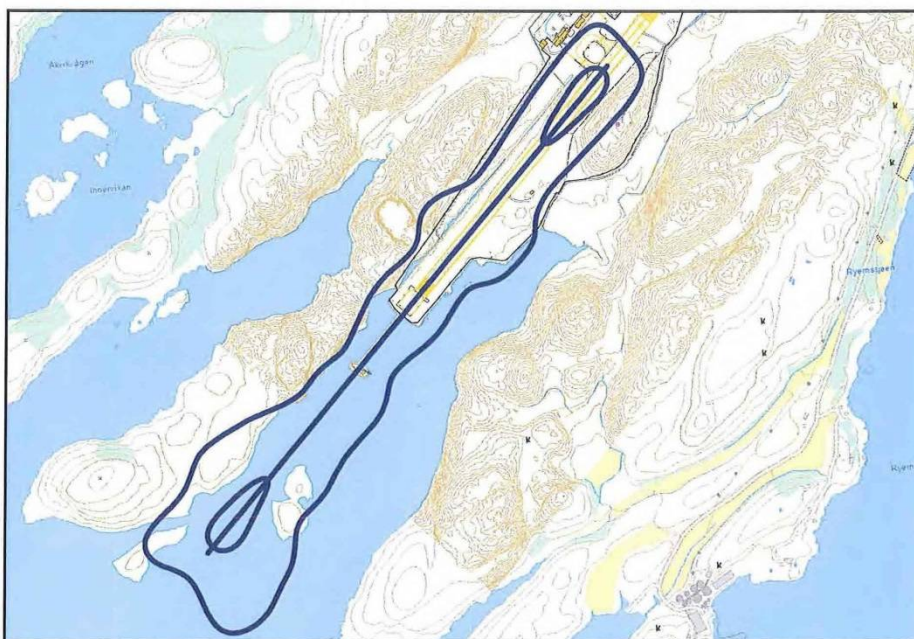
### Støy

Det er tidligere utført beregninger av total flystøy rundt Rørvik lufthavn, som gjelder for perioden 2008 – 2018, jfr. rapport, datert 29.9.2009 (OSL).

Avinor har utarbeidet nye støyvurderinger og flystøysonekart for Rørvik lufthavn, Ryum (datert 03.10.2012). Støysonegrenser er trukket i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje T- 1442 (2012) – ”Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging”. Antall soner er redusert fra tidligere 4 til nå 2. Det nye regelverket medfører mindre areal under flystøysonene, primært fordi krav til maksimumsnivå på dag er falt bort, samt at det generelt skal benyttes høyere grenseverdier for soneberegningene. Innenfor rød flystøysone vil støynivået være så høyt at det er lite egnet til støyfølsomme bruksformål. Gul flystøysone er en vurderingssone hvor kommunen bør vise varsomhet med å tillate etablering av nye bygninger til støyfølsomt bruksformål.



Støysonekart for Rørvik lufthavn 2011-2021, eksisterende banelengde. (Kilde: Avinor)



Konturer for støysoner beregnet for år 2021 med utvidet rullebane. (Kilde: Avinor)

Reguleringsbestemmelsene i gjeldende reguleringsplan ivaretar støykrav og stiller krav om rapport for støyreducerende tiltak ved søknad om byggetiltak innenfor angitte støysoner.

Flystøykartleggingen viser at Avinor ikke har tiltakspålit etter forurensingsforskriften. Beregningene viser at det ikke finnes registrerte boliger ved Rørvik lufthavn Ryum med et utendørs døgnekvivalent flystøynivå over 50 dBA LA,eq,24h for

beregningssituasjonene 2008 eller 2018.

### Forurenset grunn

Det ligger et tidligere brannøvingsfelt sørøst for rullebanen med mulig forurenset grunn. Lokaliteten er registrert i Klima- og forurensningsdirektoratets base over grunnforurensninger, med lokalitetsnr. 1750004. Den er registrert med påvirkningsgrad 02 – Liten /Ingen kjent påvirkning med dagens areal/resipientbruk. All øvingsvirksomhet med bruk av brennstoff og slukkemidler er nå flyttet til Trondheim lufthavn, Værnes

## 4. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### Målet med planen

Den overordnede målsettingen er at Rørvik lufthavn i sin helhet skal framstå som en moderne og attraktiv lufthavn tilpasset aktuell trafikk, kapasitet, funksjonalitet samt tilfredsstillende krav til drift og sikkerhet. Planforslaget baserer seg på nasjonale forskrifter og bestemmelser (BSL E 3-2) samt standarder og anbefalinger fra International Civil Aviation Organization (ICAO).

Forslag til reguleringsplan tilrettelegger for følgende nye tiltak:

- Baneforlengelse i søndre del av rullebanen
- Utvidelse av sikkerhetsområder på hver side av rullebanen og etter baneendene.
- Utrykningsveger
- Innflygningslysanlegg i begge baneender
- Hinderlys og navigasjonsanlegg med tilhørende sikkerhetsområder.
- Utvidete arealer til bilparkering og snødeponi ved terminalområdet.
- Utvidete arealer til framtidig flyplassbebyggelse og tilknyttede næringsarealer.

### Arealbruk

Planområdet foreslås regulert til følgende formål:

#### §12-5 Arealformål

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur pbl § 12-5, nr 2
  - Kjøreveg (SKV\_)
  - Lufthavn (SL\_)
- LNFR områder pbl § 12-5 nr. 5
  - Landbruk, natur- og friluftsmål samt reindrift
- Bruk og vern av sjø og vassdrag pbl § 12-5, nr 6
  - Naturområde i sjø og vassdrag
- Hensynssoner pbl § 12-6
  - Sikringssoner
    - Frisikt – restriksjonsområde rundt lys (H140\_)
    - Andre sikringssoner – høyderestriksjon omkring flyplassen (H190\_)
    - Andre sikringssoner – restriksjon omkring navigasjonsanlegg (H190\_)
    -
  - Støysoner
    - Rød sone iht. T-1442 (H210\_)
    - Gul sone iht. T-1442 (H220\_)
  - Båndleggingssoner
    - Båndlegging etter lov, lov om kulturminner.

- § 12-7 Bestemmelsesområde pbl § 12-6
  - Område for eksisterende og fremtidig bebyggelse

Av det totale planområdet er ca. 800 daa foreslått regulert til lufthavn (LH); rullebane, taksebaner, flyoppstilling, navigasjonsanlegg, sikkerhetsområder m.v.

Rullebanen utvides med 849 meter sørover helt mot det ytterste borepunktet i forbindelse med grunnundersøkelsene (vist i boreplan T 101).

Høyderestriksjonene rundt lufthavnen foreslås regulert til hensynssone og visualisert med 10 meters høydekoter på plankartet. Restriksjonsområde rundt innflygningslysene i nord reguleres også til hensynssone. Det samme gjelder restriksjonsområdene rundt navigasjonsanleggene.

Flystøysoner basert på utvidet banelengde er lagt inn i reguleringsplankartet.

Det er avsatt et sikkerhetsområde på 75m fra senterlinje rullebane på begge sider av rullebanen. De nærmeste 40m av sikkerhetsområdet er planert, de ytterste 35m er overflygbare. I tillegg er det lagt inn et sikkerhetsområde på 180 meter etter definert landingsdistanse (stoppbane) i begge ender av rullebanen.

## **Landskap, terreng- og grunnforhold**

### **Terrenginngrep**

Terrenginngrep skal gjøres mest mulig skånsomt og skjæringer/fyllinger skal tilsås eller behandles på annen tiltalende måte. Hensynet til eksisterende terreng sikres i reguleringsbestemmelser.

### **Grunnforhold**

Arbeidet skal utføres i henhold til prosedyrer gitt i Norconsults rapport nr. 5120256-1 av 3.7.2012.

### **Kulturminner**

Før det gjøres tiltak innen LNFR-området skal det avklares om tiltaket berører kulturminner i grunn. Håndtering av eventuelle funn av automatisk fredete kulturminner sikres i reguleringsbestemmelser.

## **Bestemmelsesområde for eksisterende og fremtidig bebyggelse**

Område regulert til lufthavn omfatter i tillegg følgende bygg/anlegg:

Eksisterende:

- ekspedisjonsbygg med tårn-/sikringsbygg og tilhørende servicefunksjoner og kontorer
- driftsbygg (branngarasje)
- driftsbygg (benyttes til sandlager, garasjering og plassering av utrykningsbåt)
- vaskehall
- hangar
- arealer til parkering

- arealer til flyoppstilling

Fremtidig:

- arealer til parkering
- arealer avsatt til fremtidig hangar
- framtidig flyplassbebyggelse og tilknyttede næringsarealer.

Arealer til bygg, anlegg og parkering er i foreliggende planforslag betydelig utvidet i fht. dagens situasjon, fra ca. 2900 m<sup>2</sup> til totalt ca. 27 600 m<sup>2</sup>. Dette tilsvarer en BYA= 60 % innenfor bestemmelsesområdet. Det tillates oppført flyplassbebyggelse og tilknyttede næringsarealer, samt parkering.

Foreliggende planforslag er en områderegulering og det forutsettes at det på et senere tidspunkt skal utarbeides en detaljreguleringsplan for framtidig bebyggelse når dette behovet blir aktualisert.

Utnyttelsen settes såpass høyt fordi omfanget av framtidig bebyggelse er ukjent, og derfor ikke bør begrenses unødvendig i overordnet plan. Høyder og utnyttelse vil kun ha innvirkning på flyplassens egen form og brukbarhet, og vil ikke sjenere naboer eller gjenboere. Endelig utnyttelse innen bestemmelsesområdet bør derfor fastsettes ut fra flyplassens eget behov, når dette er klarlagt.

Innenfor området kan det anlegges strømforsyning til hinderlys. Vegetasjon som er til fare for strømforsyningen kan fjernes.

Området kan gjerdes inn.

## **Trafikkforhold**

### **Terminalområdet**

#### *Atkomst*

Atkomstforholdene til flyplassen endres ikke. Offentlig vegareal avsluttes ved lufthavnens parkeringsplass.

#### *Parkering*

Det planlegges for noe utvidet parkering øst for terminalbygningen. Fremtidig parkeringsbehov løses innenfor bestemmelsesområdet.

#### *Kollektivtrafikk*

Det planlegges ikke for kollektivtrafikk, da dette ikke er aktuelt pr. i dag.

### **Utrykningsveger**

Eksisterende uttrykningsveger i gjeldende regulering beholdes og videreføres i ny reguleringsplan.

### **Utrykningsbåt**

I sørvest (bane 04) etableres nytt båtutslipp som kompensasjon for manglende uttrykningsveg i sørvest.

## Midlertidig anleggsvei

Eksisterende anleggsvei beholdes.

## Innflygingslys

Det skal etableres nye landingslys fra 30m og ut til 300m foran landingsterskel, og med tverrrekke plassert på hhv 300m og 150m. Lyspunkter monteres med 30m mellomrom og danner senterlinjen i innflygingslysene. Tverrrekkene skal ha hhv 10 og 8 lyspunkter montert symmetrisk om senterrekken.

## Andre lysanlegg

Det skal etableres markeringslys for siktepunkt i rullebanen, samt markeringslys for rullebanesenterlinje og nye banelyssystem.

## Sjøfart

Utformingen av tiltaket skal godkjennes av Kystverket etter Havne- og farvannsloven. Eksisterende farled forutsettes beholdt.

## Områder for flytrafikk innenfor arealformål Lufthavn (SL)

### Rullebane og sikkerhetsområder

Rullebanen foreslås utvidet slik at tilgjengelig landingsdistanse økes fra 830m til 1199m. Samtidig foreslås det å forskyve dagens terskel 22 i nordøst. Utvidelsen innebærer at dagens terskel 4 flyttes 564m og terskel 22 flyttes 165m mot sørvest. Etter utvidelsen vil den asfalterte rullebanen økes fra 930m til 1320m. Utvidelsen skjer mot sørvest innebærer at arealer regulert til flyplass utvides ca 800m ut i sjøen. Samtidig utvides arealer til lufthavn nordvest for rullebanen for bredere baneskuldre og nordvest for terminalområdet for utbygging av hangar, oppstillingsplass m.v.

Det er avsatt areal til sikkerhetsområde på 75m fra senterlinje rullebane på begge sider av rullebanen. De nærmeste 40m av sikkerhetsområdet skal være planert, de ytterste 35m er skal være overflygbare. I lengderetning er det avsatt areal til sikkerhetsområdet med en utstrekning på 180m fra definert bane-ende. Disse arealene er i hovedsak en videreføring av eksisterende reguleringsplan.

Mot sørvest er det avsatt et areal regulert til formål lufthavn med en utstrekning på 530m fra ny terskel 4 og med en bredde på 200m. Arealet skal benyttes til sikkerhetsområde, plassering av innflygingslys ut til 300m foran landingsterskel og båtutsett for uttrykningsbåt.

### Inngjerding

Lufthavngjerde settes utenfor sikkerhetsområdet og navigasjonsinstrumentene. Det må også plasseres gjerde på fylling ut i sjøen. Den nye eiendomsgrensen vil bli satt minimum 3 meter utenfor nytt gjerde av hensyn til inspeksjon og vedlikehold. Dette arealkravet kan reduseres der det går veg på utsiden av gjerdet. Endelig gjerdeplassing avklares i forbindelse med detaljprosjektering. Sikkerhet rundt flyplassen håndteres forøvrig av Avinor.

### Navigasjonsinfrastruktur

Restriksjonsområde rundt hver av dagens instrumenter; CVOR, VDF og SCAT-I

videreføres i forslag til ny reguleringsplan for lufthavnen. Arealene hvor de ulike navigasjonsinstrumentene er plassert foreslås, i tråd med gjeldende regulering, regulert til lufthavnformål (LH).

## Restriksjoner

### Høyderestriksjoner

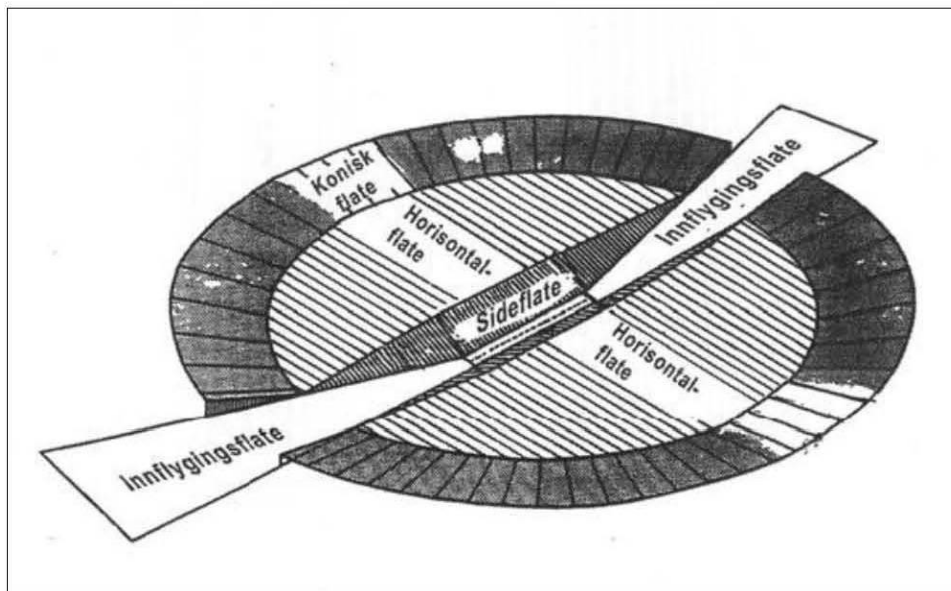
Med hjemmel i PBL § 12-6 er høyderestriksjonene rundt rullebanen lagt inn i planen som en hensynssone (Andre sikringssoner) etter PBL § 11-8 og i tillegg visualisert med 10-meters høydekoter.

Høyderestriksjonene er innarbeidet i reguleringsplanen, som følger:

I forlengelsen av begge baneender er det fastsatt inn- og utflygingsflater (hinderflater). Innflygingsflatens innerkant starter 60 meter foran tersklene, og flaten stiger med 2,5 % ut til 3000 meter fra innerkanten. Deretter er det en videre stigning på 3 % fram til 15.000 meter fra innerkanten av innflygingsflaten. Innflygingsflaten har en startbredde på 150 meter, og en divergens på 15 % til begge sider.

Utflygingsflaten starter 60 meter etter tilgjengelig startrulledistanse og stiger med 4 %. Utflygingsflaten har en startbredde på 80 meter, og en divergens på 10 % til begge sider ut til en bredde på 580 meter og deretter parallelt ut til ytterkanten.

Innflygingsflaten er bredest og har minst stigning og vil følgelig være dimensjonerende. På begge sider av rullebanen er det fastsatt en sideflate som starter i sikkerhetsområdets ytterkant (75 meter fra rullebanens senterlinje). Flaten har en starthøyde som sammenfaller med rullebanens høyde i senterlinjen, og stiger med 14,3 % (1:7) opp til 45 meter over banenivå.



Prinsippkisse som illustrerer de ulike høyderestriksjonsflatene rundt rullebanen i henhold til BSL E 3-2.

Innenfor områdene gjelder de høyderestriksjonene som er angitt med koter på plankartet. For områder beliggende mellom de viste koter, skal høyderestriksjonene beregnes gjennom interpolasjon. I disse områdene kan det ikke etableres hindre (bygninger, vegetasjon, anlegg, eller andre innretninger) som skjærer gjennom inn-/utflygingsflaten eller sideflaten, slik høyderestriksjonene er angitt på plankartet.

Gjennom reguleringsbestemmelsene vil det bli sikret nødvendig hjemmel til å fjerne



vegetasjon i henhold til høyderestriksjonene.

### **Restriksjoner rundt innflygingslys, innflygingsledelys og hinderlys**

Det er med grunnlag i § 13-26 pkt. (4) i BSL E 3-2, lagt inn restriksjonsområder rundt innflygingslysene og innflygingsledelysene til bane 22 (nordfra) samt rundt et hinderlys sydvest for rullebanen. Med hjemmel i PBL § 12-6 er restriksjonsområdene rundt nevnte lys lagt inn i planen som hensynssoner (Frisikt) etter PBL § 11-8. Innenfor disse områdene kan det bli aktuelt å fjerne vegetasjon og eventuelle andre objekter som måtte hindre angitte siktkrav for lysene. Hjemmel for dette vil bli sikret gjennom reguleringsbestemmelsene. Restriksjonsområdene rundt overnevnte lys vil ikke berøre eksisterende bebyggelse.

### **Andre restriksjoner**

Det er lagt inn restriksjonsområde omkring navigasjonsanlegg på bakkenivå angitt med særskilt skravur. Med hjemmel i PBL § 12-6 er restriksjonsområdene rundt navigasjonsanleggene lagt inn i planen som hensynssoner (Andre sikringssoner) etter PBL § 11-8. Innenfor disse områdene kan det bli aktuelt å fjerne vegetasjon og eventuelle andre objekter som medfører manglende signalkvalitet / funksjonsdyktighet for navigasjonsanleggene. Hjemmel for dette vil bli sikret gjennom reguleringsbestemmelsene. Restriksjonsområdene rundt navigasjonsanleggene vil ikke berøre eksisterende bebyggelse.

## **Teknisk infrastruktur**

### **EI – kraft**

Ny nettstasjon for flyplassen ble ferdig montert 2012. Systemspenningen er endret fra 230V IT til 400V TN-S. Det er et felles abonnement for lufthavnen. Ny nettstasjon er plassert i egen bygning.

### **Drivstoff**

Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB) har gitt tillatelse til oppbevaring av brannfarlig vare, innvilget 22.09.1986. Tillatelsen gjelder 10 m<sup>3</sup> A-væske Avgas 1001 i tank over bakken samt 40 m<sup>3</sup> B-væske Jet A 1 i nedgravd tank.

### **Utslipp av kjemikalier i forbindelse med avising av rullebane og fly**

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag har den 06.07.2005 innvilget utslippstillatelse etter forurensningsloven. Inntil videre kan glykolholdig overvann fra flyavisingen ledes via overvannsystem til Vikanfjorden. Mengden avisingsvæske som det tillates utslipp for tilsvarer mengden forbrukt avisingsvæske og skal ikke overstige 1500 liter (målt som 100 % glykol) pr. avisingsesong.

Fra baneavising tillates det utslipp av organisk stoff tilsvarende en KOF-belastning på 7000 kg O<sub>2</sub> pr. år. Det skal gjennomføres gjødsling av kantarealene ved rullebanen for å øke nedbrytingen av avisingskjemikalene. Oljeholdig avløpsvann skal ledes til oljeavskiller iht. forurensningsforskriften kap. 13 om utslipp av oljeholdig avløpsvann mv.

### **Utslipp av avløpsvann**

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag har den 05.07.1985 gitt utslippstillatelse for avløpsvann.

## **Geotekniske forhold**

### **Miljøgeologi/Marinbiologi**

Det sikres i bestemmelser at naturområde i sjø og vassdrag skal holdes fri for anleggsvirksomhet, utfyllinger og andre inngrep som kan endre landskapets karakter.

## Universell utforming

I følge miljøverndepartementets utkast til rikspolitiske retningslinjer for universell utforming skal planleggingen blant annet etterstrebe at:

1. Byggeområder utformes med tilfredsstillende atkomst til alle bygninger, med veier og gangveier som gir god fremkommelighet for personer med nedsatt funksjonsevne.
2. Transportinfrastruktur skal utformes og tilrettelegges slik at den kan brukes av alle, i så stor utstrekning som mulig.

Uteområder og anlegg planlegges ut fra prinsipper om universell utforming. Føringsene fra ny lov plan- og bygningslov (§ 1-1) vedrørende prinsippet om universell utforming og bestemmelser i Byggteknisk forskrift (TEK 10) er lagt til grunn og ivaretatt i planforslaget.

## Eiendomsforhold

Planforslaget legger opp til en utvidelse av flyplassområdet, noe som medfører at det vil være nødvendig med erverv av følgende arealer:

Gnr/Bnr	Beskrivelse	Areal (m <sup>2</sup> )	Grunneier
13/3	Utmark → Lufthavn nord	314	Inderberg Grete Susanna, Inderberg Kirsti, Inderberg Torunn, Inderberg Turid, Vodal Lars Inderberg
13/3	Utmark → Lufthavn nord	584	Inderberg Grete Susanna, Inderberg Kirsti, Inderberg Torunn, Inderberg Turid, Vodal Lars Inderberg
13/3	Utmark → Lufthavn nord	565	Inderberg Grete Susanna, Inderberg Kirsti, Inderberg Torunn, Inderberg Turid, Vodal Lars Inderberg
13/3	Utmark → Lufthavn nord	2426	Inderberg Grete Susanna, Inderberg Kirsti, Inderberg Torunn, Inderberg Turid, Vodal Lars Inderberg
13/3	Utmark → Lufthavn nord	84431	Inderberg Grete Susanna, Inderberg Kirsti, Inderberg Torunn, Inderberg Turid, Vodal Lars Inderberg
13/3	Utmark → Lufthavn sør	907	Inderberg Grete Susanna, Inderberg Kirsti, Inderberg Torunn, Inderberg Turid, Vodal Lars Inderberg
12/5	Utmark → Lufthavn nord	392	Dekkerhus Kirsti
12/5	Utmark → Lufthavn nord	122	Dekkerhus Kirsti
12/5	Utmark → Lufthavn nord	140	Dekkerhus Kirsti
12/5	Utmark → Lufthavn nord	4399	Dekkerhus Kirsti
12/5	Utmark og innmark → Lufthavn nord	28318	Dekkerhus Kirsti
12/5	Utmark → Lufthavn nord	9	Dekkerhus Kirsti
12/5	Utmark og innmark → Lufthavn sør	14267	Dekkerhus Kirsti
	Sjø → Lufthavn nord	25136	
	Sjø → Lufthavn nord	181	
	Sum arealerverv	162191	

## 5. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Konsekvensen av endret reguleringsplan for Rørvik lufthavn er konsentrert om de nærmeste arealene rundt flyplassen. Planområdet utvides noe i forhold til dagens reguleringsplan.

### Konsekvenser i forhold til overordnede planer og mål

Til tross for at Nasjonal transportplan 2014 - 2018 ikke prioriterer å utvide rullebanen ved Rørvik lufthavn i inneværende planperiode, vil en slik utvidelse ikke være i strid med de overordnede målene i planen. Det er pr. oktober 2014 i gang en analyse- og strategiprosess i relasjon til NTP 2018 - 2027 og det regnes som sannsynlig at det som en del av denne prosessen kan komme opp forslag til endring av dagens lufthavnstruktur i Norge. I dette perspektivet er det svært viktig at en posisjonerer Rørvik Lufthavn best mulig i forhold til de premissene som legges vekt på i analyse- og strategiprosessen. Etablering av framtidrettede rammebetingelser med godkjenning av en utvidet reguleringsplan for lufthavnen samt dokumentasjon på at en utvidelse av rullebanen er teknisk/operativt mulig er sentrale instrumenter i denne sammenhengen.

Med grunnlag i forslag til Regional transportplan (RTP), er det viktig å satse på utvikling av infrastrukturen og tjenestene på lufthavner i takt med den økte trafikken, næringslivets behov og regionens generelle utvikling. Rørvik lufthavn utgjør i så måte en viktig flyplass for det regionale tilbudet i Nord-Trøndelag. I tillegg er relasjonen mellom Rørvik og Namsos viktig i regional utviklingssammenheng. En forlengelse av eksisterende rullebane på Rørvik lufthavn anses slik å være i samsvar med overordnede planer og mål.

Utbyggingen må godkjennes av Kystverket og forutsettes ikke å medføre endringer av farleden.

Planforslaget oppfattes ikke å være i strid med overordnede målsetninger i kommuneplanens arealdel. Det foreligger pr. i dag ingen spesifikke mål eller strategier når det gjelder utvikling av de nærmeste områdene til flyplassen.

### Natur og miljø

#### Landskap

Utvidelse av rullebanen innebærer ytterligere utfylling i sjøen og inngrep i eksisterende høyde nord for rullebanen. Eksisterende høyde må delvis sprenges bort for å tilfredsstille utvidete krav til friskt. Masseuttaket skal i hovedsak plasseres i forbindelse med baneutvidelsen (fyllmasse ut i sjøen). Overflødig masse vil bli fraktet ut av planområdet.

#### Biologisk mangfold

Det er registrert viktige naturverdier (Større områder av bløtbunnsområder i strandsonen), men ikke registrert viktig biologisk mangfold innenfor planområdet. Det er ikke mottatt øvrige innspill på at det foreligger naturverdier innenfor planområdet.

#### Vurdering

Det er ikke funnet noe data på utvalgte naturtyper eller prioriterte arter i sjøområdet innenfor planen. Det er heller ikke påvist noen viktige gyte- og oppvekstområder innenfor planområdet. De marine naturtypene er vanlige i området. Planforslaget vil ikke medføre

vesentlige endringer for biologisk mangfold i området.

## Landbruk

Reguleringen medfører at noe areal benyttet til landbruksformål blir omdisponert til lufthavnformål. Dette gjelder arealer tilknyttet halvøy i vest.

Det forutsettes at arealene utenfor sikringsgjerdene fortsatt kan benyttes til beite for husdyr.

## Støy

Flystøykartleggingen viser at Avinor ikke har tiltakspålegg etter forurensningsforskriften. Videre beregningene viser at det ikke finnes registrerte boliger ved Rørvik lufthavn Ryum med et utendørs døgnkvikivalent flystøynivå over 50 dBA LA,eq,24h for beregningssituasjonene 2008 eller 2018.

## Grunnforhold

Norconsult har utført grunnundersøkelser i rapport datert 13.07.2012. Undersøkelsen omfatter boring i 9 posisjoner i sjøen ut til om lag 900 m fra nåværende baneende.

Bunntopografien i utfyllingsområdet er ensartet med forholdsvis jevn sjødybde på 2 – 3 meter og det er ikke observert partier med bratt helling på sjøbunnen. Undersøkelsen viser også forholdsvis ensartede grunnforhold i det planlagte utfyllingsområdet, men en gjennomgående lagdeling som består av et topplag av sand (Lag 1) over et bløtt lag av leire med varierende innhold av silt og sand (Lag 2) og et tynt lag av sand som fortsetter ned til bergoverflata (Lag 3). Lag 2 har lav skjærstyrke, og det er usikkert om det vil tåle belastningen fra fyllmassen som legges ut. Det kan tenkes at lokale grunnbrudd vil oppstå ved fyllingsfronten mens anleggsarbeidet pågår.

Rapporten beskriver prosedyrer for fyllingsarbeidet som skal redusere risikoen for skader og tap av mannskap og utstyr. Overslagsberegninger og erfaringstall tyder på at en kan vente setninger på opp til 5 -10 cm i grunnen under fyllinga og egenetninger på inn til 5 – 6 cm i selve fyllmassen. Disse setningene vil i hovedsak være unnagjort i løpet av 0,5 – 1 år.

## Overvannshåndtering

Flyplassen søkes utbygd med lokal overvannshåndtering i størst mulig grad.

## Forurenset grunn

Det er ikke påvist forurenset masse i området, men i forbindelse med graving eller fylling ved tidligere øvingsfelt, i område ved fuel-anlegg, og der det har pågått de-icing, kan det forekomme forurensning i grunn.

Ettersom planlagte tiltak er begrenset i de mest utsatte områdene, er det vurdert til ikke å være behov for kartlegging i denne sammenheng. Dersom slike masser likevel påtreffes, må disse behandles i henhold til Forurensningsforskriften. Det anbefales at det utarbeides en "Tiltaksplan for behandling av forurenset masse", i detaljfasen.

## Samfunnsmessige konsekvenser

## Stedsutvikling

Med tanke på at flytransport er viktig for et voksende næringsliv og innbyggernes krav til framtidig bruk er en generell vurdering at planen åpner for en styrking av flyplassen. Med lange avstander og relativt spredt bosetting er flytransport særlig viktig i nordlige deler av Norge. Namdalshagen AS er et innovasjons- og utviklingselskap for Namdalen, som har som mål å skape vekst i næringsliv og folketall i Namdalen. Namdalshagen AS jobber med og for virksomheter i hele Namdalen og har arbeidet tett med Ytre Namdal regionråd / Kystgruppen i forbindelse med et bredt anlagt utviklingsprosjekt for Rørvik Lufthavn. Det er et generelt ønske fra næringslivet i Namdalsregionen at lufthavnen bygges ut slik at den fremstår som attraktiv både for reisende og frakt av gods, herunder eksport av oppdrettsfisk. Planforslaget anses å være i tråd med føringer gitt i overordnet planverk og imøtekommer flyplassens behov både for å kunne møte sikkerhetskrav og etablere gode rammebetingelser for framtidig utvikling.

I forbindelse med Rørvik Lufthavn, gir kommuneplanen (2011-2023 samfunnsdelen) føringer om at det ønskes bedre regularitet, flere avganger og lengre rullebane. Dette vil kunne innfris med de foreslåtte tiltakene i planforslaget.

## Trafikk og infrastruktur

Planen medfører ingen endringer i forhold knyttet til fylkesveg og/eller trafikksikkerhet. Atkomstforholdene til flyplassen endres ikke.

En forlengelse av rullebanen vil gi bedre sikkerhet/marginer for dagens operasjoner samt øke muligheten for at andre flytyper kan trafikkere lufthavnen.

## Offentlig tjenestetilbud

Planen medfører bedre regularitet og flere avganger fra Rørvik lufthavn.

## Kulturminner

Automatisk fredning innebærer at kulturminnet er fredet direkte etter teksten i kulturminneloven, uten særskilt vedtak. Alle faste kulturminner fra før år 1537 er automatisk fredet etter kulturminneloven § 4 første ledd. Det er forbudt å sette i gang tiltak som kan skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredete kulturminner. Forbudet omfatter også en 5 meter bred sikringssone rundt kulturminnet. Tiltakshaver har stanse- og meldeplikt hvis det viser seg at et igangsatt arbeid kan virke inn på et automatisk fredet kulturminne på en måte som beskrevet ovenfor. Alle samiske kulturminner som er eldre enn 100 år er automatisk fredet. Båter, skipsskrog, last og annet som har vært om bord tilfaller staten om de er eldre enn 100 år, og eier ikke er kjent. Slike maritime funn må meldes til kulturmyndighetene, etter kulturminneloven §§ 14 og 15.

Planområdet omfattes ikke av kommuneplanens oppgitte verneområder i Vikna. Det er registrert kulturminner innen planområdet, disse er sikret med hensynssoner og egne bestemmelser i planen.

Nord-Trøndelag fylkeskommune (NTF) viser i brev av 21.06.2011 til tidligere kontakt med AVINOR, Rørvik lufthavn, samt befaringer i 2009. Det ble ikke påvist kulturminner i området for massetak for utvidelse av rullebanen. NTF bemerker at kjente kulturminner registrert i *askeladden* som kommer innenfor planområdet må legges inn som hensynssoner. Dyrkamark som kommer innenfor planenes utstrekning kan måtte undersøkes for å finne kulturminner dersom det planlegges bygningsmessige tiltak eller

endret bruk av marka.

Sametinget sier i sin uttalelse datert 26.05.2011 at de ut fra en vurdering av beliggenhet og ellers kjente forhold, ikke kan se at det er fare for at tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner.

NTNU v/Vitenskapsmuseet har i e-post av 23.02.2010 meddelt Avinor at potensialet for konflikt med kulturminner under vann anses for å være lite. NTNU stiller derfor ikke krav om marinarkeologisk befarings.

Håndtering av eventuelle funn av automatisk fredete kulturminner sikres i reguleringsbestemmelser.

## Rekreasjonsområder

Generelt gjelder et overordnet friluftshensyn i strandsonen. Opplevelsen av natur- og landskapsverdier er grunnlaget for det allmenne friluftslivet i kystsonen. I forhold til eksisterende situasjon, vil ikke planforslaget gjøre tilgangen til strandsonen innenfor planområdet verken bedre eller dårligere. Restriksjonsområde og sikkerhetssoner for flyplassen og området rundt umuliggjør tilgang.

Planområdet omfattes ikke av kommuneplanens foreslåtte områder for særskilt bruk eller vern av sjø og vassdrag (natur, ferdsel, fiske, friluftsliv).

## Grunnerverv

Endret reguleringsplan innebærer behov for grunnerverv. Ved en utbygging av Rørvik Lufthavn vil Vikna kommune bistå tiltakshaver i forhandlinger med grunneiere. Dersom slike forhandlinger ikke fører fram vil kommunen legge forholdene til rette for bruk av ekspropriasjonshjemmel.

## Økonomiske konsekvenser

Planforslaget medfører foreløpig ingen økonomiske konsekvenser for Vikna kommune. Kommunen må derimot være forberedt på å bistå tiltakshaver dersom forhandlinger om grunnerverv ikke fører fram.

## ROS-analyse

Det er utarbeidet en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som del av planforslaget, som følger saken som vedlegg. Hensikten med ROS-analyse er å utarbeide et grunnlag for planleggingsarbeidet slik at beredskapsmessige hensyn kan integreres i den ordinære planleggingen i kommunen. Analysen bidrar til å gi økt kunnskap og bevissthet rundt beredskapshensyn både for grunneiere, utbyggere, kommunen og publikum forøvrig. I følge plan- og bygningslovens § 3-1 skal planer etter loven bl.a. "...h) fremme samfunnsikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv." Hovedformålet med bestemmelsen er å unngå utbygging i områder særlig utsatt for flom, ras, skred, radonstråling, akutt forurensning mv.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon som et boligområde, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene (hhv konsekvenser for og konsekvenser av planen). Det er gjort en vurdering av grad av *sannsynlighet* for at uønskede hendelser kan inntreffe. Dette er sammenholdt med alvorlighetsgrad av *konsekvensen* ved slike hendelser. Avbøtende

tiltak for å redusere risiko og konsekvens er beskrevet.

Planforslaget er vurdert til å ikke medføre særskilte negative konsekvenser for miljø eller samfunn.

Planområdet anses ikke å være særlig utsatt og risiko i forbindelse med tiltaket vil i første rekke knytte seg til:

- Ulykker i forbindelse med anleggsfasen
- Forurensning i sjø

#### *Ulykker i forbindelse med anleggsfasen*

Anleggsarbeidet forventes ikke å være spesielt ulykkesutsatt. Rutinene for anleggsarbeid kan vanskelig styres gjennom planarbeidet og er et ansvar som tilligger neste fase. Faren for ulykker i anleggsfasen er todelt og handler både om faren for arbeidere og faren for ansatte, besøkende og naboer til anlegget. Risikoen påvirkes av sted og tidspunkt for gjennomføring, og det vil måtte søkes særskilte tiltak ved anleggsvirksomhet i nærheten av støysensitive grupper. Det etableres atskilte anleggsveier i anleggsperioden.

#### *Forurensning i sjø*

I forbindelse med fylling i sjø kan det forekomme forurensning. Massene som brukes til fylling bør sjekkes med hensyn til forurensning. For øvrig må naturverdiene innenfor planområdet vurderes under planarbeidet. Det vil ikke forekomme vesentlig økt forurensning som konsekvens av baneutvidelsen.

Det forutsettes at forslagene til risikoreduserende tiltak følges opp og eventuelt spesifiseres på et senere stadium av de ansvarlige på hvert enkelt tema. En vesentlig del av de risikoreduserende tiltakene forutsettes løst i forbindelse med prosjektering og planlegging til byggesak.

## **6. LISTE OVER INNSENDT MATERIALE**

- Planbeskrivelse datert 20.3.2015, rev 30.4.2015
- Reguleringsbestemmelser datert 28.2.2013, rev. 30.4.2015
- Plankart datert 26.2.2013, rev. 30.4.2015
- ROS-analyse datert 28.2.2013, rev. 9.9.2014
- NIVA, rapport fra marinbiologiske undersøkelser v/Rørvik Lufthavn, datert 24.6.2014.
- Notat konsekvenser ved utvidelse av Rørvik Lufthavn, datert 4.9.2014.