

REGULERINGSPLAN FOR ØRLAND HOVEDFLYSTASJON.

PLANBESKRIVELSE MED
KONSEKVENNS-UTREDNING

FORELØPIG TILLEGGSNOTAT NR 02
– ANLEGGSTRAFIKK

24.02.2014

Forsvarsbygg kampflybase



FORORD

Forsvarsbygg oversendte forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland hovedflystasjon den 20. januar 2014 til Ørland kommune.

Kommunen skal etter planen første-gangsbehandle det innsendte planmateriale i formannskapetets møte den 27. mars 2014. Som ledd i sin forberedelse av plansaken har kommunens rådmann har flere møter med Forsvarsbygg, hvor det har fremkommet behov for supplerende opplysninger og oppklaring av enkelte punkter i planforslaget.

Det er utarbeidet en serie tilleggsnotater som dekker de behov som er fremkommet. Disse er nummerert som tilleggsnotat nr 01 - xx.

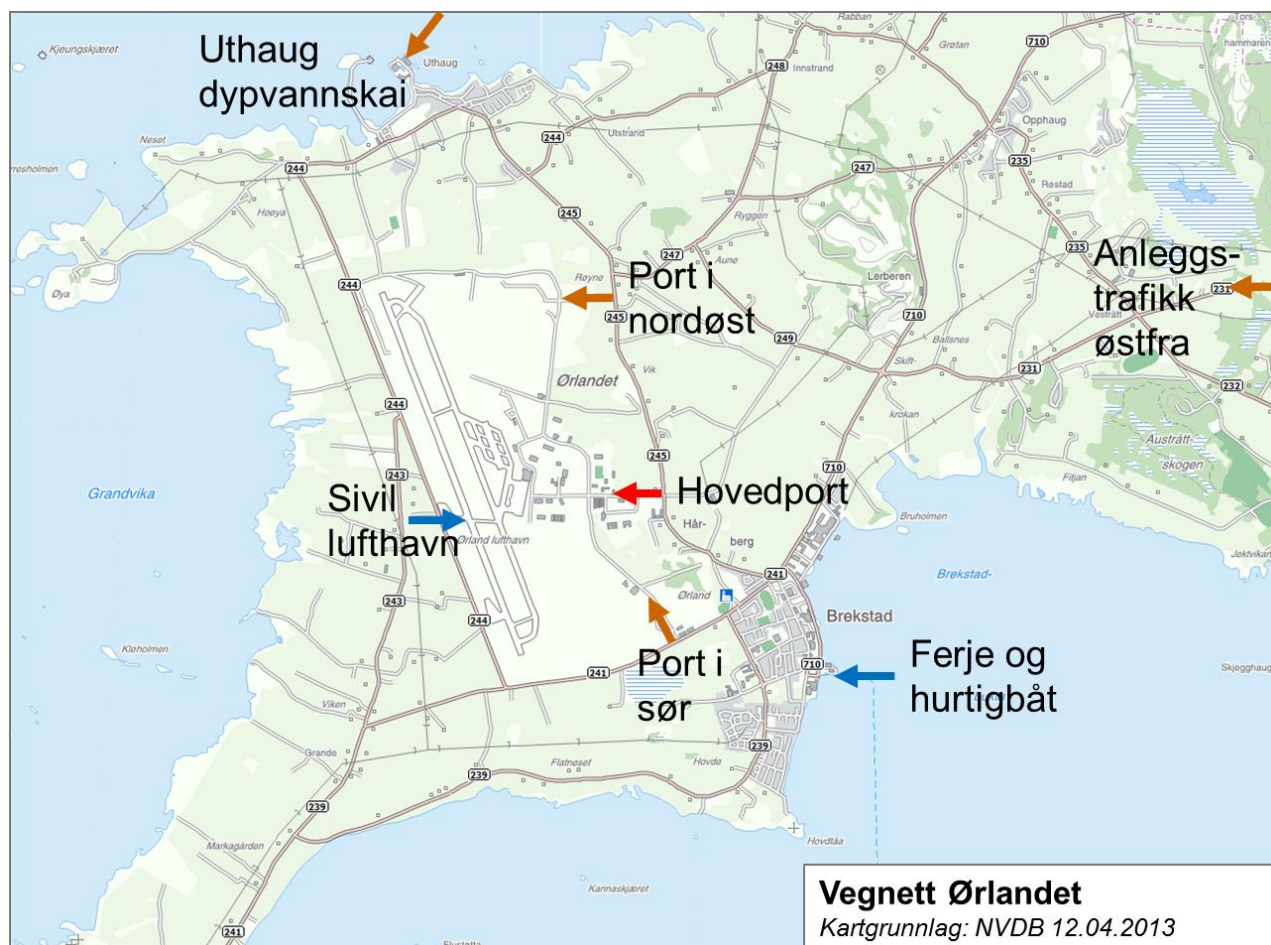
Foreliggende notat omfatter supplerende opplysninger til spørsmål om organisering av ruter for transport av masser og byggematerialer i anleggsfasen. Hensikten er å gi grunnlag for videre arbeid med å fastsette transportruter i anleggsfasen. Rutene med tilhørende trafiksikkerhetstiltak vil bli fastsatt i samråd med Ørland kommune, veieier og tiltakshaver.

Oslo, 24.02.2014

Olaf Dobloug
Direktør Forsvarsbygg kampflybase

1 Dagens situasjon

1.1 Atkomster til Ørland og Ørland flystasjon



Det er antatt at anleggstrafikken i all hovedsak vil komme fra øst (massetransport) og via ferga Agdenes – Brekstad. Noe transport av sement og sand kan komme via Djupvannskaia på Uthaug, men dette kan også leveres fra annet hold.

Basen har et større antall porter i dag. Hovedporten har fast vakt og porten i sør har vakt morgen og kveld. Porten i nordøst har tidligere vært benyttet bl.a i forbindelse med anleggsvirksomhet på basen. Hovedporten og porten i nordøst er vurdert som aktuelle for mottak av masser og byggematerialer.

1.2 Nordre Port

Det har tidligere vært antatt at å bruke nordre port fra Uthaugsveien inn til basen er gunstigste løsning. Sammen med transport av masser via Fv 249 om Rønne har dette gitt en løsning som har gitt relativt små belastninger på lokalmiljøet. Fv 249 har også vært brukt uten at vesentlige skader på veien har oppstått.

Pga anleggstrafikkens størrelse og krav om etablering av egen gang-sykkelveg langs Uthaugsveien før anleggsstart er likevel denne løsningen mindre aktuell. Det er ikke realistisk at en gang/sykkelveg kan stå ferdig til anleggsstart.

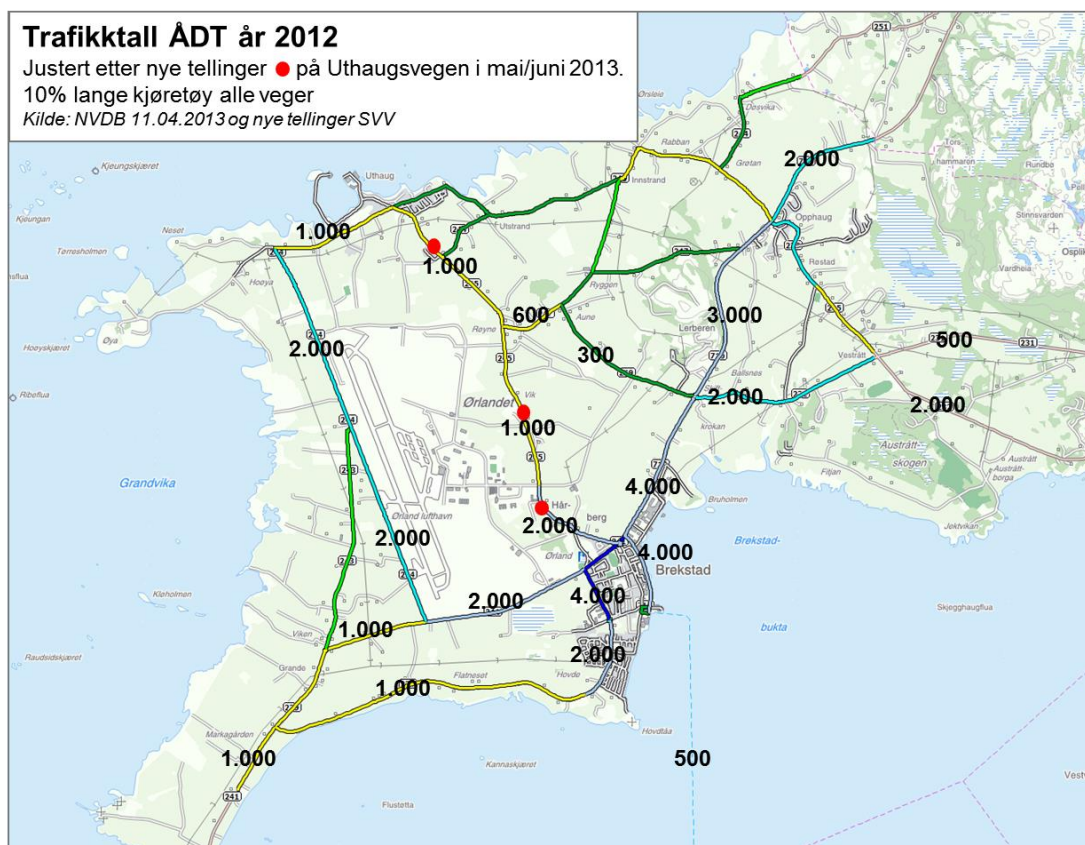
1.3 Hovedporten

Å benytte hovedporten også som anleggsatkomst åpner for andre transportruter inn til basen. Både Fv 710 og den såkalte Tyskerveien kan benyttes. Bruk av Fv 710 gir en rute som er utstyrt med gang-sykkelveg på hele strekingen, mens Tyskerveien gir en rute som ikke berører vegnettet ved Brekstad eller langs Uthaugsveien i hele tatt.

Det må foretas en viss ombygging ved hovedporten for både å kunne avvikle lastebiltrafikk og annen trafikk inn til basen. All trafikk inn til basen må sikkerhetskontrolleres, og dette krever noe oppstillingskapasitet foran kontrollpunkt. Ulike løsninger er under vurdering. Foreløpig er det ikke konkludert med hva som vil være beste løsning, men det er avklart at forholdet er løsbart. En alternativ løsning kan være å etablere en ny port noe lenger nord enn dagens hovedport. I såfall vil det være aktuelt å forlenge gang-sykkelveianlegget langs Uthaugsveien frem til den nye porten.

I perioder med omfattende anleggstrafikk vil det være aktuelt med en vaktordning for å sikre skolebarn ved avkjøringen fra Uthaugsveien.

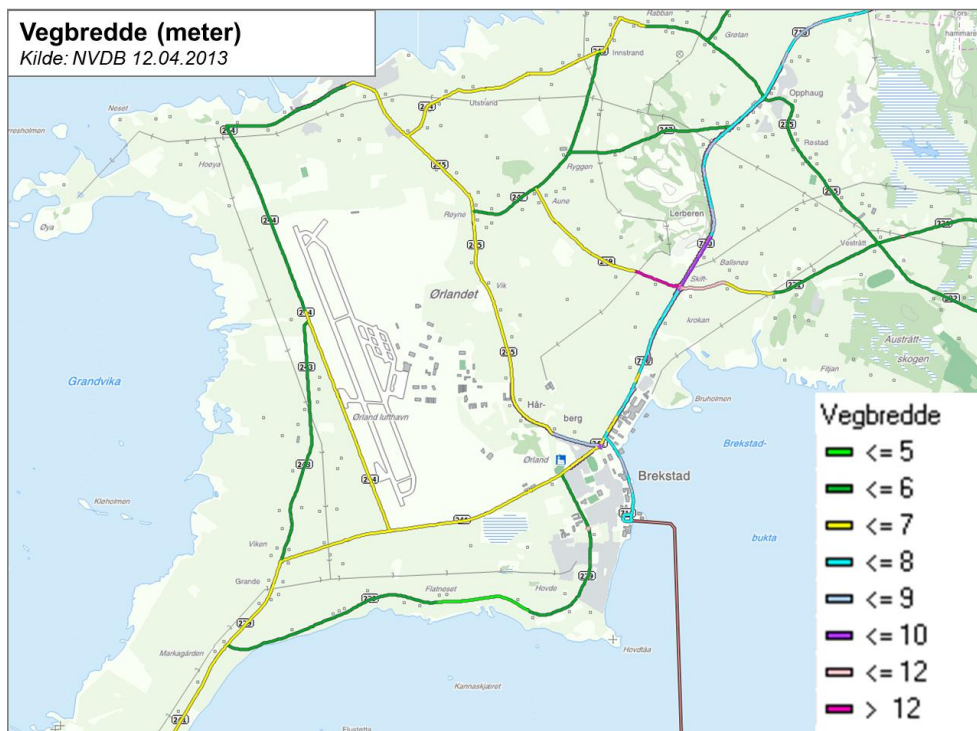
1.4 Dagens vegnett og trafikkbeltning



Som det fremgår har dagens vegnett rundt Flystasjonen lave trafikktall. Inne i Brekstad sentrum er trafikktallene noe høyere.

I forhold til trafiksikkerhet er det ingen steder i Ørland som etter Statens vegvesens definisjon er registrert som ulykkespunkt eller –strekning, selv om det har forekommet noen alvorlige ulykker.

Massetransporten vil derfor i utgangspunktet ikke berøre strekninger eller punkter med høy ulykkesrisiko.



Vegbredden (kjørebanebredde) på de aktuelle ruter fram til flystasjonen varierer fra i underkant av 5 m og opp til 8 m.

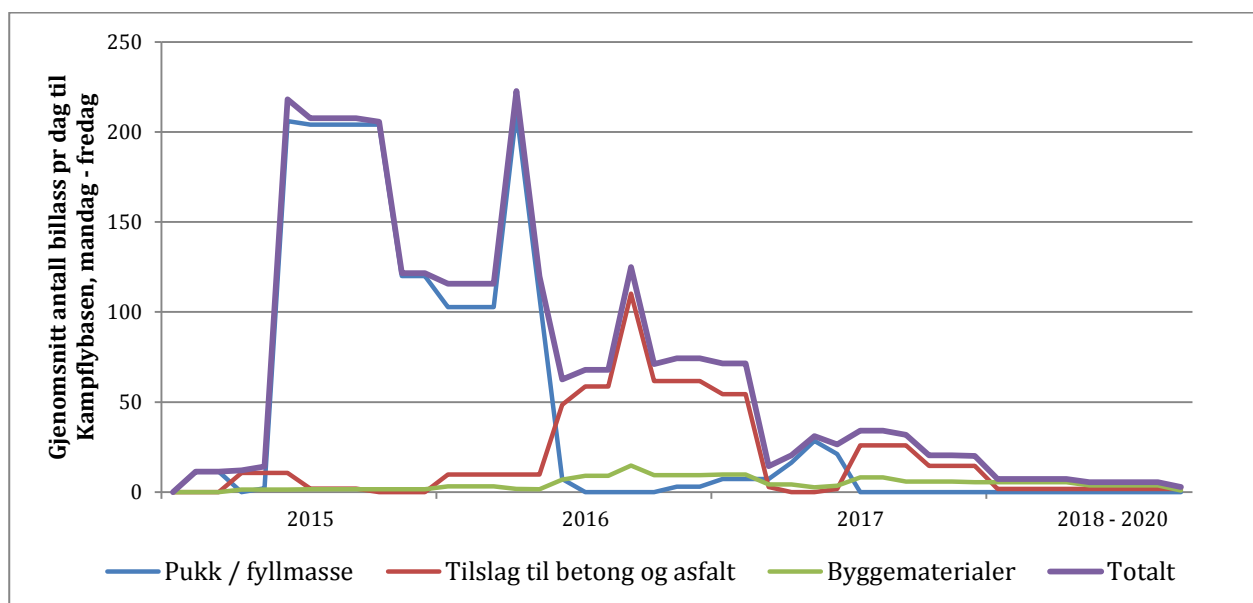
2 Sannsynlige trafikkmengder knyttet til anleggsvirksomheten

Tabell1 viser anslag over behovet for materialer og masser transportert inn til området under utbyggingen. Transport av fyllmasser utgjør ca. 66 % av all transport, mens transport av tilslag til betong og asfalt samt byggematerialer utgjør henholdsvis ca. 27 % og ca. 7 % av all transport inn til området.

Tabell1: Anslag over behov for materialer og masser transportert inn til området.

Transport av masser inn	Mengde [tonn]	Andel
Fyllmasser (rullebane, F-35 området og bygg fase I og II)	650 000	66%
Tilslag til betong og asfalt (betongdekket, asfalterte flater og betong i bygg fase I og II)	270 000	27%
Byggematerialer for fase I og II (sement, bitumen, armeringsstål, isolasjon, vinduer osv.)	70 000	7%
Totalt	990 000	100%

Figur 1 viser hvordan transport av masser, tilslag og byggematerialer vil fordele seg i anleggsfasen. Total transport av fyllmasser, tilslag og byggematerialer sommer-høst 2015 og våren 2016 vil være på rundt 400-460 tunge kjøretøy pr dag, i sum begge retninger (mandag-fredag). Utenfor disse mest intensive periodene vil det være rundt 140-240 tunge kjøretøy pr dag i sum begge retninger. I løpet av 2017 avtar transporten til under 70 tunge kjøretøy pr dag, i sum begge retninger.



Figur 1: Overordnet oversikt over transport av fyllmasse, tilslag og byggematerialer inn til området pr dag, mandag-fredag. Beregningene omfatter utbygging av fase I og II. Grafen viser antatt transport inn til basen (en vei) slik at transport på veinettet rundt blir dobbelt av det som vises i grafen (for tur/retur transport).

Fyllmasser og tilslag kan teoretisk leveres innskipet til Uthaug dypvannskai eller Brekstad havn, alternativt fra lokale masseuttak. Byggematerialer kan leveres innskipet eller via landtransport.

2.1 Transportberegninger

Totalt areal og gravedybder vurderes videre og optimaliseres i den videre prosjekteringen, slik at endelig behov for masser, tilslag og byggematerialer foreløpig ikke kan beregnes nøyaktig. Det kan også forekomme endringer i når transporten inn til området forekommer, i forhold til det som er vist i figur 1. Beregningene gir likevel et grovt anslag på når det kan forventes ulik mengde transport inn til anleggsområdet.

2.2 Biltrafikk

I beregningene skilles det på transport av 3 ulike grupper: fyllmasser, tilslag til betong og asfalt og generelle byggematerialer. Basert på foreløpig overordnet prosjekteringsplan for utbyggingen er behov for masser og materialer fordelt over byggetiden etter antakelser på når det er behov for de ulike massene og byggematerialene.

Figur 1 viser at det i rundt fem måneder i 2015 og rundt våren 2016 vil være i området 200-230 lastebiler på vei inn til området pr dag. Dette tilsvarer de mengder anleggsområdet kan ta imot pr dag.

Transport av fyllmasser utgjør klart den største andelen (66 %) av totalt transport. Det vil på det meste være rundt 200 biler pr dag med tilkjørte fyllmasser.

Tilslag til betong og asfalt er sand og grus/pukk som brukes i betong og asfalt for betongdekket, asfalterte flater og betong i bygg. Transport av tilslag vil hovedsakelig foregå fra 2016 til 2018, og utgjør rundt 50-100 lastebiler inn til området pr dag. Det er enda ikke avgjort om det skal etableres et blandeverk for asfalt og betong lokalt på anleggsområdet.

Transport av byggematerialer omfatter blant annet sement til betong, bitumen til asfalt, armeringsstål, byggeplater, isolasjon, vinduer osv. Transport av byggematerialer utgjør en relativ lav andel (7 %) av total transport, og transporten fordeles jevnt i hele utbyggingsperioden. Det vil i utbyggingsperioden være mellom 1-15 (gjennomsnitt på 7 i de mest intensive periodene) lastebiler med byggematerialer inn til området pr dag.

2.3 Skipstrafikk

Det ansees ikke aktuelt å frakte stein eller pukk med skip. Dette er masser som hentes lokalt. Derimot kan sand og sement komme sjøveien. Djupvannskaia på Uthaug kan være aktuell. Denne har vært brukt til tilsvarende transporter tidligere.

Om alt tilslagsmateriale til betong og asfalt (utenom pukk) kommer sjøveien tilsvarer dette ca 2 skipslaster pr uke i den aktuelle byggeperiode på til sammen 1,5 år. Dette utgjør i størrelseorden 25 lastebillaster pr. dag.

Nå kan de samme tilslagsmateriale også leveres lokalt, dvs at dette ikke nødvendigvis vil komme over Djupvannskaia.

2.4 Transport med ferge

Aktuell transport med ferge er diverse byggematerialer utenom massetransporten. Dette er beregnet å utgjøre gjennomsnittlig 8 – 10 lastebiler pr arbeidsdag i en retning. Det tilsvarer ca 10 % av den tilleggskapasitet som er satt inn på den aktuelle fergestrekningen. Det tilsvarer videre 0,5 % av trafikken på Fv 245.

3 Stein /pukk fra øst

Det mest sannsynlige leveransested for stein og pukk til basen er fra øst. Dette kan bl.a. være en kombinasjon av Lerbern og Ottersbo, eller bare ett av stedene.

Anleggstrafikken vil generelt gå på veger med lite trafikk, slik at kapasiteten på vegnettet i forhold til annen trafikk vil være god. Vegbredden varierer etter hvilken rute som velges, og er på enkelte strekninger mindre enn 6,0 meter. Den nordligste ruten, dvs om Rønne og Nordre port har lengre strekninger med bredde 5,8 - 5,9 m.

Den sørligste ruten, Fv 710 har vegbredde på mellom 6 og 7 m, dvs vanlig standard vegbredde for veg med midtstripe.

Risikoen for skade på veganlegget øker dersom tunge kjøretøyer møtes på smale veger. Ved vegbredder mindre enn 6 m kan en løsning derfor være å gjennomføre massetransporten ved at fullastede kjøretøyer kjører sentrisk på vegen og at det etableres møteplasser hvor kjøretøyer uten last venter.

Ved smale veger kan det i stedet for møteplasser vurderes å enveisrette trafikken. Dette utelukker den nordligste ruten om Rønne (Fv 249/247) fordi eksempelvis tomkjøringen da vil belaste Uthaugsvæien på en lengre strekning uten gang-sykkelvei.

De to sydligste rutene, Tyskerveien og Fv 710 kan kombineres slik uten at dette burde medføre behov for særskilte tiltak.

3.1 FV 710

Rute	Type transport	Antall lastebiler med last i gjennomsnitt (en retning)	Annen trafikk langs ruten - ÅDT	Aktuelle sikringstiltak
Fv 710	Stein og pukk	150 kjt/døgn (inntil 250 på topp)	4000 kjt. 5% tunge kjt = 200 kjt	Vakthold ved hovedporten for å sikre skolebarn



Ruten har tilfredsstillende vegbredde, moderate trafikkmengder, og sammenhengende gang-sykkelveg i hele lengden. Lite behov for å krysse kjøreveien for å komme til gang-sykkelveien.

3.2 «Tyskerveien»

Den såkalte «Tyskerveien» ble bygget under krigen med god bæreevne. Veien skal være bygget med vesentlig større bredde enn dagens kjørebane. Veien er i privat eie og bare deler av den har fast dekke. Bruk av privat veg krever egen avtale med eiere.

Rute	Type transport	Antall lastebiler med last i gjennomsnitt (en retning)	Annen trafikk langs ruten - ÅDT	Aktuelle sikringstiltak
Fv 249, Tyskerveien (privat)	Stein - pukk	150 kjt/døgn (inntil 250 på topp)	Liten. Lokal.	Fast dekke. Varsling ved nærføring ved Tunga (bedrift og gårdstun), Vaktbold ved hovedporten for å sikre skolebarn



3.3 Fv 249 og midlertidig anleggsvei

Som mulig atkomst til porten i nord er det vurdert en kombinasjon av Fv 249 og en egen midlertidig anleggsvei over privat grunn. Med en midlertidig veg unngås massetransport gjennom en liten boliggrrend ved Rønne og at Uthaugsveien må tas i bruk (over en kort strekning). Løsningen er avhengig av at det kan oppnås avtaler med grunneierne. Fv 249 er smal og kan påføres reparasjonsbehov. Møteplasser kan være aktuelle for å kompensere for manglende vegbredde.

Rute	Type transport	Antall lastebiler med last i gjennomsnitt (en retning)	Annen trafikk langs ruten - ÅDT	Aktuelle sikringstiltak
Fv 249 + egen midlertidig anleggsvei	Stein og pukk	150 kjt/døgn (inntil 250 på topp)	300 kjt	Evt. Møteplasser og egen anleggsvei Antatt kostnad 4 mill kr.



3.4 Fv 249 og 247

Dette er en rute som har vært benyttet for massetransport ved tidligere anlegg på basen. Ruten berører noen få boliger ved Rønne, hvor det bør skiltes med lav hastighet. Fartsdempende tiltak har også vært nevnt. Vegene er smale og kan påføres reparasjonsbehov. Enveiskjøring av anleggstrafikken ansees ikke som aktuelt. Det kan være aktuelt å bygge 7 – 8 møteplasser.

Rute	Type transport	Antall lastebiler med last i gjennomsnitt (en retning)	Annen trafikk langs ruten - ÅDT	Aktuelle sikringstiltak
Fv 249 + 247	Stein og pukk	150 kjt/døgn (inntil 250 på topp)	300 - 600	Evt møteplasser, og fartsskilting ved Rønne. Krav om G/s-veg langs Uthaugveien



3.5 Eventuell steintransport fra vest

Det er ikke avklart hvor steinmasser skal hentes fra. Flere steder kan være aktuelle, og vurderes fortløpende. Dette omfatter også mindre forekomster vest for basen. I den grad disse blir aktuelle, kan det bli i kombinasjon med andre uttak. Dette vil i såfall redusere trafikkbelastningen andre ruter.

Rute	Type transport	Antall lastebiler med last i gjennomsnitt (en retning)	Annen trafikk langs ruten - ÅDT	Aktuelle sikringstiltak
Ikke definert	Stein/pukk		1800	Ingen



Fergekaia har begrenset lastekapasitet, og aktuell transport kan være tilslagsmidler til betongproduksjonen, dvs sand og sement, samt bitumen til asfalt. Transporten vil foregå i første del av byggeperioden. Rute må velges slik at den berører eksisterende bebyggelse på Uthaug minst mulig. Det enkleste er samme rute som for tilsvarende transporter tidligere, dvs via Uthaugsveien. Eventuell transport denne veien vil være av lite omfang og vil følge Uthaugsveien til nordre port.

Rute	Type transport	Antall lastebiler med last i gjennomsnitt (en retning)	Annen trafikk langs ruten - ÅDT	Aktuelle sikringstiltak
Uthaugsveien til Nordre port.	Sand og sement	Inntil 25 biler /døgn/retning.	Ca 2000	Fartsreducerende tiltak i form av skilting gjennom Uthaug.



5 Transport som kommer med ferge, strekningen Agdenes - Brekstad.

Denne trafikken må følge Fv 710 fra fergested frem til kryss med Fv 245, og deretter følge Fv 245 frem til nåværende eller ny hovedport.

Fv 245 har gang-/sykkelveg på hele strekningen og det antas ikke behov for særskilte tiltak for denne trafikken.

Rute /vegbredde	Type transport	Antall lastebiler med last i gjennomsnitt (en retning)	Annen trafikk langs ruten - ÅDT	Aktuelle sikringstiltak
Fv 710 – Fv 245	Byggematerialer	8 – 10 pr dag	2100 kjt	Ingen

